



Luchtvaart in Nederland

Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek, meting 2025

M250522

Bram van der Lelij
Ruben de Jong

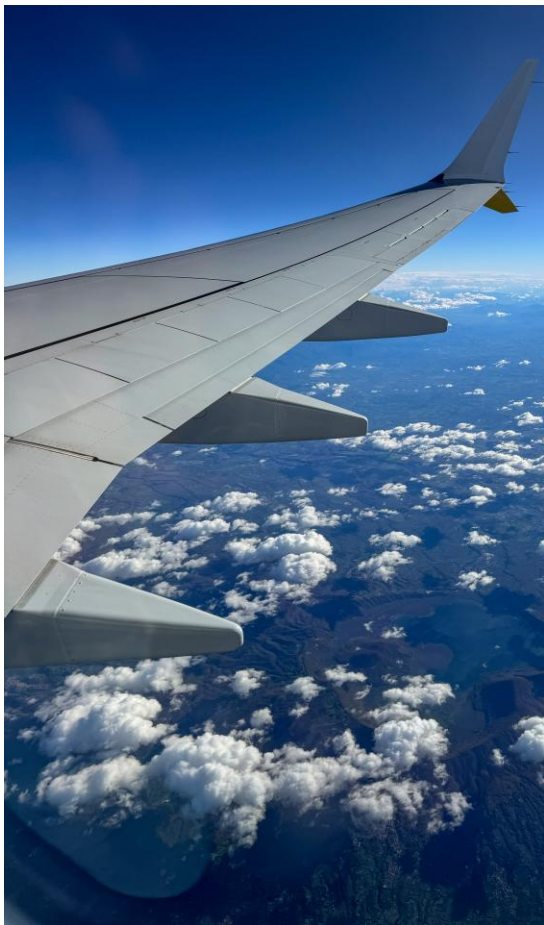
20-11-2025

b.vanderlelij@motivaction.nl
r.dejong@motivaction.nl

Inhoud

Achtergrond	3
Methode en opzet	4
Samenvatting	5
Conclusies	6
Leeswijzer	10
Resultaten	
Spontane associaties bij luchtvaart	11
Draagvlak voor luchtvaart	13
Waarden voor de luchtvaart	20
Beleidsopties	22
Verantwoordelijkheid	33
Eigen vlieggedrag burgers	35
Gebruik regionale luchthavens	44
Handelingsperspectieven vliegreizigers	47
Uitwijken naar het buitenland	54
Hinderbeleving	56
Subgroepen	59
Bijlagen	68

Achtergrond



Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft Motivaction International B.V. onderzoek gedaan naar het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland bij de Nederlandse bevolking in 2025.

Aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat monitort sinds 2018 jaarlijks de opvattingen van Nederlanders over luchtvaart en hun eigen vlieggedrag.

In deze achtste meting (2025) is de vragenlijst grotendeels hetzelfde als in de vorige meting(en). Nieuwe onderwerpen zijn draagvlak voor meer of minder vliegen via regionale luchthavens, de mate waarin vliegen toegankelijk moet blijven voor de massa en vliegervaring als kind.

De doelstelling van de monitor is het geven van inzicht in:

- het draagvlak voor luchtvaart in Nederland;
- het draagvlak voor mogelijke beleidsmaatregelen;
- het huidige vlieggedrag van Nederlanders en hun houding ten aanzien van toekomstig vlieggedrag en alternatieven;
- verschillen tussen subgroepen in de bevolking;
- ontwikkelingen in de periode 2018-2025.

Methode en opzet



Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een online kwantitatieve vragenlijst. Onderwerpen die aan bod kwamen zijn onder meer:

- De houding ten opzichte van luchtvaart(groei) in Nederland;
- Belangen en waarden die daarbij een rol spelen;
- Draagvlak voor mogelijke beleidskeuzes;
- De verantwoordelijkheid van verschillende actoren;
- Het eigen vlieggedrag;
- Uitwijken naar buurlanden;
- Ervaren hinder van luchtvaart.

Doelgroep en steekproef

Het onderzoek is uitgevoerd via StemPunt – het online panel van Motivaction – onder een steekproef Nederlanders in de leeftijd van 18 t/m 75 jaar. Respondenten vulden de vragenlijst in vanaf 22 augustus t/m 1 september 2025. In totaal hebben 1.509 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld.

Door de verzamelde data achteraf statistisch te wegen op geslacht, leeftijd, opleiding, regio en waardenoriëntatie ('Mentality-milieus'), zijn de resultaten representatief voor de bevolking in de leeftijd van 18 t/m 75 jaar. Deze weging houdt in dat groepen die in de steekproef minder voorkomen ten opzichte van de populatie zwaarder meetellen en groepen die meer voorkomen minder gewicht krijgen.

Aanpassingen aan de vragenlijst

De bestaande vragenlijst uit 2024 is op enkele punten aangepast. Zo is voor een aantal vraagteksten en/of stellingen de bewoording iets aangepast. Daar waar dit de vergelijkbaarheid aantast, vergelijken we deze vragen niet meer met eerdere metingen.

Daarnaast zijn in 2025 – zoals gezegd – enkele nieuwe vragen opgenomen:

- De mate waarin Nederlanders vinden dat

het aantal vluchten op specifieke regionale vliegvelden moet afnemen of kunnen toenemen;

- Voorkeuren in het dilemma tussen het goedkoop houden van vliegen voor een brede groep mensen aan de ene kant en het duurder maken van vliegen waardoor er minder gevlogen wordt met als gevolg minder schade (klimaat en geluidshinder) aan de andere kant;
- In hoeverre Nederlanders als kind (ook al) vliegereizen maakten.

Samenvatting

Sinds 2018 onderzoeken we jaarlijks (eind augustus) het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland. De metingen van 2020 en 2021 vonden plaats tijdens de coronapandemie, een periode waarin veel minder gevlogen werd dan in de voorgaande jaren. In 2022 zette het herstel van de luchtvaart duidelijk in en sinds 2024 is het aantal vluchten van of naar nationale luchthavens weer ongeveer het niveau van voor de coronapandemie (zie voor de statistieken hier: [CBS](#)).

Uit de laatste meting – onder een representatieve steekproef van 1.509 Nederlanders (18–75 jaar) – komt naar voren dat de bevolking in 2025 over het algemeen positief staat tegenover de luchtvaart in Nederland. Na een regelmatige daling van de waardering in de periode 2018–2023 is die sinds 2024 stabiel op een hoger niveau terecht gekomen. Ook lijkt na 2022 het draagvlak voor groei van luchtvaart in Nederland weer licht te stijgen. Wel zijn er – sinds de start van de coronapandemie in 2020 – nog steeds meer mensen die liever krimp zien dan groei. Het aantal mensen zonder voorkeur blijft sinds 2017 – onze eerste meting – gelijk.

De voorkeur voor krimp boven groei betreft niet de kleinere, regionale luchthavens. Daar houden voorstanders van groei en krimp elkaar in evenwicht. Voor Lelystad Airport lijken er

zelfs meer voorstanders van groei dan van krimp. Veiligheid (van Nederland en van luchtvaart), ecologie en de gezondheid van omwonenden moeten volgens Nederlanders nog altijd de topprioriteiten zijn voor de luchtvaart in Nederland. Economische waarden en reisgemak zijn minder belangrijk. Geconfronteerd met een dilemma verkiezen Nederlanders ook ‘Vliegen duurder maken en minder klimaatschade en geluidhinder’ boven ‘Vliegen betaalbaar houden en meer klimaatschade en geluidhinder’.

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

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

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

Als we kijken naar vlieggedrag tekent zich steeds duidelijker een tegenstelling af. Nederlanders zijn na corona weer meer gaan vliegen, een minderheid van de vliegreizigers is bereid tot minder vliegen en de animo voor vrijwillige klimaatcompensatie is de laatste jaren steeds verder gedaald. Aan de ene kant zeggen dus meer mensen krimp dan groei te willen en verkiezen ze ecologie boven economie. Aan de andere kant krijgen juist maatregelen die de mogelijkheid om te vliegen zelf niet aantasten veel steun en zijn Nederlanders zelf maar weinig bereid tot duurzamer vlieggedrag.

Draagvlak luchtvaart

Verreweg meeste Nederlanders zijn positief over luchtvaart in Nederland

- In 2024 steeg voor het eerst sinds de start van deze monitor in 2018 de waardering voor de luchtvaart in Nederland. Dit jaar blijft het gelijk: driekwart (78%) van de Nederlanders staat er in het algemeen positief tegenover.

Meer Nederlanders zijn voorstander van krimp luchtvaart dan van verdere groei

- Ongeveer vier op de tien Nederlanders (39%) staan achter krimp van de luchtvaart in ons land. Een derde (33%) vindt dat het aantal vluchten gelijk moet blijven, terwijl 18% juist ruimte ziet voor verdere groei. Gemiddeld genomen is er ten opzichte van 2024 niets veranderd in het aantal vluchten dat Nederlanders de komende jaren willen.
- Sinds de coronapandemie (2020) is de groep die voorstander is van krimp structureel groter dan de groep die juist groei mogelijk wil maken. Sinds 2022 stijgt het draagvlak voor groei wel weer licht.

Draagvlak voor groei Schiphol en regionale luchthavens iets gestegen in 2025

- Naast het draagvlak voor groei of krimp van luchtvaart in Nederland in het algemeen is ook gekeken naar het draagvlak per soort luchthaven. Terwijl voor Schiphol de steun voor krimp groter is dan voor groei, houden deze standpunten elkaar voor wat betreft de kleinere, regionale luchthavens in evenwicht.
- In 2025 vinden meer Nederlanders dan in 2024 dat Schiphol moet kunnen groeien (20% vs. 16%). Hetzelfde geldt voor kleinere, regionale luchthavens (31% vs. 25%).
- Wat betreft specifieke regionale luchthavens lijken alleen voor Lelystad Airport iets meer mensen groei dan krimp te willen. Bij de andere luchthavens houden het aantal voor- en tegenstanders elkaar meer in balans.
- Voorstanders van krimp noemen nog altijd het vaakst milieuvervuiling als argument. Voorstanders van groei noemen wederom economisch belang het vaakst als argument.

Veiligheid krijgt nog steeds de hoogste prioriteit

- Nederlanders vinden veel verschillende waarden belangrijk als het gaat om de luchtvaart. Aan veiligheid wordt nog altijd de meeste prioriteit toegekend: zowel de veiligheid van de luchtvaart zelf als de nationale veiligheid. Met dat laatste bedoelen we: Nederland beschermen tegen militaire dreigingen en gevechtsgereed zijn. Deze waarde is in 2025 voor het eerst meegenomen in het onderzoek.
- Ook de gezondheid van omwonenden, natuur & landschap en klimaat & milieu blijven hoog scoren.
- Het beperken van geluidshinder vinden mensen iets minder belangrijk en krijgt dit jaar ook nog iets minder prioriteit. Ditzelfde geldt voor beperking van de ruimte in het landschap die luchthavens innemen.
- De minste prioriteit wordt nog steeds toegekend aan de thema's betrouwbare levering, comfort voor reizigers en betaalbaarheid voor reizigers.

Draagvlak mogelijke beleidsmaatregelen (1/2)

Steun verduurzaming blijft hoog, maar steun voor minder vluchten neemt af

- Er bestaan verschillende strategieën om vliegen duurzamer te maken, met als gevolg dat vliegen daardoor ook duurder wordt. Voor Nederlanders is de meest aansprekende strategie nog altijd schoner vliegen (65%), gevolgd door het (meer) compenseren van klimaatschade (50%). Minder vluchten toestaan kan in 2025 op iets minder steun rekenen (38%) dan in 2024 (42%). Even weinig steun krijgt het (direct) duurder maken van vliegen (39%).

Maatregelen omtrent technologische innovatie krijgen steun van een meerderheid

- Driekwart (73%) van de Nederlanders is positief over het stimuleren van de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren.
- Twee derde (64%) vindt het een goed idee om luchtvaartmaatschappijen te verplichten gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen.

- Daarnaast bestaat veel draagvlak voor de ontwikkeling van (duurdere) elektrische en hybride vliegtuigen (63%)

Vier op de tien Nederlanders staat achter een hogere vliegbelasting

- Wat betreft enkele mogelijke maatregelen om ticketprijzen direct te beïnvloeden, zien we dat vier op de tien (43%) voor het verhogen van de vliegbelasting is.
- De steun is vergelijkbaar voor een hogere vliegbelasting voor reizigers die binnen 12 maanden een tweede vlucht boeken (41%) en voor lange vluchten (39%).
- Voor het verhogen van de vliegbelasting voor stoelen die meer ruimte innemen, is de steun nog groter (56%).
- Het draagvlak voor het goedkoper maken van schoner vliegen is groter dan voor het verhogen van de vliegbelasting. Iets meer dan de helft van de Nederlanders (58%) is voor het goedkoper maken van vluchten met zuinigere en stillere vliegtuigen.

Draagvlak voor maatregelen die gaan over volume en logistiek zijn onveranderd hoog

- Ruim de helft (56%) de Nederlanders staat positief tegenover beperking van de toegestane CO₂-uitstoot per vliegveld, waardoor er minder of schoner gevlogen moet worden. Ook het voorspelbaarder maken van vliegverkeer zodat minder vluchten hoeven af te wijken van hun geplande traject krijgt steun van ruim de helft van de Nederlanders (58%).
- Een ongeveer even grote groep Nederlanders (54%) staat positief tegenover het verminderen van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden minder last hebben.
- Over het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens zijn de meningen meer verdeeld. Net als in 2024 zijn ongeveer vier op de tien (41%) daar voor, nemen eveneens vier op de tien geen standpunt in (41%) en zijn twee op de tien (19%) tegen.

Draagvlak mogelijke beleidsmaatregelen (2/2)

Meer draagvlak voor beperking CO₂-uitstoot dan voor beperking geluidshinder

- Ruim een derde (36%) vindt dat er zo direct mogelijk gevlogen moet worden voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer geluidshinder.
- Een vijfde (22%) ziet liever dat er om de stad en natuur heen wordt gevlogen om geluidshinder te beperken, maar met mogelijk meer uitstoot.
- Het draagvlak voor CO₂-uitstoot beperken ten koste van meer geluidshinder is al jaren consistent.

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

- De meeste Nederlanders (79%) zijn positief over het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden.
- Daarnaast vindt ook bijna twee derde (62%) dat korte vluchten – waarvoor alternatieve vervoersopties zijn – minder aantrekkelijk gemaakt moeten worden door de prijs te verhogen.

Nederlanders verkiezen ‘Minder klimaatschade en geluidshinder’ boven ‘Vliegen betaalbaar houden’.

- Als Nederlanders gevraagd wordt te kiezen tussen betaalbaarheid van vliegen of het duurder maken van vliegen en daarmee verminderen van geluidshinder en klimaatschade, kiest bijna de helft van de Nederlanders voor het laatste (47%).
- Eén op de vijf Nederlanders (21%) kiest juist voor het betaalbaar houden van vliegen en een derde maakt geen keuze.

Nederland legt verantwoordelijkheid voor een toekomstbestendige luchtvaart consistent bij de luchtvaartmaatschappijen

- Nog altijd vinden Nederlanders dat luchtvaartmaatschappijen het meest verantwoordelijk zijn voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart toekomstbestendig te maken (43%). Dat is even hoog als in 2024 en 2023.
- Naast luchtvaartmaatschappijen worden ook de luchtvaartindustrie (37%) en het kabinet (35%) verantwoordelijk gehouden.
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt door 17% verantwoordelijk gesteld.
- Ten opzichte van 2024 legt men de verantwoordelijkheid iets minder vaak bij de luchthavens (23% vs. 28% in 2024).

Vlieggedrag en ervaren overlast

Hoeveelheid Nederlanders die afgelopen 12 maanden privé vlogen gestabiliseerd

- Na het dieptepunt in het aantal vlieguren in 2021 (tijdens de coronapandemie) is sprake geweest van geleidelijk herstel. Dit jaar is sprake van stabilisatie: in de afgelopen 12 maanden vloog – net als het jaar daarvoor – 43% van de Nederlanders ten minste 1 keer voor privédoelen.
- Een derde (33%) is van plan in 2025 en/of 2026 een privévlucht te maken. Ook dit is gelijk aan de vorige meting en aan het niveau voor corona.
- Circa de helft van de vliegreizigers (53%) verwacht op langere termijn (de komende jaren) evenveel privé te blijven vliegen, een kwart (26%) minder en een tiende (11%) meer.

Meer Nederlands vlogen afgelopen 12 maanden zakelijk

- Iets meer Nederlanders vlogen de afgelopen 12 maanden zakelijk (9% vs. 6% in 2024).
- Een tiende (10%) verwacht in 2025 en/of 2026 een zakelijke vlucht te gaan maken. Dit is vergelijkbaar met de vorige meting.

- Anders dan bij privévluchten verwacht circa de helft van de zakelijke vliegreizigers (48%) op langere termijn (de komende jaren) *minder* zakelijk te gaan vliegen (26%), een kwart (25%) meer en een kwart (23%) gelijk.

Ruime minderheid vliegreizigers bereid tot minder vliegen, animo voor vrijwillige klimaatcompensatie gedaald

- Ruim vier op de tien (44%) vliegreizigers zijn bereid om niet elk jaar een vlucht te maken. Een derde (35%) is bereid minder vaak te vliegen dan ze gewend zijn. De bereidheid om minder te vliegen, bereikte in 2023 het laagste punt sinds 2018 en is de laatste jaren min of meer stabiel.
- Ruim een kwart (28%) van de vliegreizigers is bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van hun vlucht te compenseren. Dit zijn er minder dan in 2024 (toen 32%). Deze bereidheid is in de afgelopen zes jaar niet zo laag geweest.

Meesten zien vliegveld buurlanden als alternatief

- Een ruime meerderheid (81%) van de privévluchtreizigers zou eventueel overwegen te vliegen vanuit een buurland.
- In 2025 noemen vliegreizigers vaker betaalbare tickets (56% vs. 50% in 2024) en grotere keuze uit vluchten (24% vs. 19%) als redenen om uit te wijken naar een buurland.

Hinderbeleving vliegveld dit jaar weer gestabiliseerd

- De ervaren geluidshinder van vliegvelden in de omgeving nam de afgelopen jaren af, maar steeg in 2024. Dit jaar is dit weer gestabiliseerd.
- De meerderheid van de mensen die binnen 10 km van een vliegveld of vluchtroute wonen, ervaart dit als veilig (respectievelijk 61% en 67%). Dit is vergelijkbaar met vorig jaar.

Leeswijzer

Belevingsonderzoek

De resultaten van dit onderzoek hebben betrekking op de beleving van luchtvaart. De wijze waarop mensen dingen beleven of zich herinneren zijn niet gelijk aan de werkelijkheid. Zo dient bijvoorbeeld het aantal keer dat respondenten opgeven te vliegen ook geïnterpreteerd te worden als een inschatting en kan deze inschatting afwijken van de werkelijkheid.

Algemene resultaten

In deze rapportage bespreken we de resultaten van het onderzoek eerst op totaalniveau, dus representatief voor de hele Nederlandse bevolking (n=1.509). We tonen die in grafiek- of tabelvorm en gaan tekstueel beknopt in op de belangrijkste uitkomsten. De data in de grafieken tonen (indien mogelijk) de resultaten van zowel 2025 als 2024, zodat verschillen ten opzichte van vorig jaar in één keer zichtbaar zijn. Daarnaast zijn er trendgrafieken gemaakt voor de vragen die twee of meer metingen meelopen. Deze staan in een aparte bijlage.

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

Significanties

Indien er sprake is van een significante toename of afname ten opzichte van 2024, dan wordt dat weergegeven met pijltjes naast de grafiek:  betekent een significante toename,  betekent een significante afname.

Regionale luchthavens

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

Subgroepen

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

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

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

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

Afrondingsverschillen

Geaggregeerde percentages (bijvoorbeeld de som van de percentages ‘Zeer positief’ en ‘Positief’) die in tekst genoemd worden, kunnen soms iets (1 procentpunt) afwijken van de som van de onderliggende percentages in de grafiek. Dit komt door afrondingsverschillen.

Digitale toegankelijkheid

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



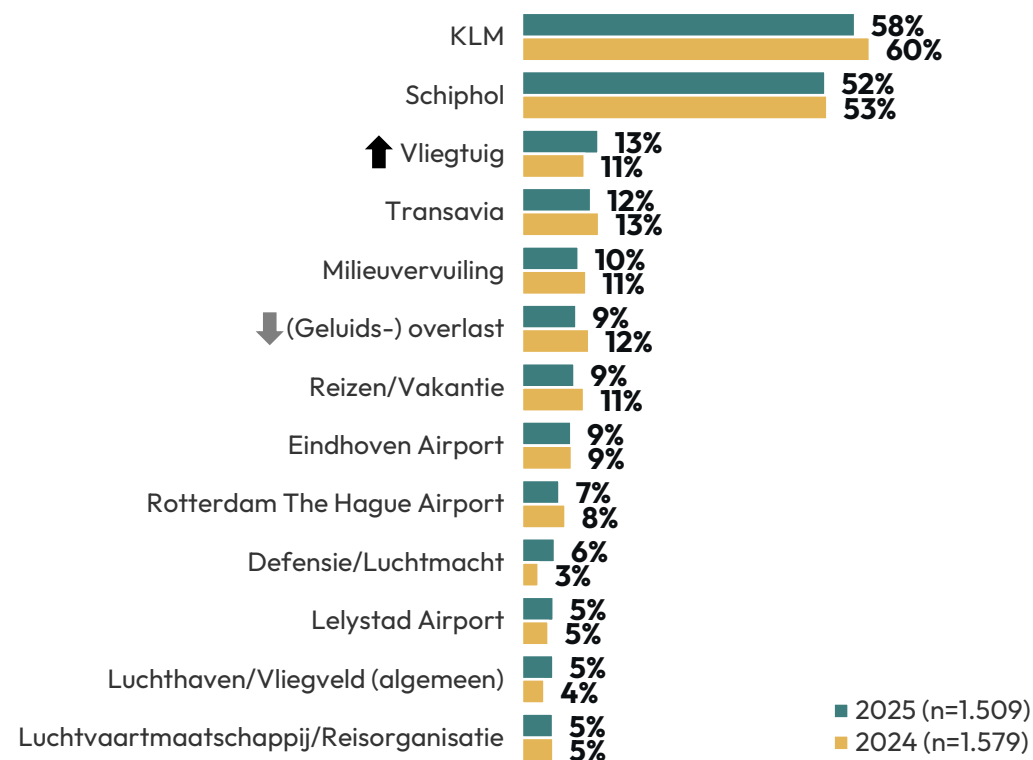
Resultaten | Spontane associaties bij luchtvaart

Spontane associaties: KLM en Schiphol blijven de meest genoemde associaties bij luchtvaart

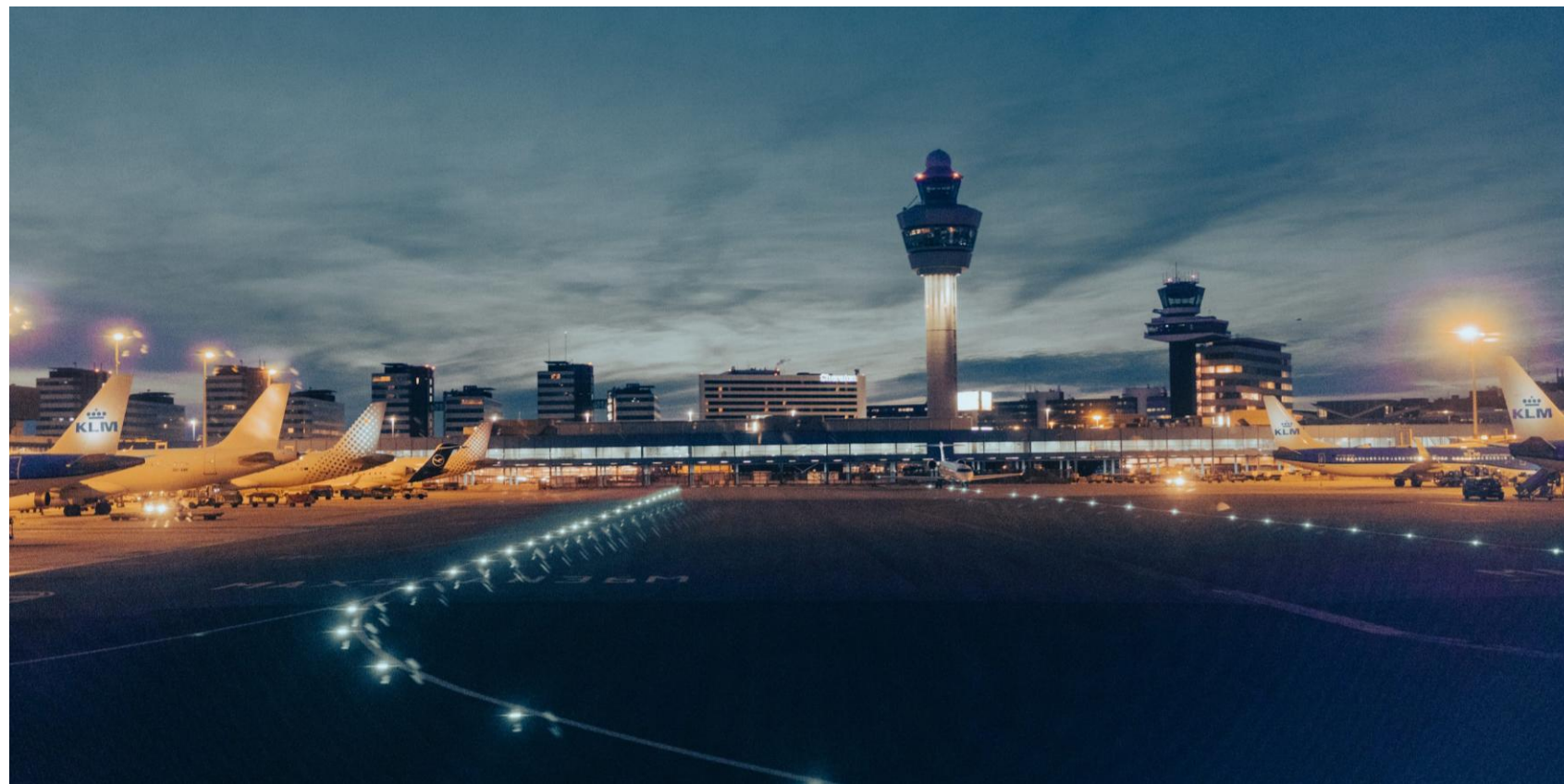
- Nederlanders associëren luchtvaart vooral met KLM (58%) en Schiphol (52%). Het aantal mensen dat hieraan denkt is nagenoeg gelijk aan vorig jaar.
- Zie voor de trendgrafiek de [bijlage](#).

Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland?

(Basis - allen)



Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld. In de grafiek zijn alleen antwoorden getoond die in 2025 door minstens 5% zijn genoemd.



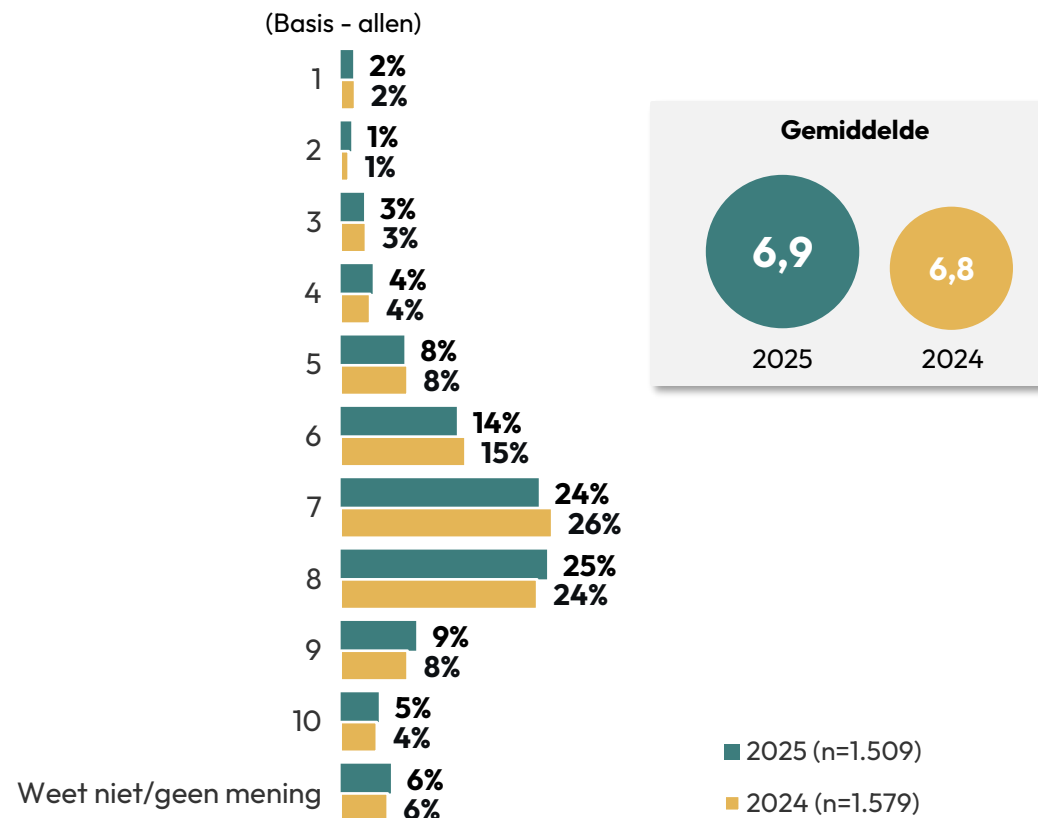
Resultaten | Draagvlak voor luchtvaart

Draagvlak luchtvaart: Nederlanders staan positief tegenover luchtvaart in Nederland

- De draagvlakscore voor de luchtvaart in Nederland is gemiddeld 6,9 op een schaal van 1 tot 10, waarbij 1 staat voor *zeer negatief* en 10 voor *zeer positief*. Dit is hoger dan in 2024, maar deze stijging is niet significant.
- 78% van de Nederlanders geeft een 6 of hoger (in 2024 was dit 77%).
- Tussen 2018 en 2023 was een dalende trend in het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland zichtbaar. In 2024 nam het draagvlak echter weer wat toe en dit stabiliseert nu (zie voor de trendgrafiek de [bijlage](#)).
- Omwonenden van Eindhoven Airport staan in 2025 gemiddeld iets positiever tegenover de luchtvaart ten opzichte van Nederlanders in het algemeen (7,3 vs. 6,9). Voor omwonenden van andere regionale luchthavens zijn geen verschillen in draagvlak te zien.*

**Deze resultaten zijn indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten, waaronder n=106 Eindhoven Airport.)*

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



Draagvlak groei/krimp: draagvlak voor groei en krimp blijft gelijk in 2025; draagvlak voor krimp is nog steeds groter dan voor groei

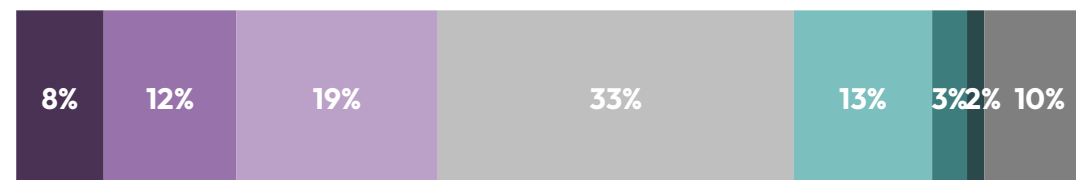
- Er is ten opzichte van 2024 niets veranderd in het aantal vluchten dat Nederlanders de komende jaren in Nederland willen. Er zijn in 2025 wel iets meer mensen voor 'een beetje' groei, maar als we kijken naar de gemiddelde score op alle antwoordopties, dan is er statistisch geen significant verschil.
- Het draagvlak voor krimp is nog steeds groter dan het draagvlak voor groei van de luchtvaart in Nederland. Vier op de tien (39%) vinden dat het aantal vluchten de komende jaren moet afnemen, tegenover 18% die vindt dat het aantal vluchten moet kunnen toenemen.
- Een derde (33%) vindt dat het aantal vluchten gelijk moet blijven (en 10% heeft geen mening).
- De coronapandemie lijkt structureel voor een groter draagvlak voor krimp te hebben gezorgd, al is na 2022 sprake van enig herstel (zie de trendgrafiek in de [bijlage](#)).
- Omwonenden van zowel Lelystad Airport als Maastricht Aachen Airport vinden in 2025 vaker dat het aantal vluchten in Nederland moet kunnen toenemen dan de rest van Nederland (resp. 26% en 33%).*

**Deze resultaten zijn indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten, waaronder n=104 Lelystad Airport en n=106 Maastricht Aachen Airport.)*

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

(Basis – allen)

2025 (n=1.509) 3,5



2024 (n=1.579) 3,4



■ Zeer sterk afnemen
■ Een beetje afnemen
■ Een beetje kunnen toenemen
■ Zeer sterk kunnen toenemen

■ Sterk afnemen
■ Hetzelfde blijven
■ Sterk kunnen toenemen
■ Weet niet/geen mening

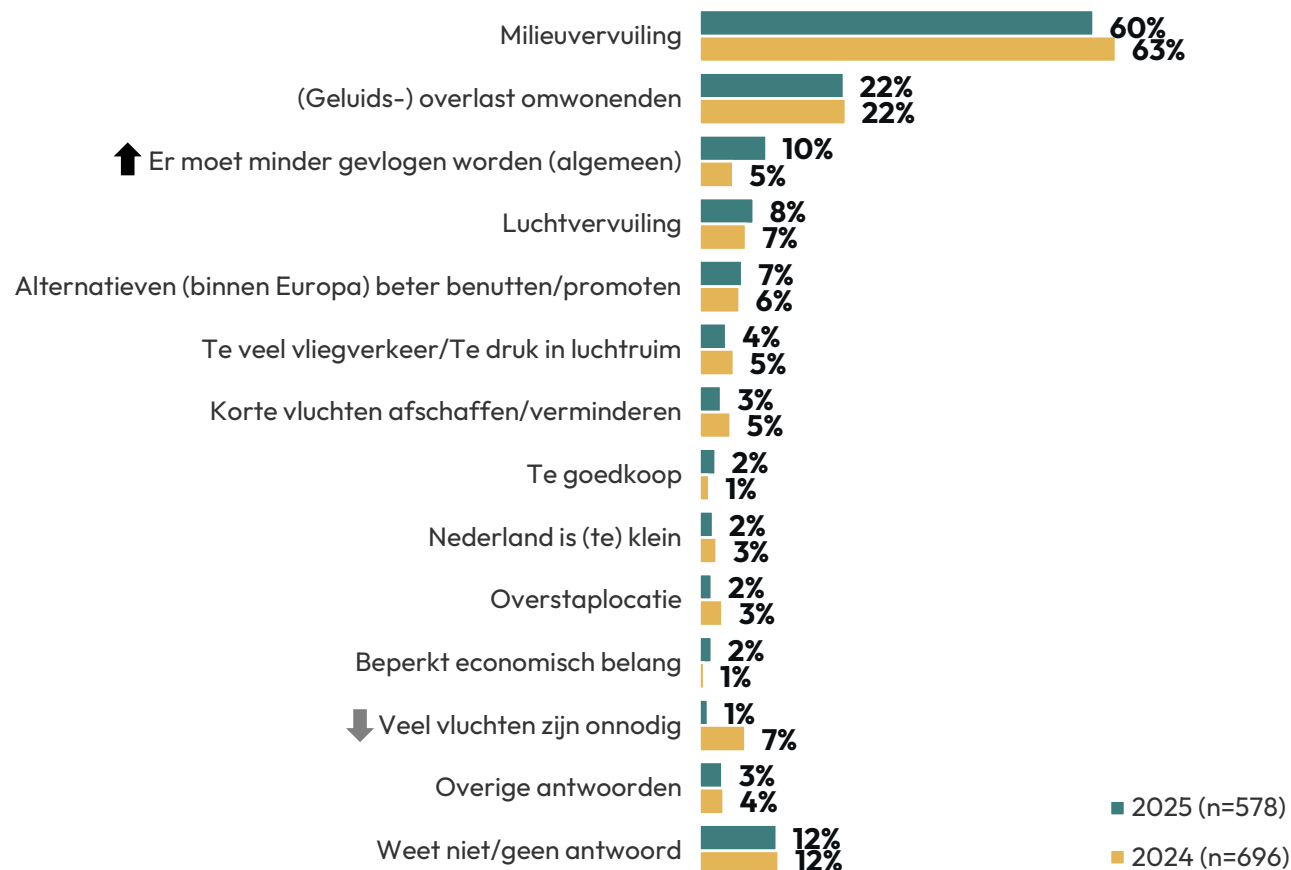
Redenen voor krimp: milieuvervuiling tegengaan blijft verreweg vaakst reden voor krimpwens

- Al jaren worden antwoorden op het gebied van milieuvervuiling het vaakst als reden gegeven waarom de luchtvaart in Nederland zou moeten krimpen, zo ook dit jaar (60%). (Zie de trendgrafiek in de [bijlage](#)).
- Het aantal Nederlanders dat dit jaar (geluids-)overlast voor omwonenden noemt, is gelijk aan 2024. Hiermee lijkt de stijgende trend die we zien sinds 2022 te zijn gestabiliseerd.

Categorieën die in 2024 en 2025 door 1% of minder worden genoemd, worden niet getoond in de grafiek.

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

(Basis – vindt dat aantal moet afnemen)



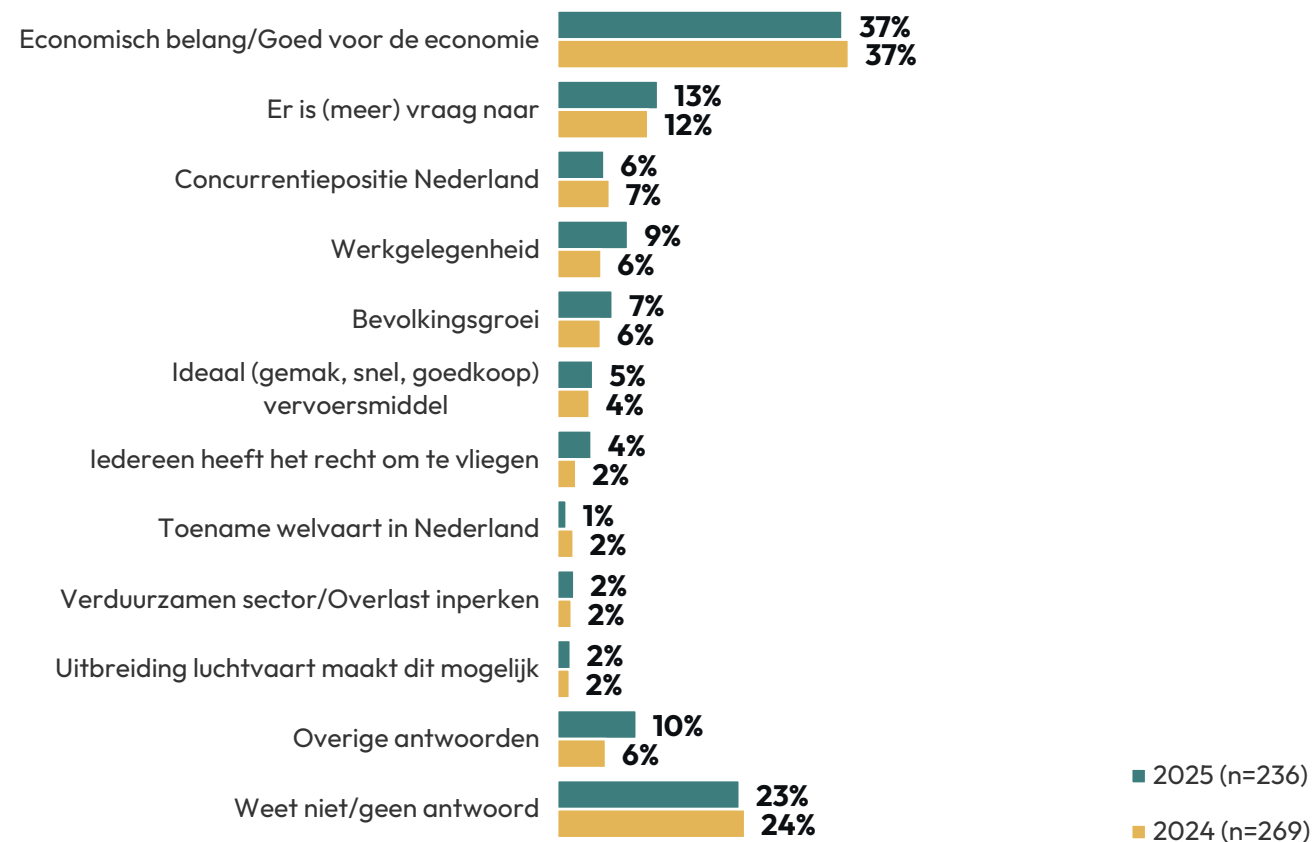
Redenen voor groei: economisch belang meest genoemde reden om groei toe te staan

- Economisch belang wordt net als eerdere jaren het meest genoemd als reden om de luchtvaart in Nederland de mogelijkheid te geven tot groei (37%). (zie ook de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

Categorieën die in 2024 en 2025 door 1% of minder worden genoemd, worden niet getoond in de grafiek.

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

(Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)



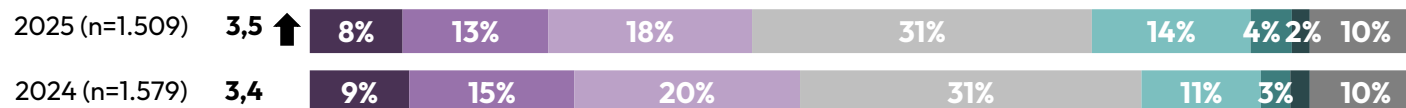
Draagvlak groei/krimp luchthavens: draagvlak voor groei Schiphol en kleinere, regionale luchthavens is toegenomen

- In 2025 zijn er meer Nederlanders vóór de mogelijkheid tot groei van Schiphol (20% vs. 16% van alle Nederlanders) en van kleinere, regionale luchthavens (31% vs. 25%) dan in 2024 (bekijk de [bijlage](#) voor de trendgrafiek). Regionale luchthavens zijn nu de enige soort luchthaven waarbij het draagvlak voor groei en krimp even groot is (31% elk).
- De steun voor groei van het aantal vluchten is nog steeds het grootst bij kleinere, regionale luchthavens in Nederland (31%). Schiphol kent de meeste tegenstanders van groei (40%). Over groei of krimp op de luchthavens in buurlanden heeft men vaker geen mening (20%).
- Omwonenden van Maastricht Aachen Airport* vinden in 2025 vaker dat het aantal vluchten op zowel Schiphol (30% vs. 20% Nederland representatief), kleinere regionale luchthavens (50% vs. 31%) als luchthavens in omliggende landen (30% vs. 19%) moet kunnen toenemen. Ook zijn omwonenden van Lelystad Airport* vaker voorstanders van groeimogelijkheid van luchthavens in omliggende landen (32% vs. 19%).

*Deze resultaten zijn indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten): Maastricht Aachen Airport n=106, Lelystad Airport n=104.

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

(Basis – allen)



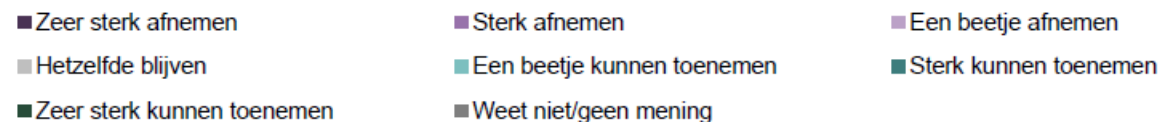
In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op kleinere, regionale luchthavens in Nederland)?

(Basis – allen)



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

(Basis – allen)



Draagvlak groei/krimp regionale luchthavens: bij Lelystad Airport lijkt het draagvlak voor groei iets groter dan voor krimp

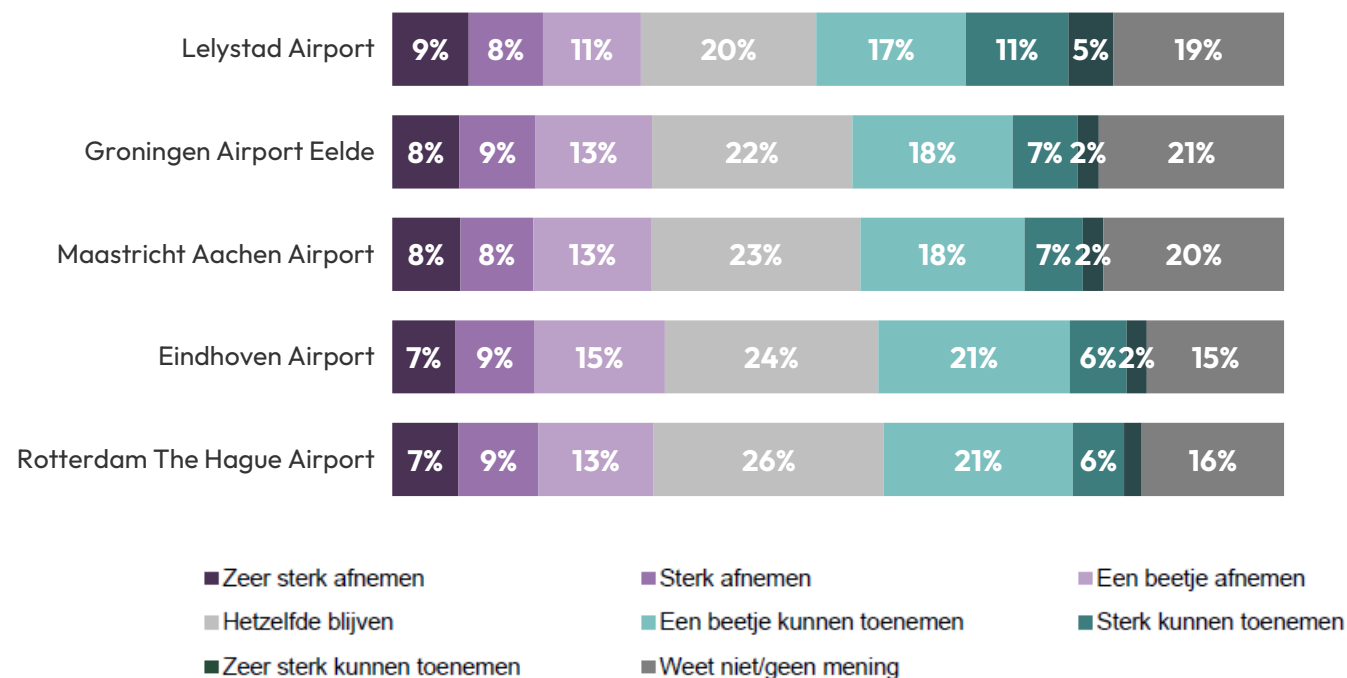
- We zagen al dat het draagvlak voor groei en krimp bij regionale luchthavens in 2025 even groot is geworden (31%). Hierbij zijn voorstanders van krimp dus niet meer in de meerderheid. Als we het per luchthaven uitvragen, lijkt het draagvlak voor groei het grootst bij Lelystad Airport (33% vs. 28% krimp). Gezien het huidige, geringe vliegvolume is dit niet onverwacht. Wel plaatsen we de kanttekening dat sommige respondenten wellicht niet weten dat er al gevlogen wordt op Lelystad Airport (hobby-, rond-, zakelijke en opleidingsvluchten) en antwoordopties met 'afnemen' daarom niet overwogen hebben. Dit kan enige vertekening hebben veroorzaakt.
- Het draagvlak voor groei en krimp van de andere luchthavens is meer in evenwicht: Groningen: 28% groei vs. 29% krimp, Maastricht: 27% vs. 29%, Eindhoven: 29% vs. 31%, Rotterdam: 29% vs. 29%.
- Als we specifiek kijken naar antwoorden van subgroepen omwonenden, dan zien we dat omwonenden van zowel Lelystad Airport als Maastricht Aachen Airport vaker vinden dat het aantal vluchten op *alle* regionale luchthavens mogen toenemen. Voor omwonenden van Groningen Airport Eelde geldt dat zij vaker van mening zijn dat het aantal vluchten op hun eigen luchthaven toe moet kunnen nemen (52% vs. 28% Nederlands representatief).*

*Deze resultaten zijn indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten): omwonenden Groningen n=84, de andere luchthavens ca. n=100.

**Deze vraag is deze meting (2025) toegevoegd, waardoor vergelijking met voorgaande jaren niet mogelijk is.

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende regionale luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen?**

(Basis – allen)





Resultaten | Waarden voor de luchtvaart

Prioriteiten: zowel veiligheid van de luchtvaart als nationale veiligheid zijn topprioriteit

- Veiligheid is volgens Nederlanders de belangrijkste prioriteit voor de luchtvaart: twee op de tien (19%) vinden dat veiligheid de allerhoogste prioriteit heeft en nog eens zes op de tien (59%) vinden dat dit onderwerp (zeer) hoge prioriteit heeft.
- De in deze meting toegevoegde optie nationale veiligheid verdient volgens 18% van de Nederlanders de allerhoogste prioriteit.
- Ecologie blijft in de ogen van Nederlanders belangrijker dan economie.
- Thema's waar relatief minder prioriteit aan wordt toegekend zijn leveringszekerheid, comfort voor reizigers en betaalbaarheid.
- Ook zien we dat de prioriteit voor geluidshinder en beslag op schaarse ruimte iets is afgenomen t.o.v. 2024. Zie voor het volledige beeld de trendgrafiek in de [bijlage](#).

In hoeverre vind je dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland wat betreft de luchtvaart? (Basis – allen, n=1.509)				
Waarden	Schaal	Gemiddelde score (1-7)	Allerhoogste prioriteit (%)	(Zeer) hoge prioriteit (%)
Veiligheid	De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5,5	19%	59%
	Nationale veiligheid (Nederland beschermen tegen militaire dreigingen en gevechtsgereed zijn) (nieuw in 2025)	5,4	18%	56%
Gezondheid omwonenden	Bescherming gezondheid van omwonenden van luchthavens	5,1	13%	54%
Natuur en landschap	Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5,1	15%	52%
Klimaat en milieu	Verminderen van de impact op het klimaat en milieu	5,1	19%	44%
Gezondheid reizigers	Bescherming van de gezondheid van reizigers	5,0	9%	58%
Beperken geluidshinder	Het beperken van geluidshinder in Nederland	4,8 ↓	8%	48%
Economie	Een sterke Nederlandse economie	4,8	7%	51%
Werkgelegenheid	Veel werkgelegenheid in Nederland	4,7	4%	52%
Bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4,6	4%	44%
Beslag op schaarse ruimte	Beperking ruimte in het landschap die luchthavens innemen	4,4 ↓	5%	34%
Leveringszekerheid	Het beperken van de kans op annulering of (ernstige) vertraging van vluchten	4,4	3%	43%
	Zekerheid voldoende aanbod van vluchten in Nederland	4,2	4%	36%
Comfort voor reizigers	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland	4,4	4%	42%
Betaalbaarheid voor reizigers	Vliegreizen betaalbaar houden voor reizigers	4,3	7%	40%



Resultaten | Beleidsopties

Verduurzamingsstrategieën: schoner (maar duurder) vliegen krijgt de meeste steun; minder vluchten toestaan krijgt in 2025 minder steun

- De manieren om luchtvaart duurzamer te maken waar Nederlanders het meest positief naar kijken, zijn het vliegen op zich minder vervuilend en stiller maken (65%) en de klimaatschade van de luchtvaart (meer) compenseren (50%).
- Minder vluchten toestaan kan dit jaar op iets minder steun rekenen. In 2025 staat 38% hier positief tegenover, waarbij dit in 2024 nog 42% was. En het aantal tegenstanders is toegenomen (35% vs. 28%).
- Over het duurder maken van vliegen blijven de meningen verdeeld: 39% steunt het duurder maken van vliegen, 35% niet. Ruim een kwart (28%) is neutraal of heeft geen mening.

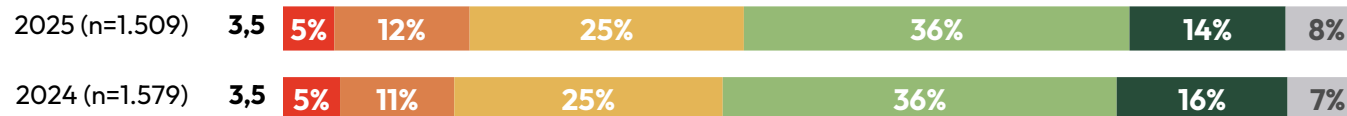
**Deze stelling is in 2025 iets aangepast, maar door het kleine aantal wijzigingen is vergelijking nog steeds mogelijk.*

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

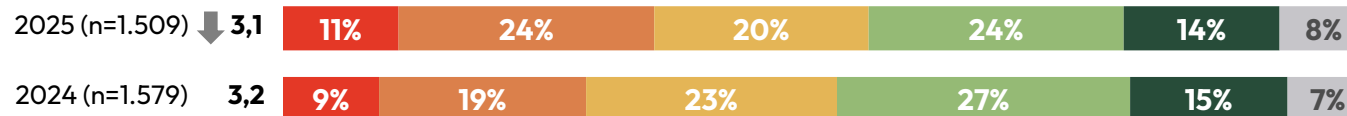
Het vliegen zelf minder vervuilend en stiller maken, waardoor de schadelijke uitstoot en geluidhinder per vlucht minder zal worden, en met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt*



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



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



Vliegen duurder maken, zodat er minder gevlogen zal worden



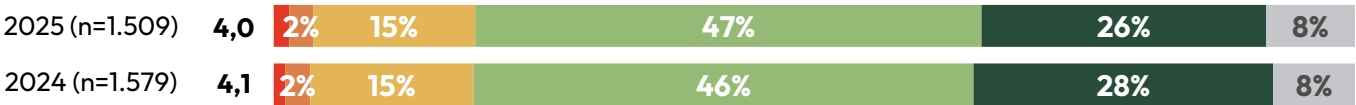
■ Zeer negatief ■ Negatief ■ Niet positief, niet negatief ■ Positief ■ Zeer positief ■ Weet niet/geen mening

Technologische innovatie: het ontwikkelen van stillere en zuinigere vliegtuigmotoren krijgt de meeste steun

- Nederlanders zijn (zeer) positief over het stimuleren van de ontwikkeling van (duurdere) vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren (73%). Bijna niemand (3%) staat hier negatief tegenover.
- Ook is twee derde (64%) voor het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om gebruik te maken van (duurdere) schone, duurzame brandstoffen.
- Daarnaast is er een groot draagvlak voor de ontwikkeling van (duurdere) elektrische en hybride vliegtuigen (63%)
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.

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

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



Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van (duurdere) schone, duurzame brandstoffen (zoals biokerosine of waterstof)



Ontwikkeling van (duurdere) elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen (deels biokerosine, deels elektrisch) voor de korte afstanden stimuleren.



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

De bewoording van deze stellingen is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus enkel met dat jaar worden vergeleken.

Prijzen vliegtickets (1/2): goedkoper maken van schoner vliegen krijgt meer steun dan het verhogen van de vliegbelasting

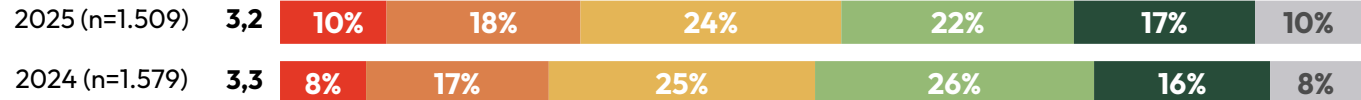
- Iets meer dan de helft van de Nederlanders (58%) staat (zeer) positief tegenover het vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (vs. 8% negatief). Dit is gelijk aan vorig jaar. Zie de trendgrafiek in de [bijlage](#).
- Ongeveer vier op de tien (39%) staan (zeer) positief tegenover het verhogen van de vliegbelasting, terwijl een kwart (28%) hier (zeer) negatief tegenover staat. Een derde (33%) is neutraal of heeft er geen mening over.

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

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



Vliegen duurder maken door de (belasting op vliegtickets) te verhogen, zodat uitstoot meer belast wordt*



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

**De bewoording van deze stelling is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus enkel met dat jaar worden vergeleken.*

Prijzen vliegtickets (2/2): meerderheid voor verhogen vliegbelasting bij stoelen die meer ruimte innemen

- Kijkend naar diverse mogelijke maatregelen om ticketprijzen direct te beïnvloeden, zien we dat het draagvlak het grootst is voor het verhogen van de vliegbelasting voor stoelen die meer ruimte innemen (56%). We zien echter ook dat het aantal tegenstanders van deze maatregel iets is toegenomen (17% vs. 13% in 2024). Zie ook de trendgrafiek in de [bijlage](#).
- Ongeveer vier op de tien (43%) steunen het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren. Dit is na een daling in 2024 gestabiliseerd.
- Vier op de tien (41%) staan (zeer) positief tegenover het verhogen van de vliegbelasting voor reizigers die binnen 12 maanden een tweede vlucht boeken, een derde (37%) is neutraal of heeft geen mening en een kwart (28%) is hierover (zeer) negatief. De meningen over deze maatregelen zijn dus vrij verdeeld.
- Voor een hogere vliegbelasting bij langere dan korte vluchten zien we eveneens verdeelde meningen. Opnieuw kijken vier op de tien (39%) hier (zeer) positief naar, is een derde (35%) neutraal of heeft geen mening en is een kwart (26%) negatief hierover.

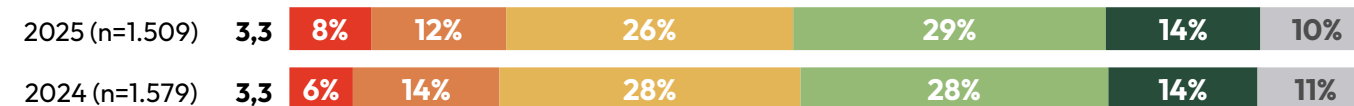
**De bewoording van deze stellingen is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus enkel met dat jaar worden vergeleken.*

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

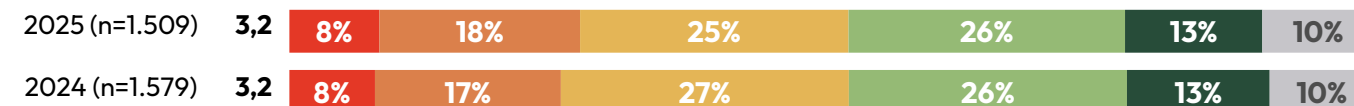
De (belasting op vliegtickets) hoger maken bij stoelen die meer ruimte innemen (zoals in business class en in privéjets), zodat meer uitstoot meer belast wordt*



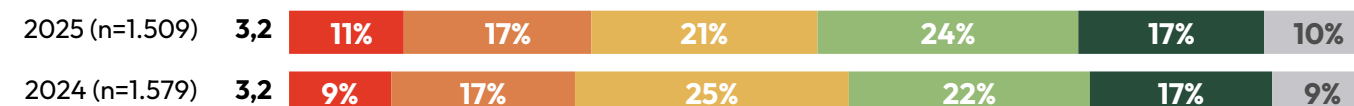
Luchtvaartmaatschappijen verplichten de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren (bijvoorbeeld door de aanplanting van nieuw bos)



De (belasting op vliegtickets) bij langere vluchten hoger maken dan die bij korte vluchten, zodat meer uitstoot meer belast wordt*



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



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

Overige financiële maatregelen: relatief veel steun voor duurder maken aankomst en vertrek meest schadelijke vluchten, en belonen vliegmaatschappijen die verduurzamen

- Zes op de tien (58%) staan positief tegenover het duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (vs. 11% negatief).
- Een bijna even grote groep (61%) staat ook positief tegenover het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (vs. 6% negatief).
- Het draagvlak voor beide maatregelen is stabiel over tijd (zie ook de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

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

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



Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen, zoals het goedkoper maken van aankomst of vertrek, gunstigere vertrektijden of de dichtstbijzijnde gates.



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

Volume en logistiek (1/2): ruim de helft van Nederland steunt het voorspelbaarder maken van vliegverkeer en beperking toegestane CO₂-uitstoot per luchthaven

- Ruim de helft (58%) van de Nederlanders staat positief tegenover vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject. Slechts 3% staat hier negatief tegenover. Dit beeld is al enkele jaren stabiel (zie de trendgrafiek in de [bijlage](#)).
- Ook is de meerderheid (56%) van de Nederlanders voorstander van de beperking van de toegestane CO₂-uitstoot per vliegveld. Eén op de tien (10%) staat hier negatief tegenover.

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

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



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



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

Volume en logistiek (2/2): vier op de tien voorstander van verplaatsen vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens

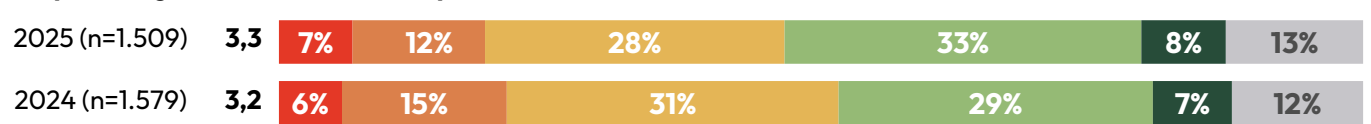
- Ruim de helft (54%) vindt het een goed idee om het aantal toegestane nachtvluchten te verminderen (vs. 11% niet). Dit beeld is stabiel gebleven ten opzichte van vorig jaar.
- Vier op de tien (41%) staat positief tegenover de verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland. (Er lijkt in de grafiek sprake van een stijging t.o.v. 2024, maar dit verschil is statistisch niet significant.)
- Bekijk de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.

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

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



Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland



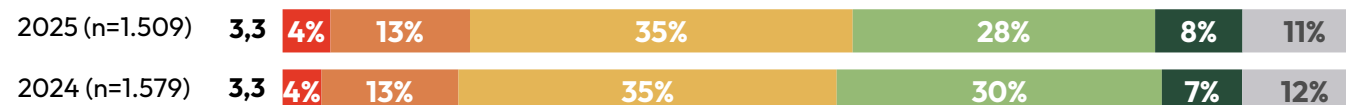
■ Zeer negatief ■ Negatief ■ Niet positief, niet negatief ■ Positief ■ Zeer positief ■ Weet niet/geen mening

Uitstoot vs. hinder: Nederland blijft minder uitstoot verkiezen boven minder (geluid)hinder

- Eén op de drie Nederlanders (36%) vindt dat er zo rechtstreeks mogelijk gevlogen moet worden voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot. Zij accepteren hierbij de kans op meer (geluid)hinder. Daarbij is 17% tegen deze maatregel en heeft de rest is neutraal of heeft geen mening.
- De precies omgekeerde maatregelen kan op minder steun rekenen. Hierbij staat één op de vijf (22%) positief tegenover het om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot. Een grotere groep (31%) is hier tegen.
- Het grotere draagvlak voor minder uitstoot vs. minder geluidshinder is al jaren constant (zie ook de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

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

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



Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot (omdat de vliegroute minder rechtstreeks is)



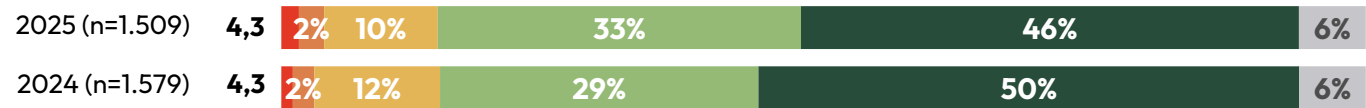
■ Zeer negatief ■ Negatief ■ Niet positief, niet negatief ■ Positief ■ Zeer positief ■ Weet niet/geen mening

Alternatieven vliegtuig: nog steeds groot draagvlak voor aantrekkelijk maken van de trein als alternatief voor korte vluchten

- Een ruime meerderheid (79%) van de Nederlanders is positief over het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden. (Er lijkt in de grafiek sprake van een daling t.o.v. 2024, maar dit verschil is statistisch niet significant.) Verder valt op dat bijna niemand tegen deze maatregel is (3%).
- Het draagvlak voor het aantrekkelijker maken van de trein is de afgelopen jaren min of meer stabiel (zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek).
- Twee op de drie (62%) Nederlanders staan positief tegenover het minder aantrekkelijk maken van korte vluchten (waarvoor vervoersalternatieven bestaan), door ze bijvoorbeeld duurder te maken. Hier staat 13% negatief tegenover.

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

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



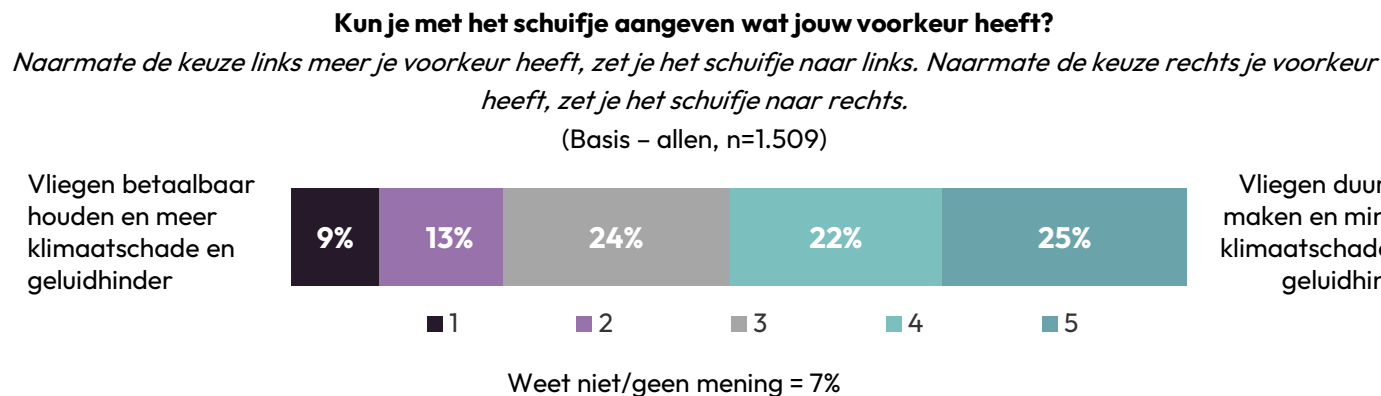
Korte vluchten (bijvoorbeeld naar Brussel, Londen en Parijs) waarvoor alternatieven (trein, auto) makkelijk voorhanden zijn, minder aantrekkelijk maken, bijvoorbeeld door ze duurder te maken



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

Betaalbaarheid vs. schade en hinder: Nederlanders verkiezen ‘Minder klimaatschade en geluidhinder’ boven het ‘Betaalbaar houden van vliegen’

- Als men moet kiezen tussen betaalbaarheid van vliegen of het duurder maken van vliegen en daarmee verminderen van geluidshinder en klimaatschade, kiest bijna de helft van de Nederlanders voor het laatste (47%).
- Eén op de vijf Nederlanders (21%) kiest voor het betaalbaar houden van vliegen.
- Drie op de tien Nederlanders (31%) houdt zich afzijdig en kiest de neutrale of weet niet optie.



Bij deze vraag hebben respondenten de volgende uitleg gezien:
“In Nederland kunnen we ervoor kiezen vliegen betaalbaar te houden voor veel Nederlanders. Er wordt dan meer gevlogen en er is meer klimaatschade en geluidshinder. Andersom kunnen we vliegen juist duurder maken. Er wordt dan minder gevlogen en er is minder klimaatschade en geluidshinder.”

Deze vraag is deze meting (2025) toegevoegd, waardoor vergelijking met voorgaande jaren niet mogelijk is.





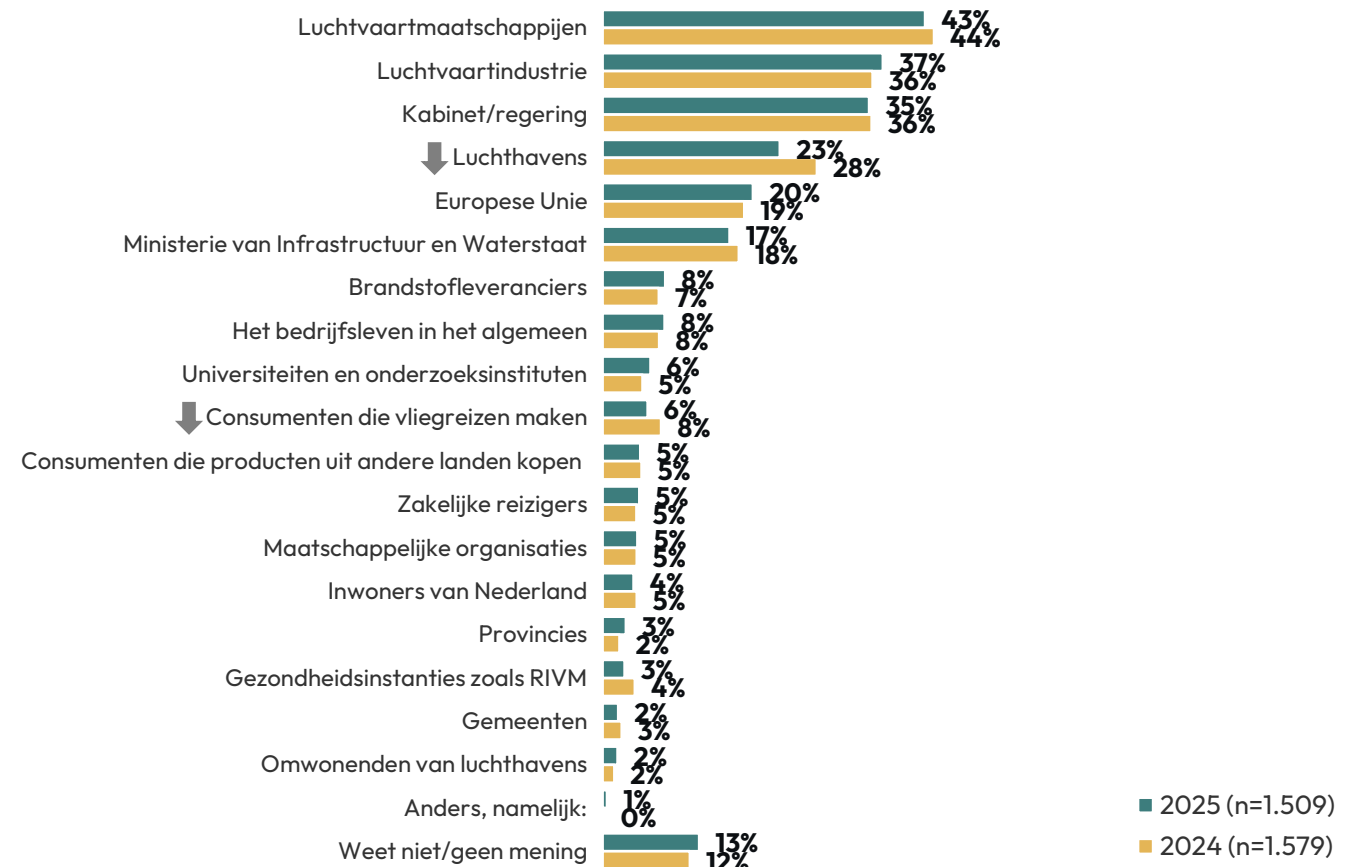
Resultaten | Verantwoordelijkheid

Verantwoordelijkheid: luchtvaartmaatschappijen worden de laatste jaren als meest verantwoordelijk gezien voor een toekomstbestendige luchtvaart

- Ruim vier op de tien (43%) Nederlanders vinden dat luchtvaartmaatschappijen het meest verantwoordelijk zijn voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar te maken voor de toekomst. Waar men in 2020 Nederland het kabinet het meest verantwoordelijk vond, is deze verantwoordelijkheid sinds 2023 vooral bij de luchtvaartmaatschappijen komen te liggen. Dit beeld is sindsdien gelijk gebleven (klik [hier](#) voor de trendgrafiek).
- Ten opzichte van 2024 vindt men luchthavens (23% vs. 28% in 2024) en consumenten die vliegreizen maken (6% vs. 8%) iets minder vaak verantwoordelijk.
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt door ongeveer 17% als meest verantwoordelijk gesteld. Dit is ongeveer hetzelfde als in 2023 en 2024.

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

(Basis – allen)



■ 2025 (n=1.509)

■ 2024 (n=1.579)

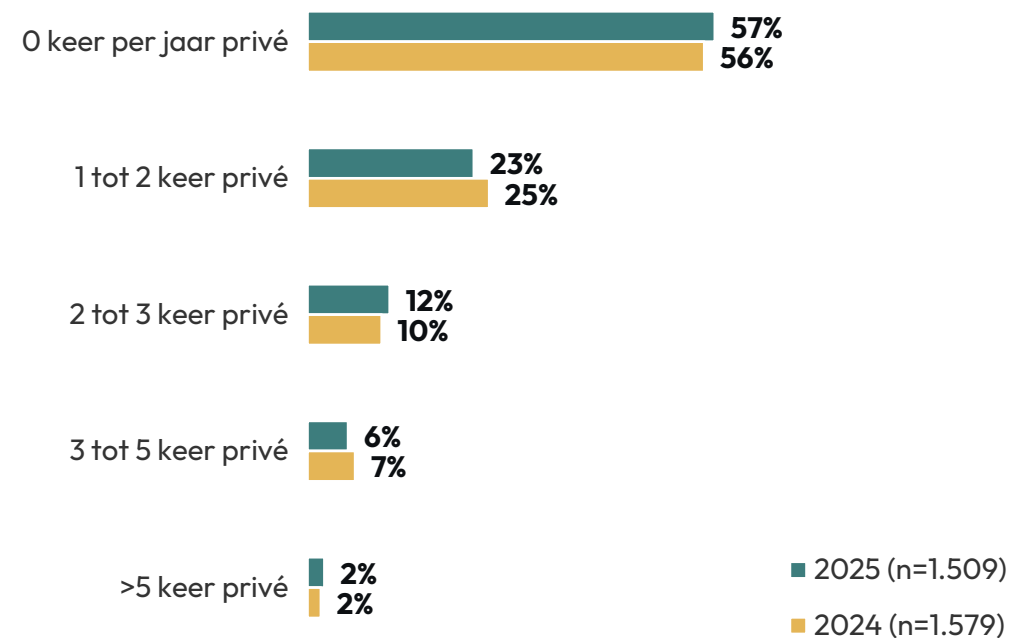


Resultaten | Eigen vlieggedrag burgers

Vlieggedrag privé: stijgende trend in het aan aantal vluchten voor privédoeleinden sinds 2022 zet in 2025 niet verder door

- In de afgelopen 12 maanden (september 2024 tot en met augustus 2025) vloog 43% van de Nederlanders ten minste 1 keer voor privédoeleinden. Nederlanders vlogen nagenoeg even vaak voor privédoeleinden als in 2024 (44%).
- Het aantal Nederlanders dat het afgelopen jaar vloog, ligt nog altijd lager dan voor de coronapandemie (in 2019). Sinds 2022 is er een stijgende lijn ingezet, maar nu lijkt het te stabiliseren, (bekijk de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

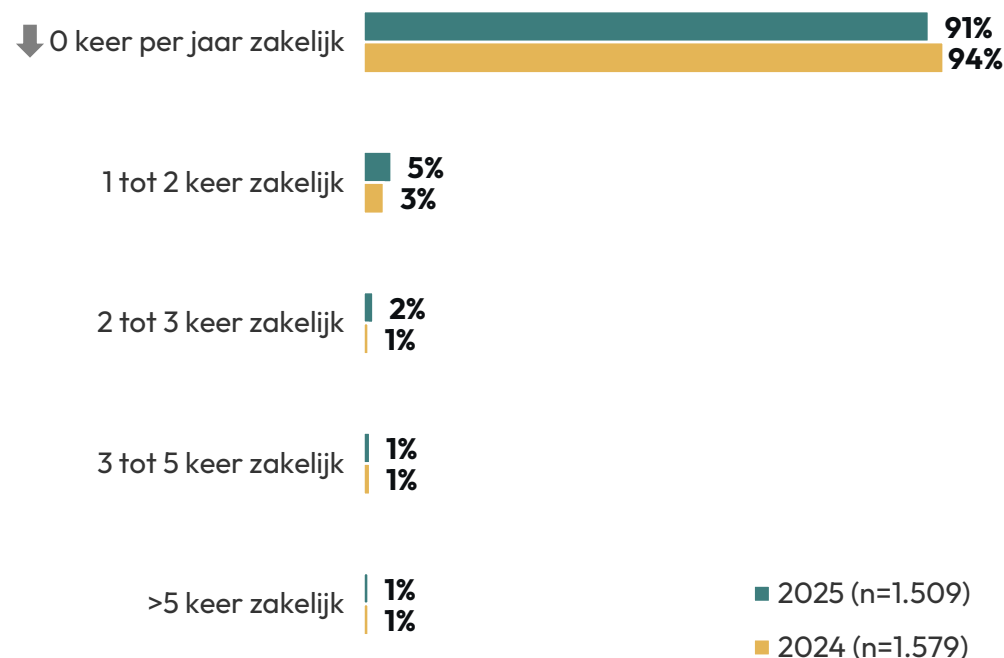
Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2024 tot en met augustus 2025)? Privé. Een retour geldt als 1 vliegreis. Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.
(Basis – allen)



Vlieggedrag zakelijk: aantal mensen dat voor zakelijke doeleinden vloog, is licht gestegen

- Het overgrote deel van de Nederlanders heeft afgelopen jaar niet zakelijk gevlogen (91%).
- Echter zien we t.o.v. van 2024 een lichte stijging in het aantal Nederlanders dat wél vloog voor zakelijke doeleinden (9% vs. 6%). Met deze stijging ligt het niveau weer op het niveau van voor corona (bekijk de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

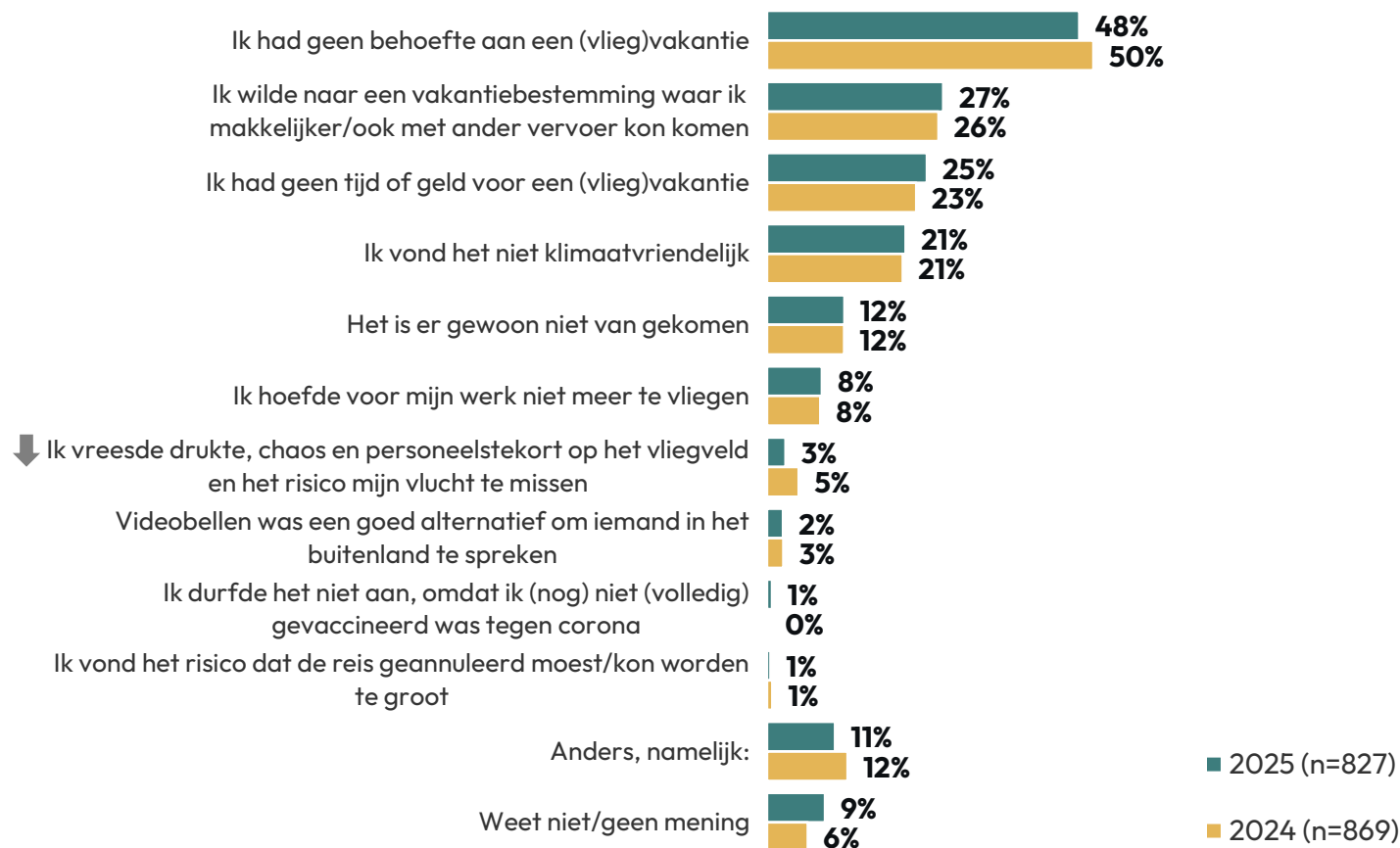
Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2024 tot en met augustus 2025)? Zakelijk. Een retour geldt als 1 vliegreis. Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.
(Basis – allen)



Redenen om niet te vliegen: ontbrekende behoefte aan vliegvakantie nog steeds de meest genoemde reden om niet te vliegen

- Bijna de helft (48%) van de mensen die het afgelopen jaar niet hebben gevlogen, geeft aan geen behoefte gehad te hebben aan een (vlieg)vakantie. Dit argument wordt even vaak gebruikt als jaar geleden en is sinds het moment van meten consistent de meest genoemde reden.
- Op enige afstand noemt men dat ze naar een vakantiebestemming wilden waar ze makkelijker of ook met ander vervoer kon komen (27%) of geen tijd of geld te hebben voor een (vlieg)vakantie (26%). Een vijfde (21%) vloog de afgelopen 12 maanden niet omdat zij dit niet klimaatvriendelijk vinden.
- Ten opzichte van 2024 noemen iets minder mensen dat zij vreesde voor de drukte, chaos en personeelstekort op het vliegveld en het risico om hun vlucht te missen (3% vs. 5 in 2024%). Dit aantal daalt sinds 2022 (toen kampte Schiphol met operationele problemen).
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek met de meest genoemde redenen.

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

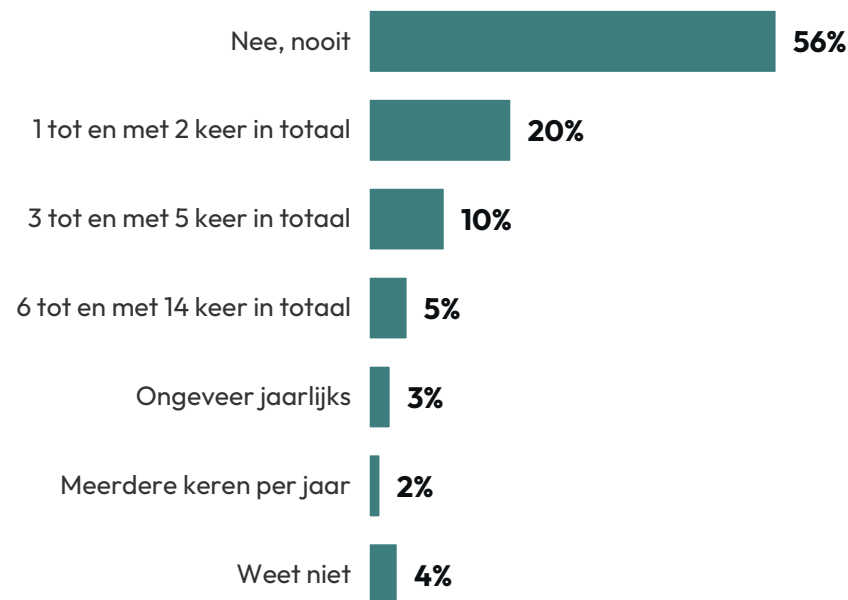


Vliegen als kind: iets minder dan de helft van de Nederlanders heeft als kind gevlogen

- Ruim vier op de tien Nederlanders (44%) heeft als kind (jonger dan 16 jaar) wel eens een vliegreis gemaakt.*
- Het aandeel Nederlanders dat als kind een frequente vlieger was en jaarlijks of vaker vloog, is relatief klein (5%).

Heb je als kind (jonger dan 16 jaar) wel eens een vliegreis gemaakt? **

De heen- en terugreis tellen samen als één vliegreis. Heb je alleen op de heen- OF terugreis gevlogen, dan telt die reis ook als één vliegreis.
(Basis – allen, n=1.509)

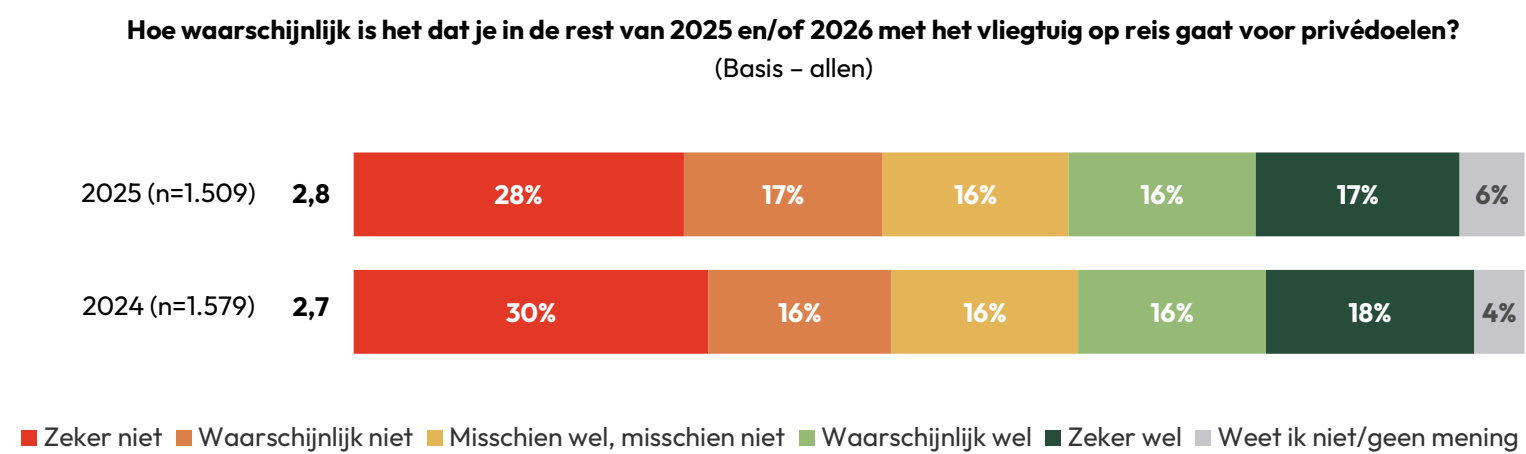


**Er bestaat overigens een sterke samenhang tussen vliegen als kind en volwassene. Van de frequente vliegreizigers (> 1 keer in laatste 12 maanden) heeft 63% ook als kind al eens gevlogen, van de niet-vliegers slechts 29%.*

*** Deze vraag is deze meting (2025) toegevoegd, waardoor vergelijking met voorgaande jaren niet mogelijk is.*

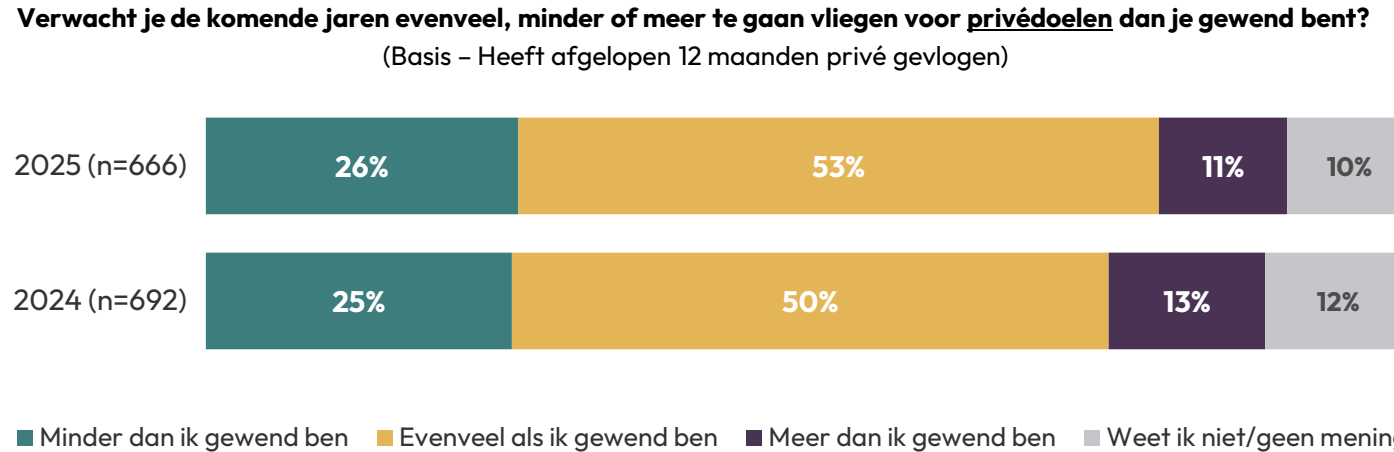
Vliegintentie privé: een derde van de Nederlanders denkt in de rest van 2025 of in 2026 voor privédoelen te gaan vliegen

- Een derde (33%) van de Nederlanders is van plan komend jaar een privévliegreis te maken. Iets minder dan de helft (45%) is dit niet van plan is.
- Deze aantallen zijn sinds 2023 stabiel en weer terug op het niveau van voor de coronapandemie (zie de trendgrafiek in de [bijlage](#)).



Verwachting privé meer/minder gaan vliegen : vliegreizigers verwachten voor privédoelen de komende jaren evenveel te vliegen

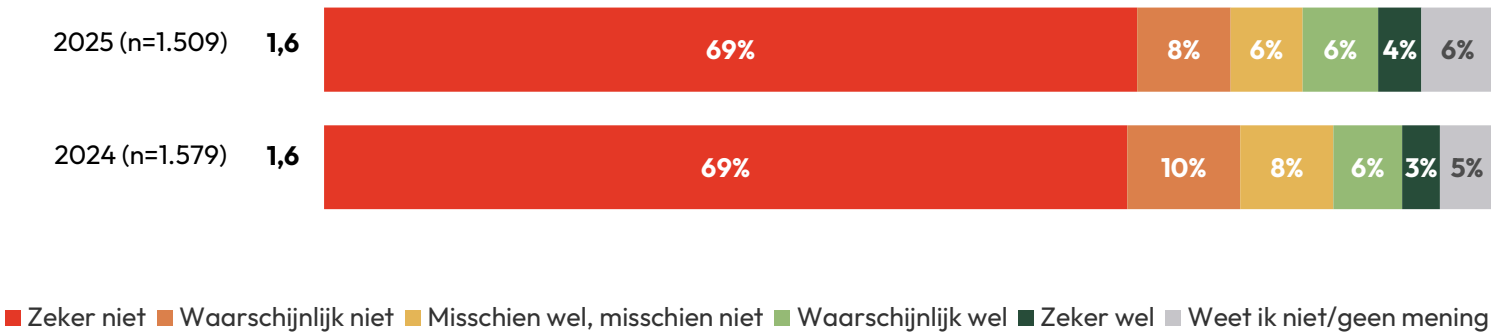
- Ruim de helft (53%) van de recente vliegreizigers verwacht de komende jaren evenveel te vliegen voor privédoelen als ze gewend zijn. Ook het aandeel vliegreizigers dat verwacht de komende jaren minder te gaan vliegen (26%) en of meer te gaan vliegen (11%) is gelijk gebleven.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.



Vliegintentie zakelijk: vliegintentie van Nederlanders voor zakelijke doelen is stabiel

- Een tiende (10%) geeft aan komend jaar (waarschijnlijk) een zakelijke vliegreis te maken. Acht op de tien (77%) zijn dat niet van plan. Deze aantallen zijn gelijk aan 2024 en 2023.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.
- Omwonenden van Groningen Airport Eelde hebben een lagere zakelijke vliegintentie dan algemeen Nederland (5% vs. 10%)

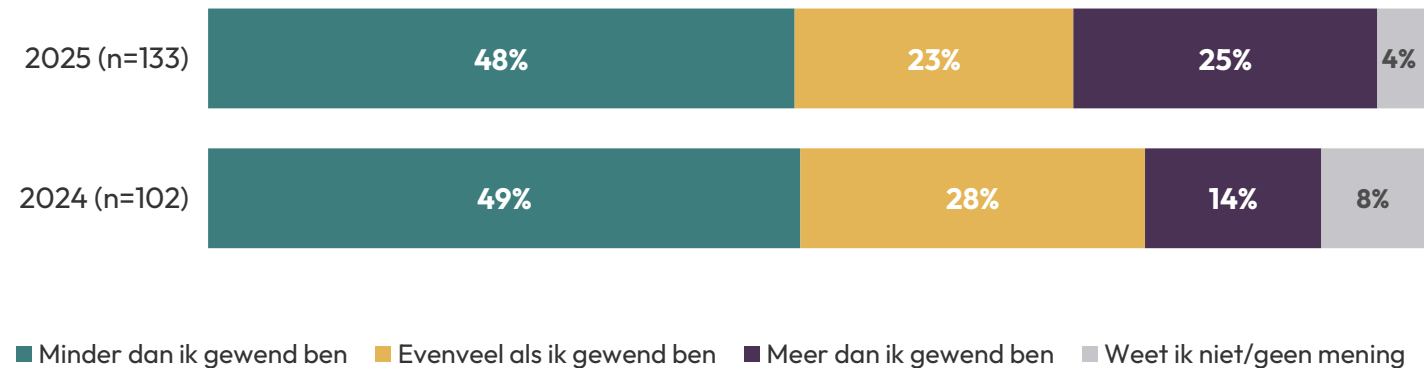
Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2025 en/of 2026 met het vliegtuig op reis gaat voor zakelijke doelen?
(Basis – allen)



Verwachting meer/minder zakelijk gaan vliegen : zakelijke vliegreizigers verwachten de komende jaren vaak minder zakelijk te vliegen

- Circa kwart van de zakelijke vliegreizigers (23%) verwacht de komende jaren evenveel te blijven vliegen voor zakelijke doeleinden als ze gewend zijn. Bijna de helft (48%) geeft aan minder zakelijk te gaan vliegen en 25% meer dan ze gewend zijn.
- In 2024 was dit vergelijkbaar. Er lijkt in de grafiek sprake van een stijging in het aantal dat vaker zakelijk denkt te gaan vliegen t.o.v. 2024, maar dit verschil is statistisch niet significant. Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.

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





Resultaten | Gebruik regionale luchthavens

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

- Ongeveer vier op de tien (39%) vliegreizigers maakte in 2025 gebruik van één of meer regionale luchthavens. Zij deden dit, net zoals in 2024, vooral vanuit Eindhoven Airport (23%) en Rotterdam The Hague Airport (13%).
- Omwonenden van diverse regionale luchthavens, die de afgelopen 12 maanden hebben gevlogen, geven ook in 2025 aan vaker vanaf luchthavens in hun buurt te hebben gevlogen. Zo vlogen omwonenden van luchthaven Eindhoven (niet onverwacht) ook vaker vanaf deze luchthaven dan Nederlanders in het algemeen die weleens gevlogen hebben (60% vs. 23%). Hetzelfde geldt voor omwonenden van Rotterdam The Hague Airport* (34% vs. 13%), Maastricht (28% vs. 4%) en Groningen Airport Eelde (20% vs. 3%). Omwonenden van Maastricht Aachen Airport maakten daarnaast ook vaker gebruik van Eindhoven Airport (39% vs. 23%).*

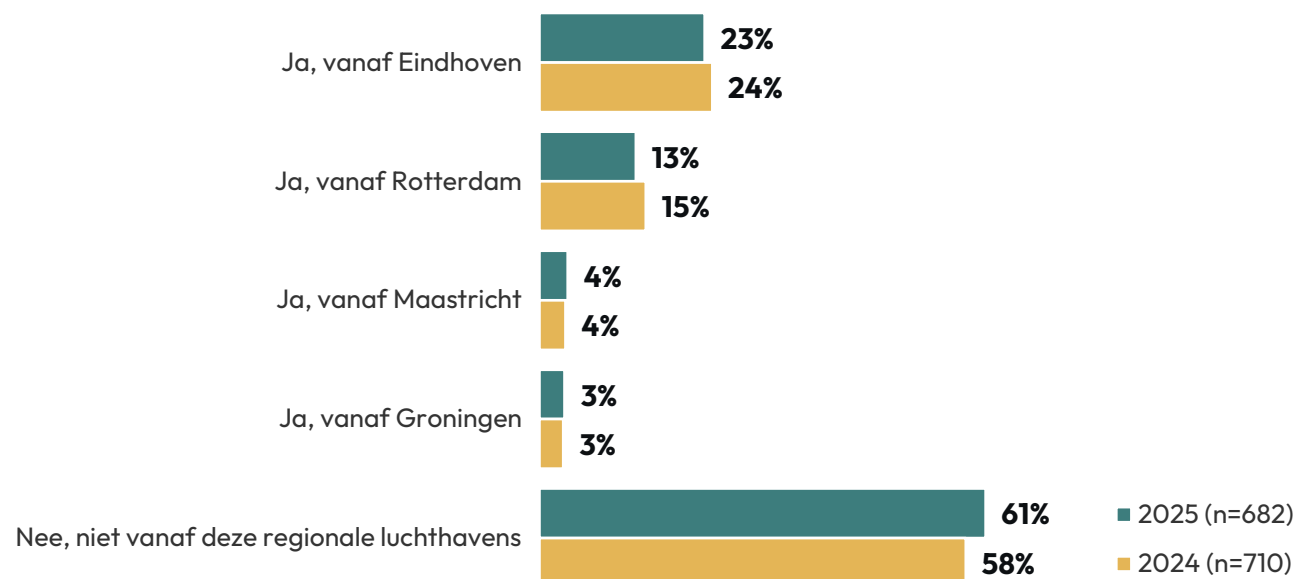
Deze vraag is nieuw toegevoegd in 2024 en kan dus niet worden vergeleken met jaren daarvoor.

**Deze resultaten zijn indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten: n=53 Eindhoven, n=53 Rotterdam, n=44 Maastricht, n=34 Groningen).*

Heb je in de afgelopen 12 maanden gevlogen vanaf een regionale luchthaven in Nederland?

Meerdere antwoorden mogelijk

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)

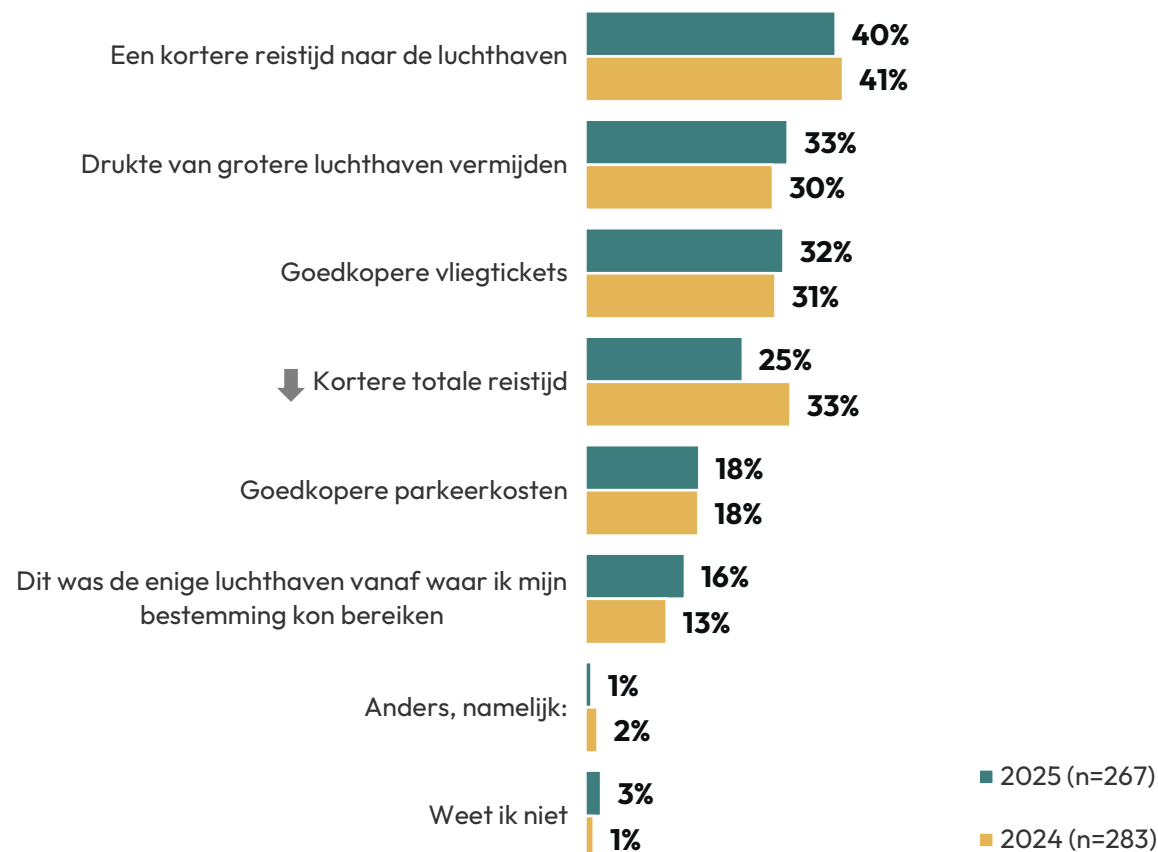


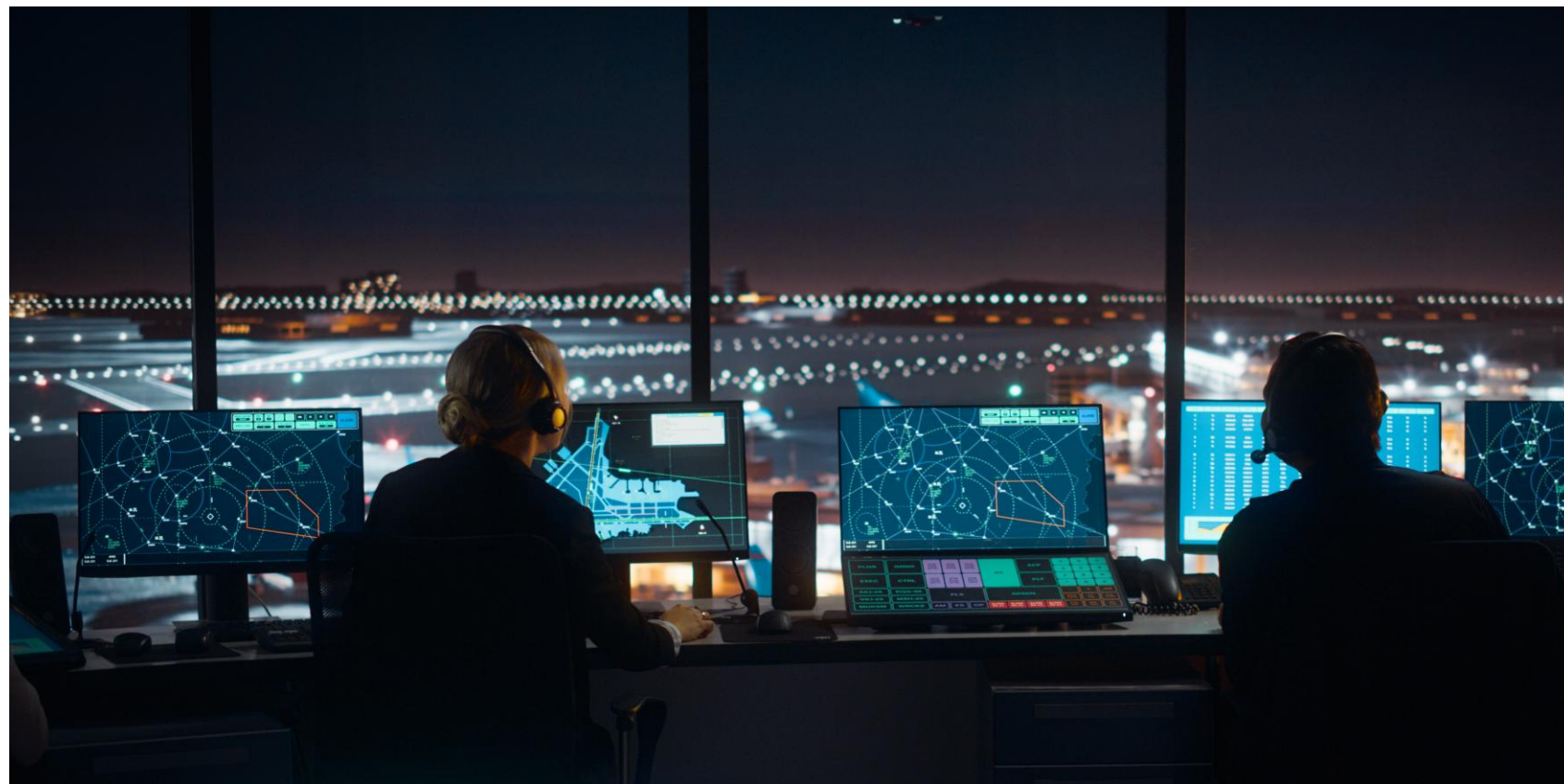
Redenen regionale luchthavens: kortere reistijd naar de luchthaven nog steeds voornaamste reden om vanaf een regionale luchthaven te vliegen

- Vliegreizigers die via een regionale luchthaven vlogen, deden dit, net zoals in 2024, met name vanwege de kortere reistijd naar de luchthaven (40%). Een kortere *totale* reistijd is dit jaar echter minder vaak een genoemde reden (25% vs. 33% in 2024).
- Ook speelden het vermijden van de drukte van grotere luchthavens (33%) en goedkopere vliegtickets (32%) een relatief belangrijke rol in de keuze voor een regionale luchthaven.
- Omwonenden van diverse regionale luchthavens, die de afgelopen 12 maanden vanaf een regionale luchthaven hebben gevlogen, geven vaker aan dit te hebben gedaan vanwege een kortere reistijd naar de luchthaven (Eindhoven Airport 71%*; Maastricht Aachen Airport 62%*) dan Nederlanders in het algemeen die weleens via een regionale luchthaven gevlogen hebben (40%).

**Deze resultaten zijn indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten: n=34 Eindhoven,, n=26 Maastricht).*

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

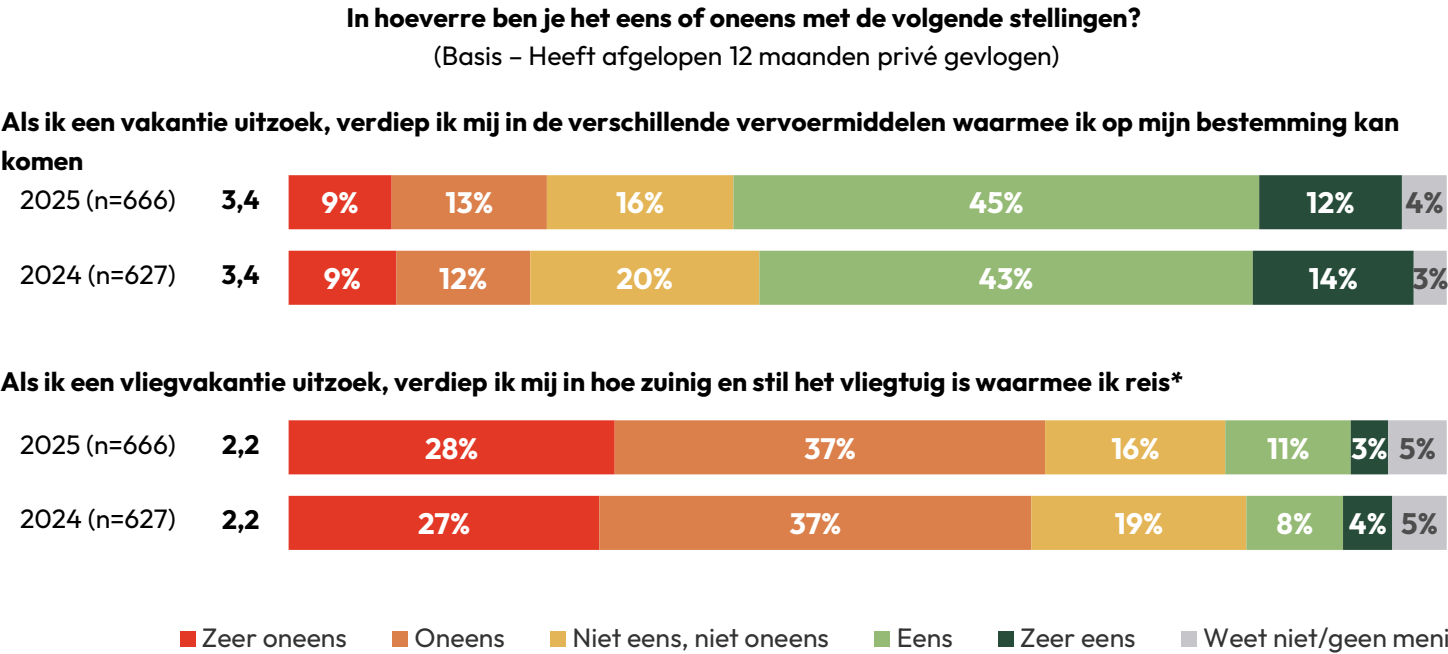




Resultaten | Handelingsperspectieven vliegreizigers

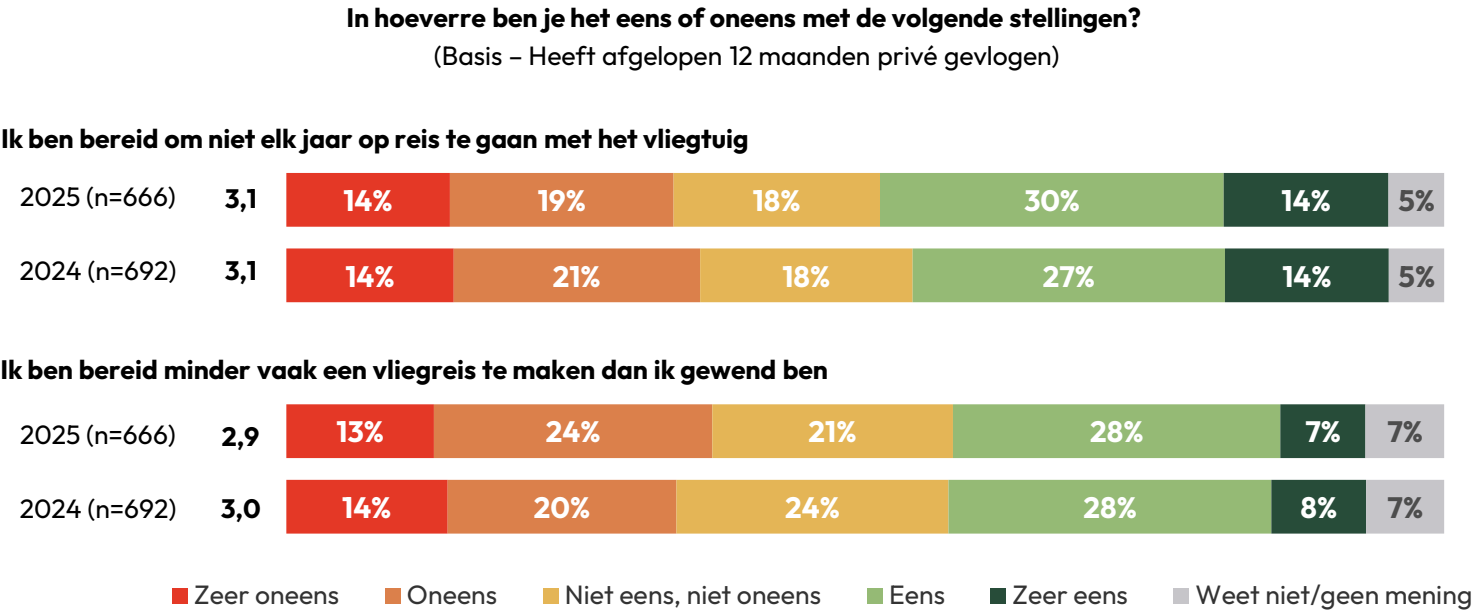
Bewust vliegen: de meeste vliegreizigers verdiepen zich in mogelijke vervoermiddelen om op de vakantiebestemming te komen, een tiende let ook op hoe zuinig en stil hun vliegtuig is

- Ruim de helft van de vliegreizigers (57%) verdiept zich bij het uitzoeken van een vakantie in de verschillende vervoermiddelen waarmee zij op hun bestemming kunnen komen. Twee op de tien (21%) doen dat niet. Deze cijfers zijn gelijk aan vorig jaar.
- Daarentegen is er maar een kleine groep vliegreizigers (14%) die zich verdiept in hoe zuinig en stil het vliegtuig is waarmee ze reizen. Twee derde (65%) verdiept zich niet in dit onderwerp. Ook dit beeld is gelijk aan vorig jaar.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.



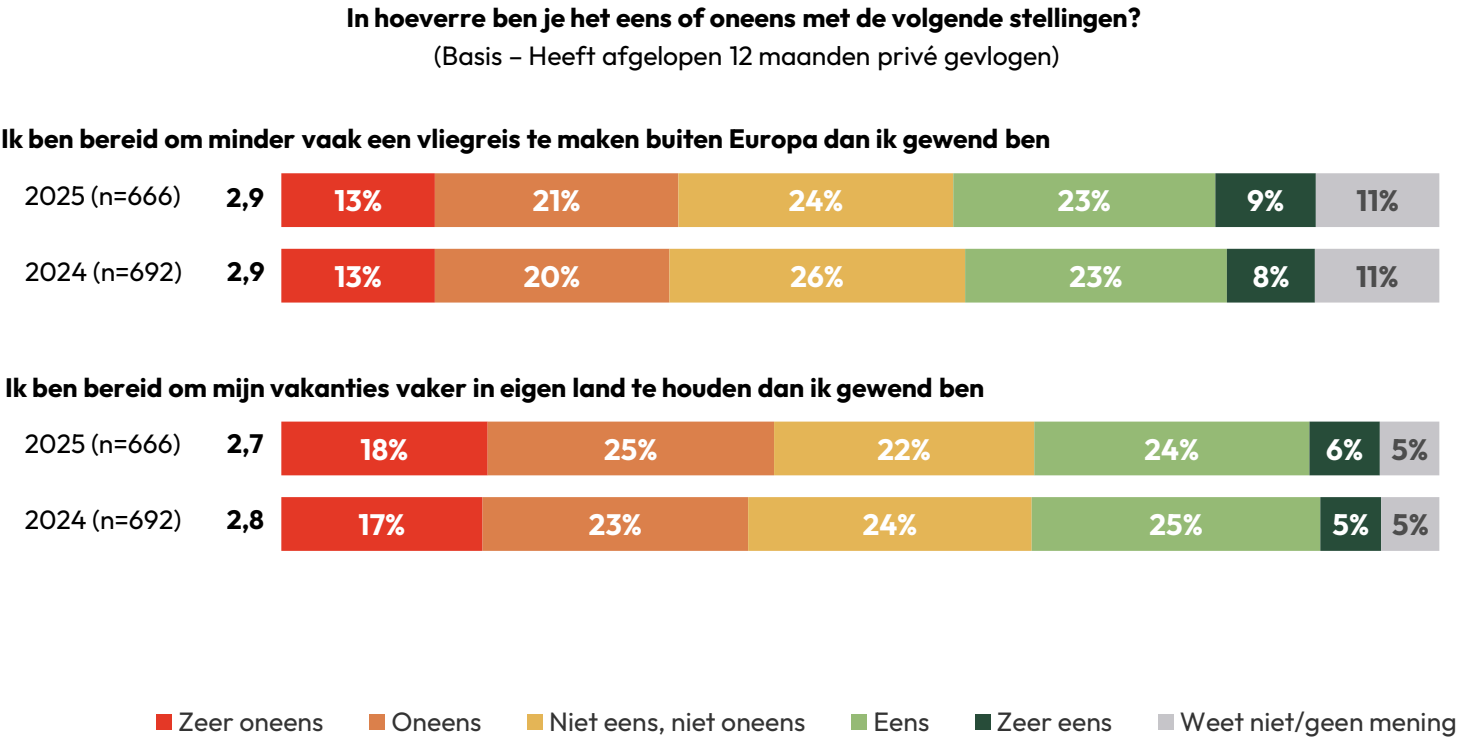
Minder vliegen: ruim vier op de tien vliegreizigers bereid tot minder vliegen; sinds 2023 ligt deze bereidheid lager

- Ruim vier op de tien (44%) vliegreizigers zijn bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig. Een op de drie (33%) is hiertoe niet bereid. Dit is gelijk aan 2024 en 2023.
- Een derde (35%) is bereid om minder vaak een vliegreis te maken dan ze gewend zijn. Nog een derde (37%) is hier niet toe bereid.
- De bereidheid om minder te vliegen bereikte in 2023 het laagste punt sinds 2018. Sindsdien is dit min of meer stabiel (zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek).



Verre vluchten: circa een derde van de vliegreizigers bereid minder buiten Europa te vliegen; sinds 2023 ligt deze bereidheid lager

- Drie op de tien (32%) vliegreizigers is bereid om minder vaak een vliegreis buiten Europa te maken. Een derde (34%) is hier niet toe bereid. Dit is gelijk aan vorig jaar.
- Hetzelfde geldt voor de bereidheid om vakanties vaker in eigen land te houden. Drie op de tien (30%) zijn hiertoe bereid, en vier op de tien (43%) niet. Dit is gelijk aan 2024.
- Sinds 2023 is de bereidheid tot het maken van minder verre vluchten, en vakanties vaker in eigen land te houden, verminderd. Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.



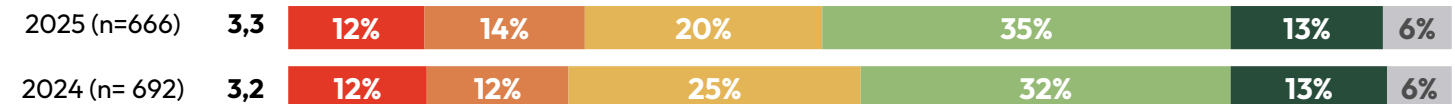
Korte vluchten: bereidheid om minder binnen Europa te vliegen is onveranderd in vergelijking met 2024

- Bijna de helft (48%) van de vliegreizigers is bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen i.p.v. het vliegtuig. Dit is vergelijkbaar met 2024.
- Ook de bereidheid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa is gelijk gebleven. Vier op de tien (39%) vliegreizigers is hiertoe bereid.
- Verder is eveneens vier op de tien vliegreizigers (42%) bereid om op korte vliegafstanden vaker met de trein te reizen, ook al kost hen dat meer tijd en/of geld. Ook dit aandeel is gelijk aan vorig jaar.
- In 2022 was er duidelijk meer bereidheid tot minder vliegen en de trein in plaats van het vliegtuig te nemen in Europa. Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.

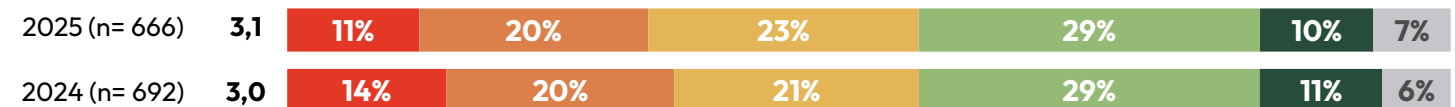
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)

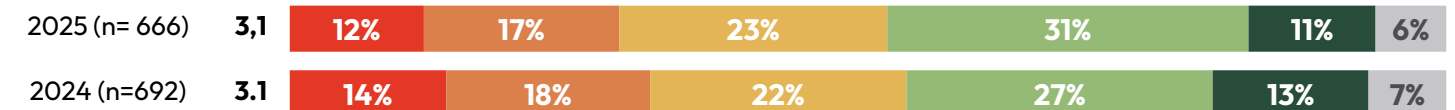
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen in plaats van het vliegtuig



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



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



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

Eigen financiële bijdrage: bereidheid vliegreizigers tot vrijwillige eigen bijdrage ter compensatie eigen CO₂-uitstoot lager dan in 2024

- Bijna vier op de tien (38%) vliegreizigers is bereid meer om te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegbrandstof. Opnieuw is een bijna even grote groep (34%) hier niet toe bereid.
- Ruim een kwart (28%) van de vliegreizigers is bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van hun vliegreis te compenseren. Dit zijn er minder dan in 2024 (32%). Een dit jaar grotere groep (41%) is hier niet toe bereid (t.o.v. 36% in 2024). Daarmee is deze bereidheid op zijn laagste punt sinds het moment van voorleggen van de stelling in 2020. Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek**.

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)

Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof als dit bijdraagt aan de leefomgeving en het klimaat



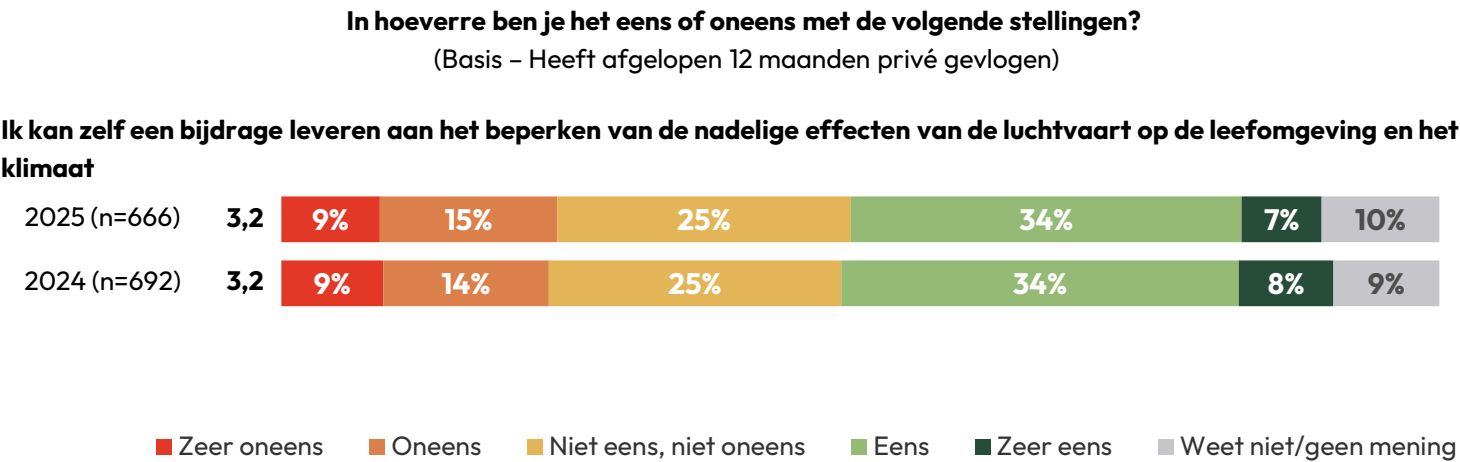
Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren



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

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

- Vier op de tien (41%) van vliegreizigers geven aan zelf een bijdrage te kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart. Ongeveer een kwart (24%) denkt dit niet te kunnen.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.



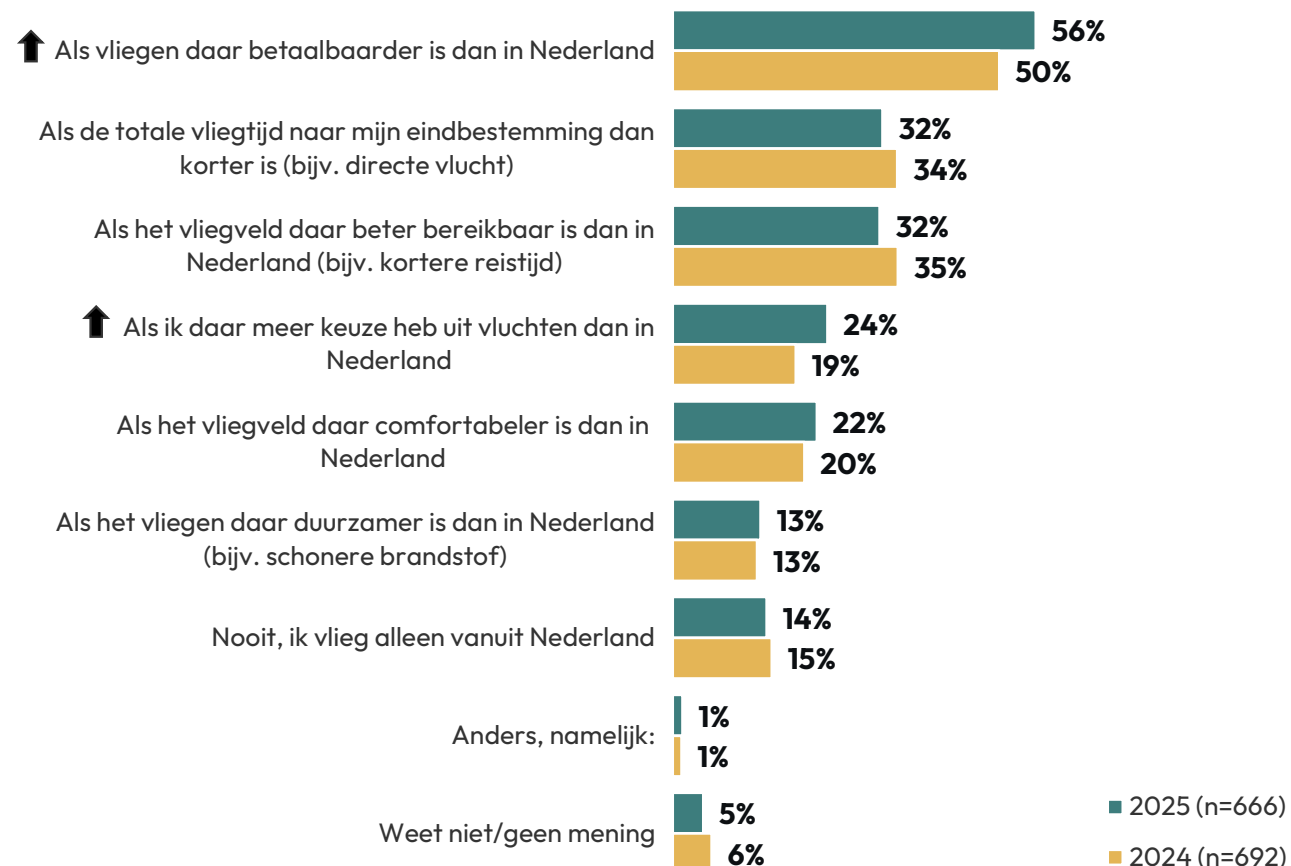


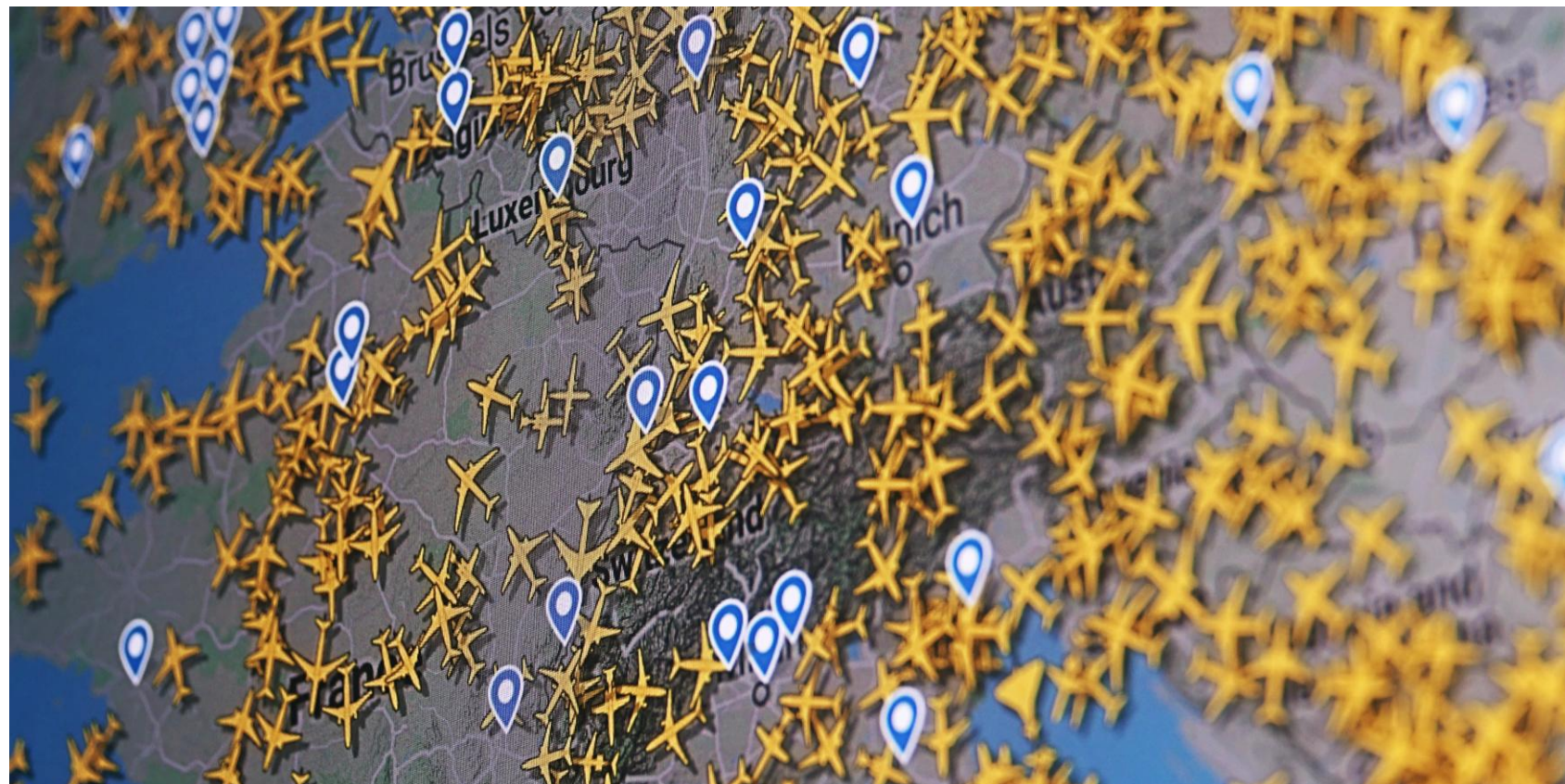
Resultaten | Uitwijken naar het buitenland

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

- Acht op de tien (81%) mensen die weleens voor privédoelen vliegen, zouden overwegen om te vliegen vanuit een buurland (België of Duitsland). Dit percentage is stabiel over de jaren heen (zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek).
- Ruim de helft (56%) zou uitwijken naar een buurland als vliegen daar betaalbaarder is dan in Nederland. Dit is toename t.o.v. 2024 (toen 50%).
- Andere redenen om uit te wijken naar een buurland zijn als de totale vliegtijd dan korter is (32%) en wanneer het vliegveld daar beter bereikbaar is (32%).
- Dit jaar geven meer mensen die weleens voor privédoelen vliegen aan dat zij zouden overwegen om te vliegen vanuit een buurland als zij daar meer keuze hebben uit vluchten (24% vs. 19% in 2024)
- 14% zou nooit vanuit een buurland vliegen en wil alleen vertrekken vanuit Nederland.

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





Resultaten | Hinderbeleving

Hinderbeleving: omwonenden ervaren vaker overlast van vliegveld of -route in hun directe omgeving dan van treinspoor of -station

- 18% van de Nederlanders geeft zelf aan binnen 10 km van een vliegveld te wonen en 37% binnen 10 km van een vliegroute. Acht op de tien zouden binnen 10 km van een snelweg (82%), een treinspoor (80%) of een treinstation (78%) wonen.
- Aan degenen die binnen een straal van 10 kilometer afstand van deze mobiliteitsvoorzieningen zeggen te wonen, is gevraagd hoeveel geluidhinder zij daarvan de afgelopen maanden hebben ervaren op een schaal van 0 (totaal geen hinder) tot 10 (extreem veel hinder). Mensen die aangeven binnen 10 km van een vliegroute of vliegveld te wonen, blijven consistent over tijd aangeven daarvan meer geluidhinder te ervaren dan mensen die binnen 10 km van een snelweg, treinspoor of treinstation wonen.
- In 2024 nam de ervaren geluidhinder van vliegvelden in de omgeving toe t.o.v. 2023 daarvoor. In 2025 is dit gelijk gebleven. Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek. (Er lijkt in de grafiek sprake van een stijging t.o.v. 2024, maar dit verschil is statistisch niet significant.)

In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken?
0 staat voor ‘totaal geen hinder’, 10 voor ‘extreem veel hinder’
(Basis – woont binnen 10 km van resp. een vliegveld, vliegroute, snelweg, treinspoor of treinstation)

		Gemiddelde	% 6 of hoger
	Vliegveld:	4,3	44%
	Vliegroute:	4,0	37%
	Snelweg:	2,4	19%
	Treinspoor:	2,0	16%
	Treinstation:	1,7	14%

Hinderbeleving: meeste omwonenden ervaren vliegroute en vliegveld als veilig

- De meerderheid van de mensen die binnen 10 km van een vliegroute of vliegveld wonen, ervaart dit als veilig (respectievelijk 67%, 61%). Dit is nagenoeg onveranderd sinds 2022 (zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek)
- Ongeveer 7% ervaart het vliegverkeer en het vliegveld in de directe omgeving als onveilig.

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

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

De vliegroute in je directe omgeving



Het vliegveld in je directe omgeving



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



Resultaten | Subgroepen

Leeswijzer subgroepen

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

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

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

- Belangrijkere waarden (significante verschillen ten opzichte van rest Nederland)
- Draagvlak voor groei/krimp
- Draagvlak voor groei/krip van regionale luchthavens
- Motivatie voor groei/krimp
- Draagvlak voor maatregelen m.b.t. de luchtvaart
- Vlieggedrag (afgelopen jaar)
- Verwachting vlieggedrag
- Vliegintentie 2025/2026

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

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

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

Voorstanders groei (18%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Draagvlak groei/krimp regionaal

Eindhoven Airport



Groningen Airport Eelde



Lelystad Airport



Maastricht Aachen Airport



Rotterdam The Hague Airport



■ Krimp ■ Groei

Motivatatie groei [top-3]

Economisch belang 37%

Er is (meer) vraag naar 12%

Concurrentiepositie Nederland 7%

Draagvlak maatregelen

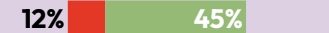
Trein aantrekkelijker maken



Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



Korte vluchten duurder maken



Minder nachtvluchten



CO₂-plafond per luchthaven



Vliegbelasting verhogen



■ Negatief ■ Positief

Voorstanders krimp (39%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Draagvlak groei/krimp regionaal

Eindhoven Airport



Groningen Airport Eelde



Lelystad Airport



Maastricht Aachen Airport



Rotterdam The Hague Airport



■ Krimp ■ Groei

Motivatatie krimp [top-3]

Milieuvervuiling 60%

Overlast omwonenden 22%

Er moet minder gevlogen worden 10%

Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



Korte vluchten duurder maken



Minder nachtvluchten



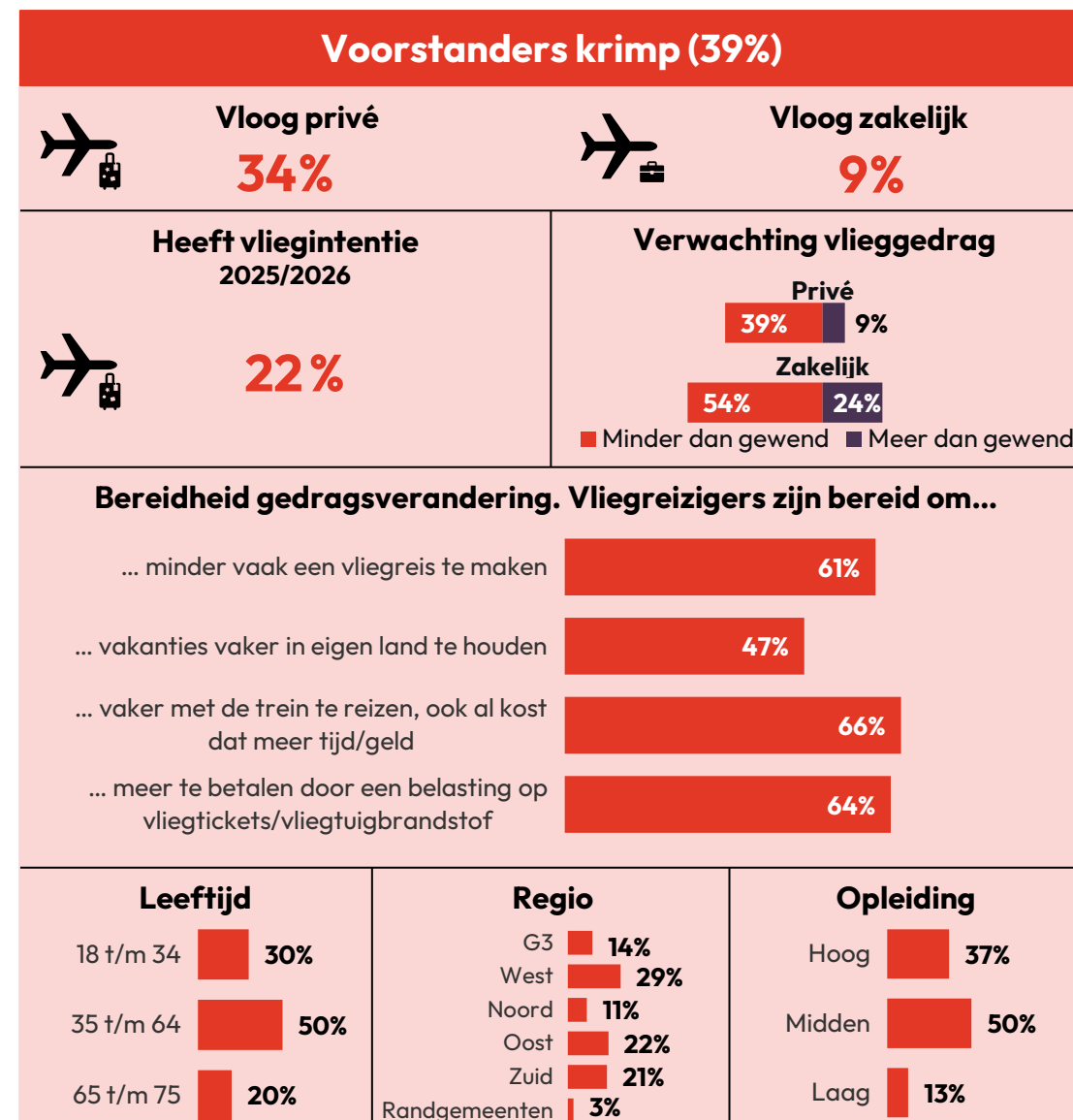
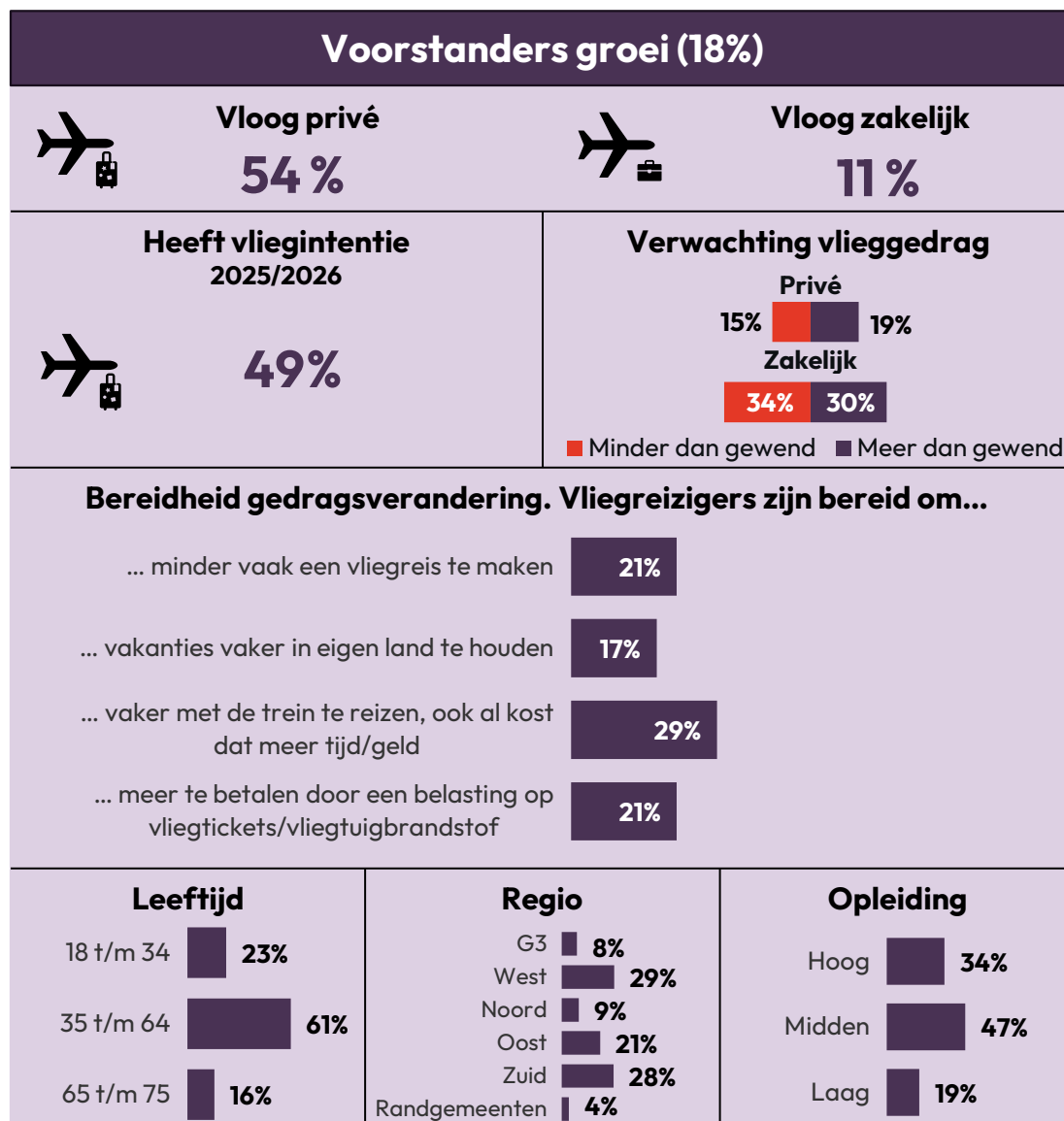
CO₂-plafond per luchthaven



verhogen



■ Negatief ■ Positief



Omwonenden (14%)

Belangrijkere waarden

- Vinden geen enkele waarde belangrijker dan gemiddeld

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



Krimp Groei

Draagvlak groei/krimp regionaal

Eindhoven Airport



Groningen Airport Eelde



Lelystad Airport



Maastricht Aachen Airport



Rotterdam The Hague Airport



Krimp Groei

Motivatatie groei [top-3]

Economisch belang 37%

Werkgelegenheid 12%

Er is (meer) vraag naar 10%

Motivatatie krimp [top-3]

Milieuvervuiling 54%

Overlast omwonenden 30%

Er moet minder
gevolgen worden 10%

Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



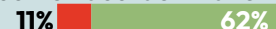
Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



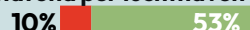
Korte vluchten duurder maken



Minder nachtvluchten



CO₂-plafond per luchthaven



Vliegbelasting verhogen



Negatief
Positief

Niet-omwonenden (86%)

Belangrijkere waarden

- Sterke **nationale veiligheid**

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



Krimp Groei

Groei/krimp regionaal

Eindhoven Airport



Groningen Airport Eelde



Lelystad Airport



Maastricht Aachen Airport



Rotterdam The Hague Airport



Krimp Groei

Motivatatie groei [top-3]

Economisch belang 37%

Er is (meer) vraag naar 12%

Concurrentiepositie
Nederland 7%

Motivatatie krimp [top-3]

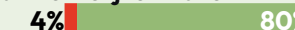
Milieuvervuiling 61%

Overlast omwonenden 21%

Er moet minder
gevolgen worden 10%

Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



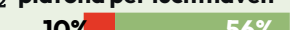
Korte vluchten duurder maken



Minder nachtvluchten



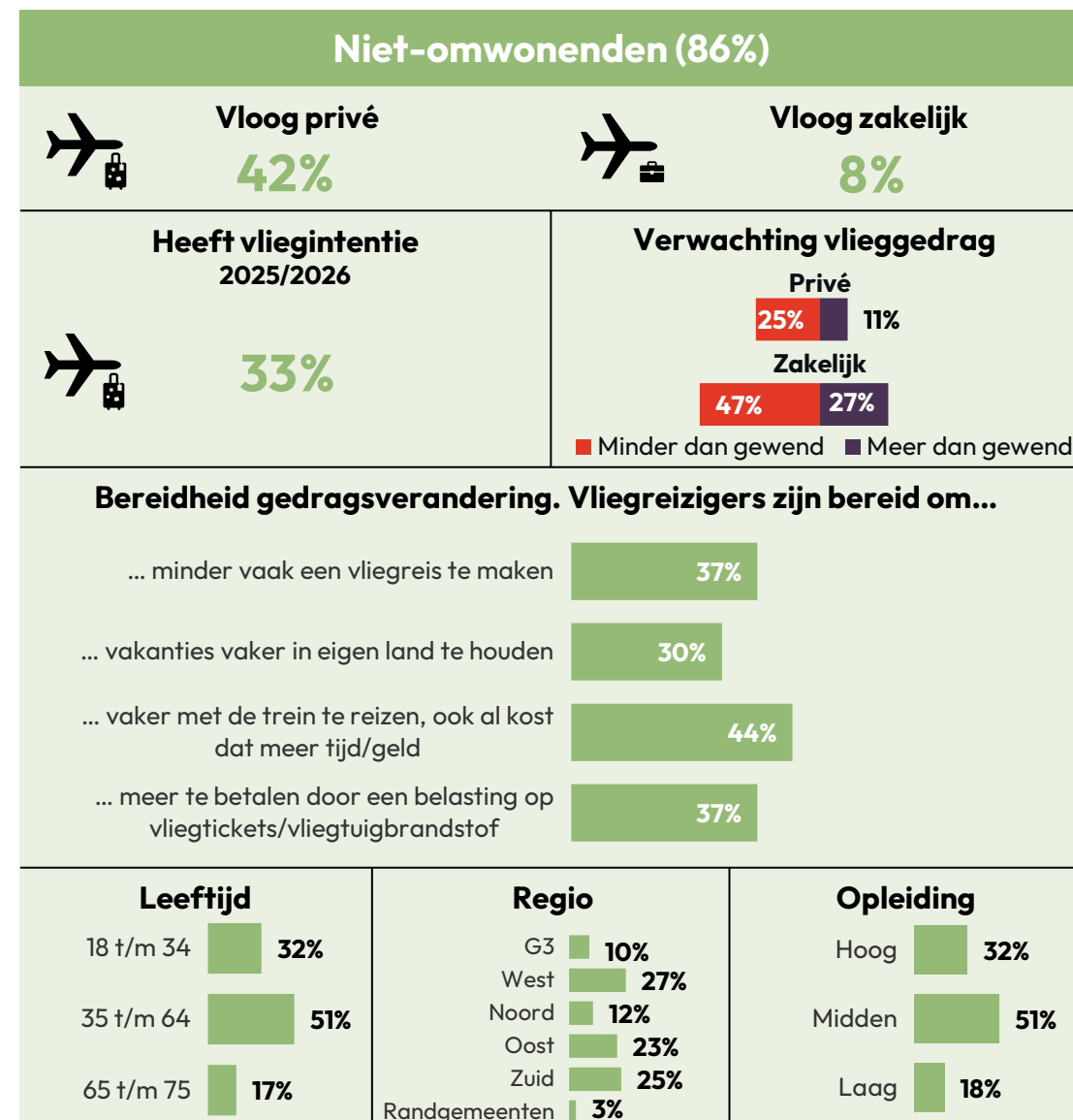
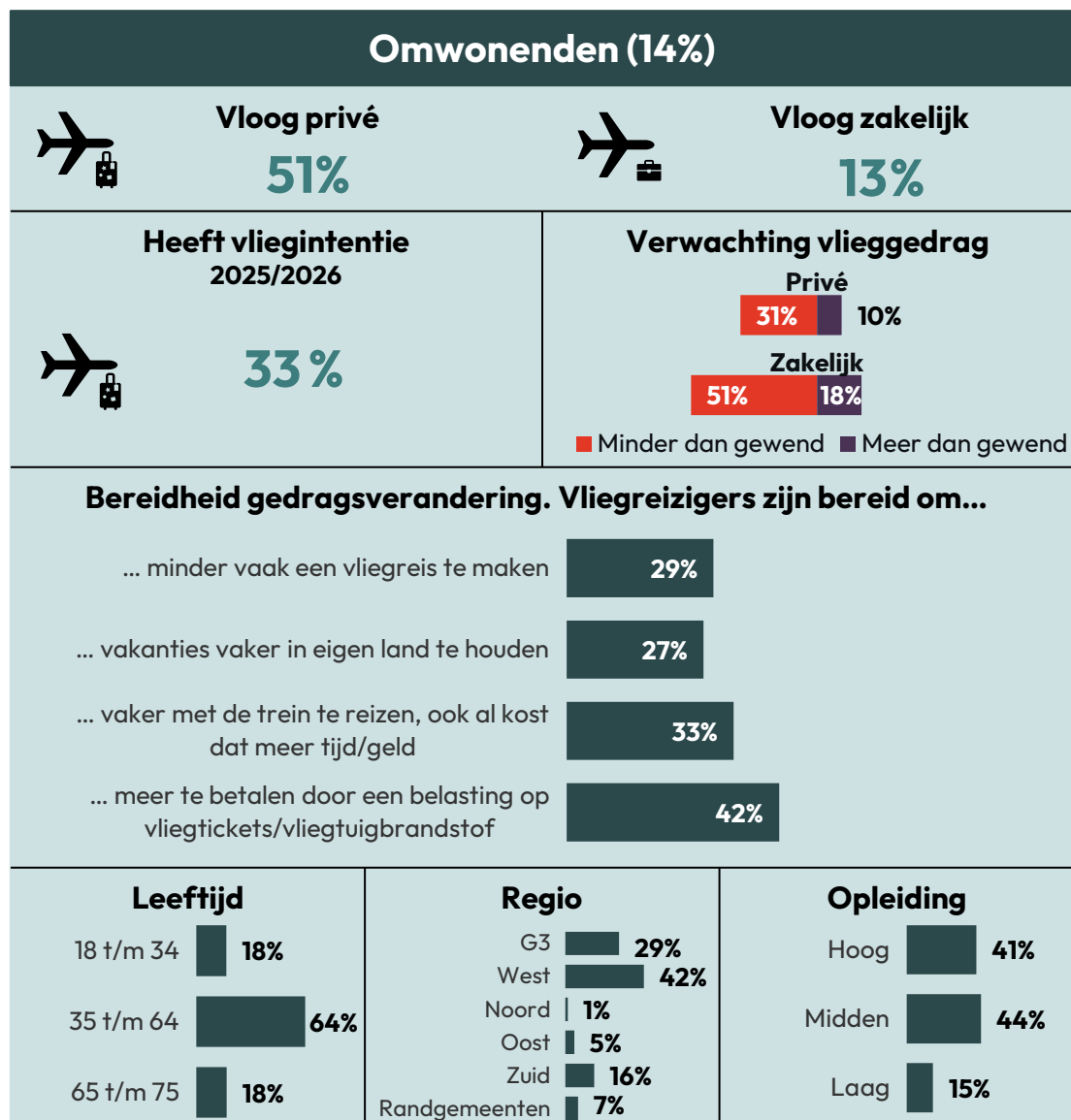
CO₂-plafond per luchthaven



verhogen



Negatief
Positief



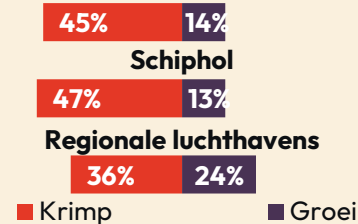
Niet-vliegers (56%)

Belangrijkere waarden

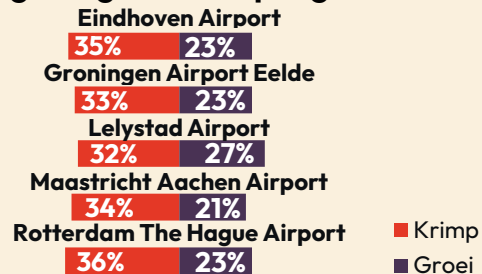
- Verminderen impact op **klimaat en milieu**
- Beperken van **geluidshinder**
- Ruimte voor **natuur en landschap**
- Bescherming **gezondheid reizigers**
- Bescherming **gezondheid omwonenden**
- Beperken van **hoeveelheid ruimte** luchthavens in landschap

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Draagvlak groei/krimp regionaal



Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen



Vloog privé

0%



Vloog zakelijk

0%

Heeft vliegintentie 2025/2026



13%

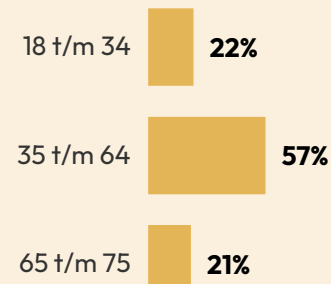
Verwachting vlieggedrag

Verwachting van vlieggedrag is niet gemeten bij deze doelgroep.

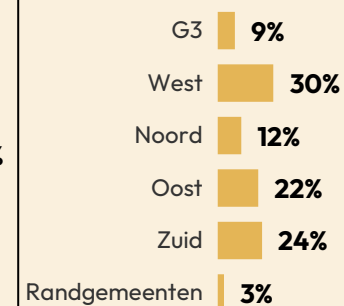
Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om...

Bereidheid tot gedragsverandering is niet gemeten bij deze doelgroep.

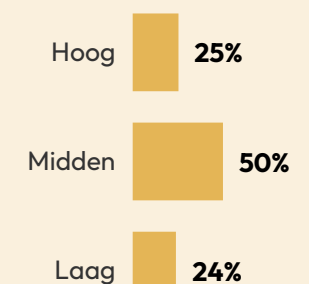
Leeftijd



Regio



Opleiding



Incidentele privévliegers (23%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Draagvlak groei/krimp regionaal

Eindhoven Airport



Groningen Airport Eelde



Lelystad Airport



Maastricht Aachen Airport

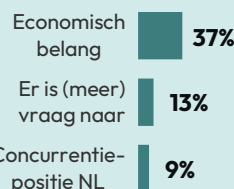


Rotterdam The Hague Airport

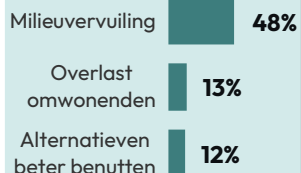


■ Krimp ■ Groei

Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



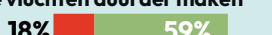
Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



Korte vluchten duurder maken



Minder nachtvluchten



CO₂-plafond per luchthaven



Vliegbelasting verhogen



■ Negatief ■ Positief

(Hoog)frequente privévliegers (20%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Draagvlak groei/krimp regionaal

Eindhoven Airport



Groningen Airport Eelde



Lelystad Airport



Maastricht Aachen Airport

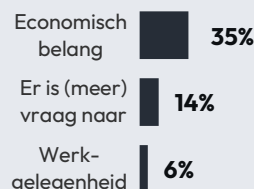


Rotterdam The Hague Airport



■ Krimp ■ Groei

Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



Korte vluchten duurder maken



Minder nachtvluchten



CO₂-plafond per luchthaven



verhogen



■ Negatief ■ Positief

Zakelijke vliegers (9%)

Belangrijkere waarden

- Vlieggreizen **betaalbaar** houden
- Zekerheid **voldoende aanbod** vluchten
- Beperken kans op **annulering/ernstige vertraging**

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Draagvlak groei/krimp regionaal

Eindhoven Airport



Groningen Airport Eelde



Lelystad Airport



Maastricht Aachen Airport

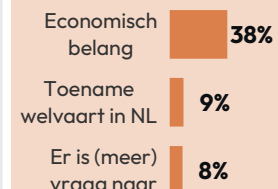


Rotterdam The Hague Airport



■ Krimp ■ Groei

Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



Korte vluchten duurder maken



Minder nachtvluchten



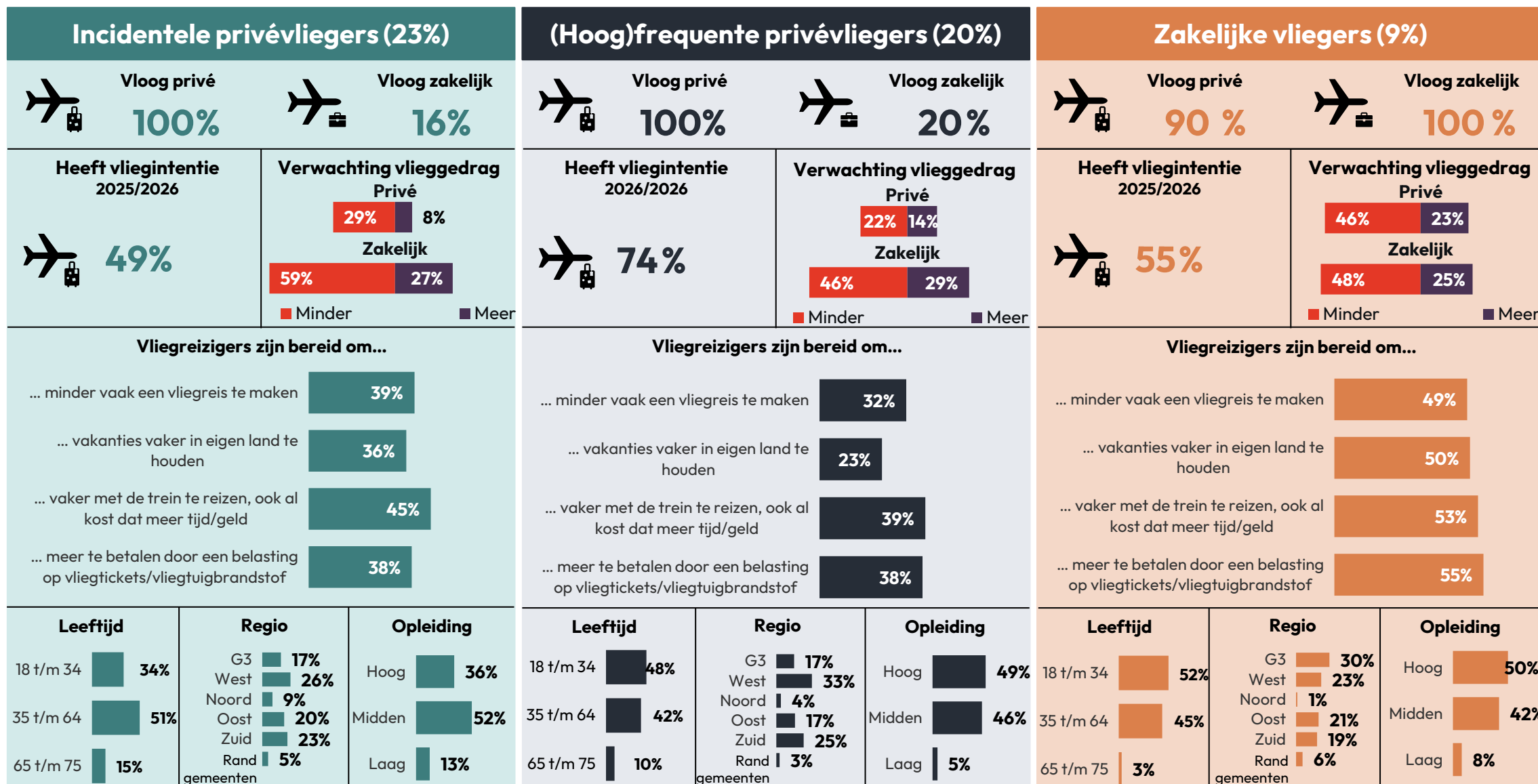
CO₂-plafond per luchthaven



verhogen



■ Negatief ■ Positief

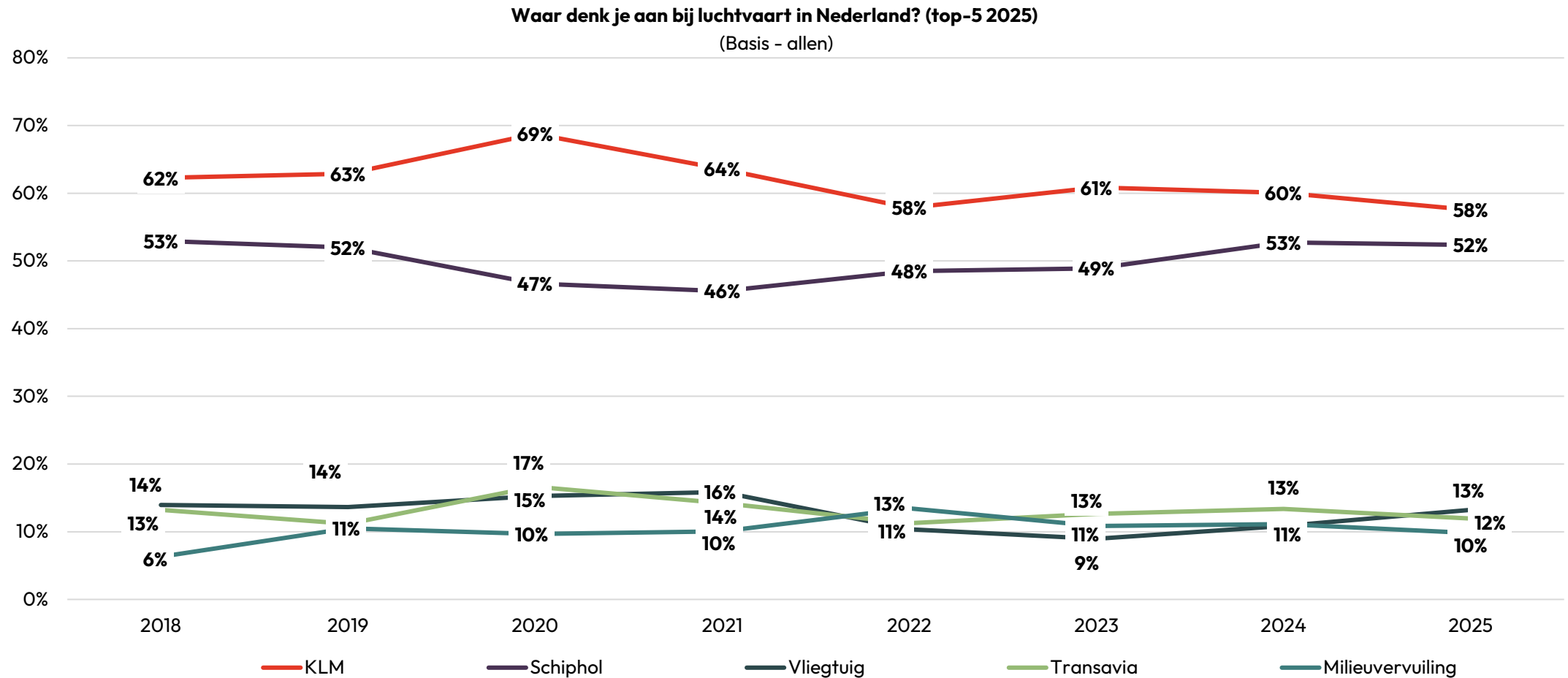




Bijlage | Trendgrafieken

Trend associaties luchtvaart

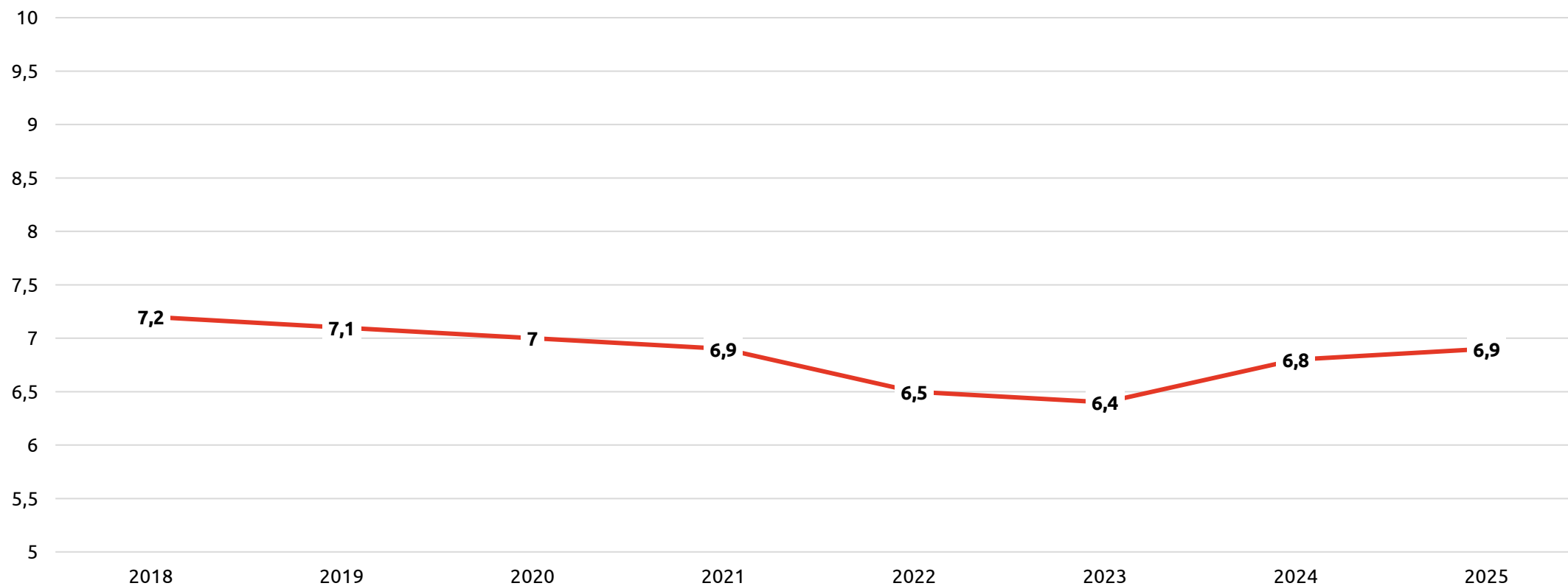
Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak luchtvaart

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

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



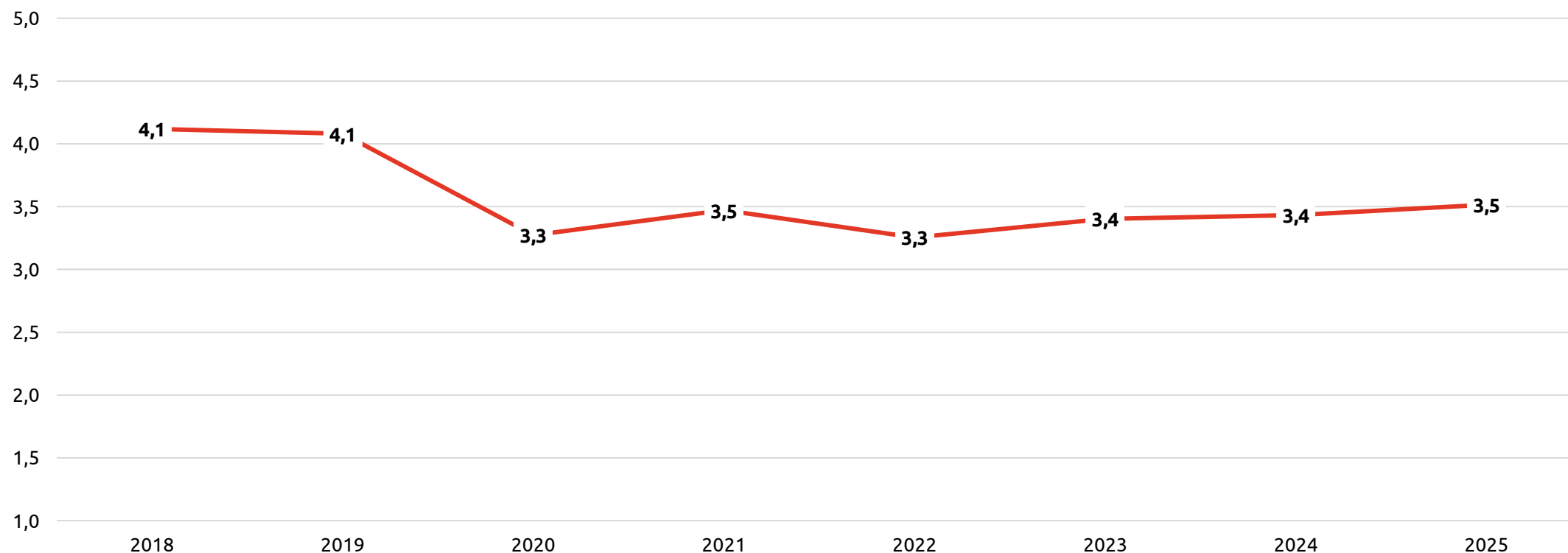
Trend draagvlak groei/krimp

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

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

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

(Basis - allen)



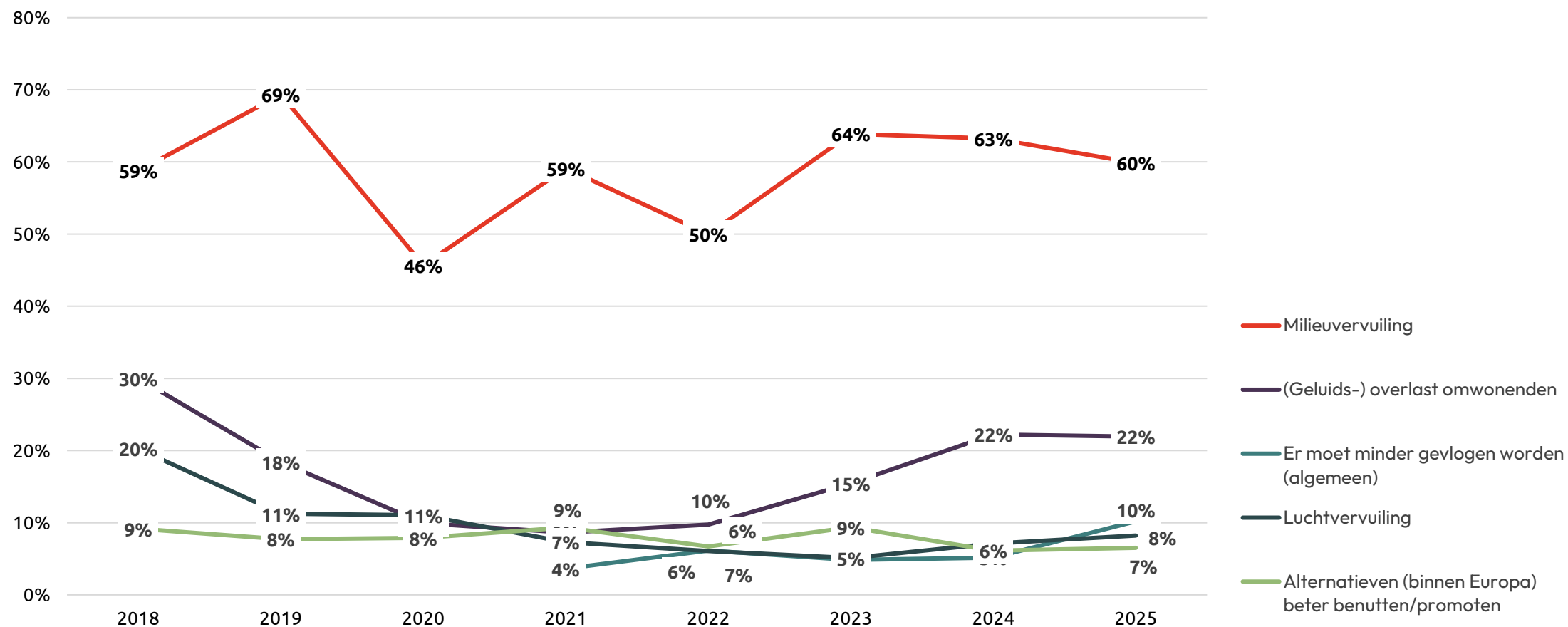
**Sinds de corona-uitbraak (2020) vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronapandemie. Die tijdsaanduiding is sinds 2023 weer weggelaten, conform de vraagstelling in 2018-2019.*

Trend redenen voor krimp aantal vluchten

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

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? [top-5 2025]

(Basis – vindt dat aantal moet afnemen)

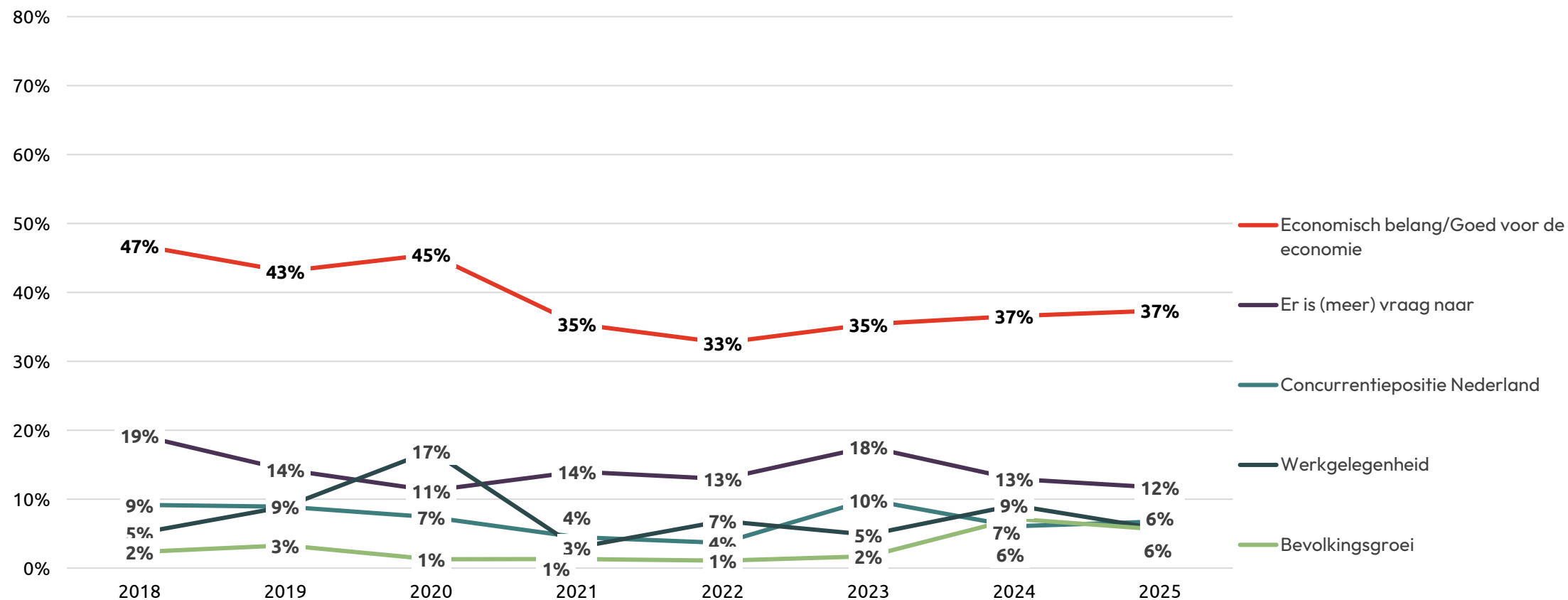


Trend redenen voor groei

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

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? [top-5 2025]

(Basis – vindt dat aantal moet toenemen)



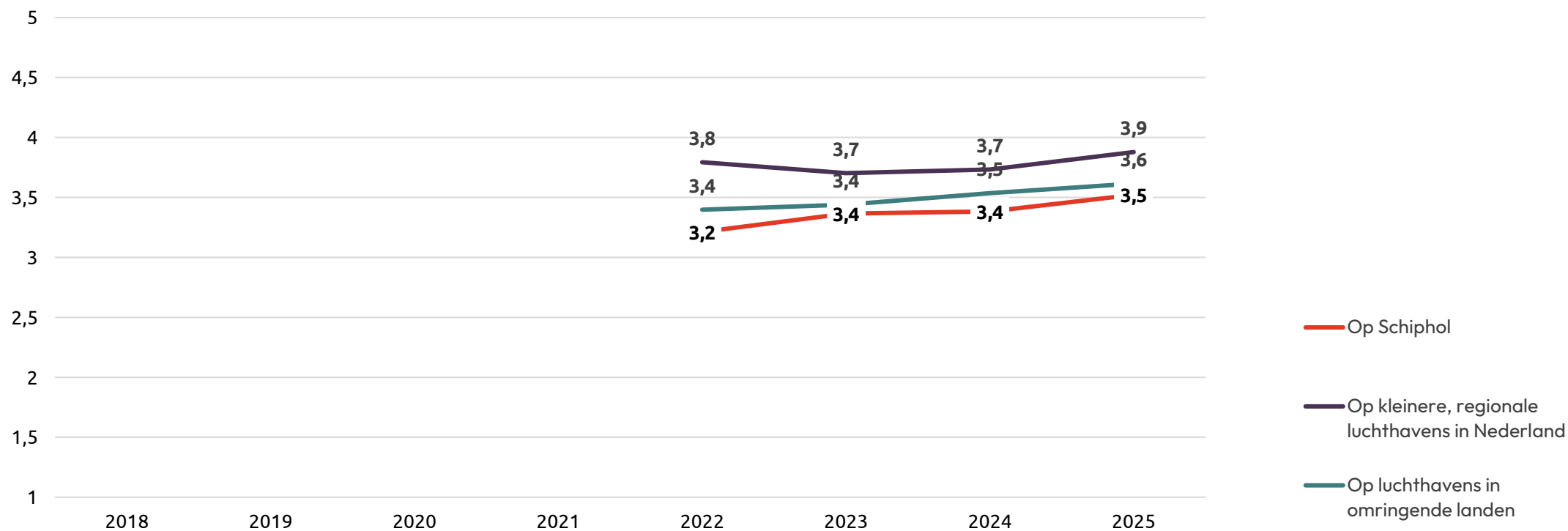
Trend draagvlak groei/krimp

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

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

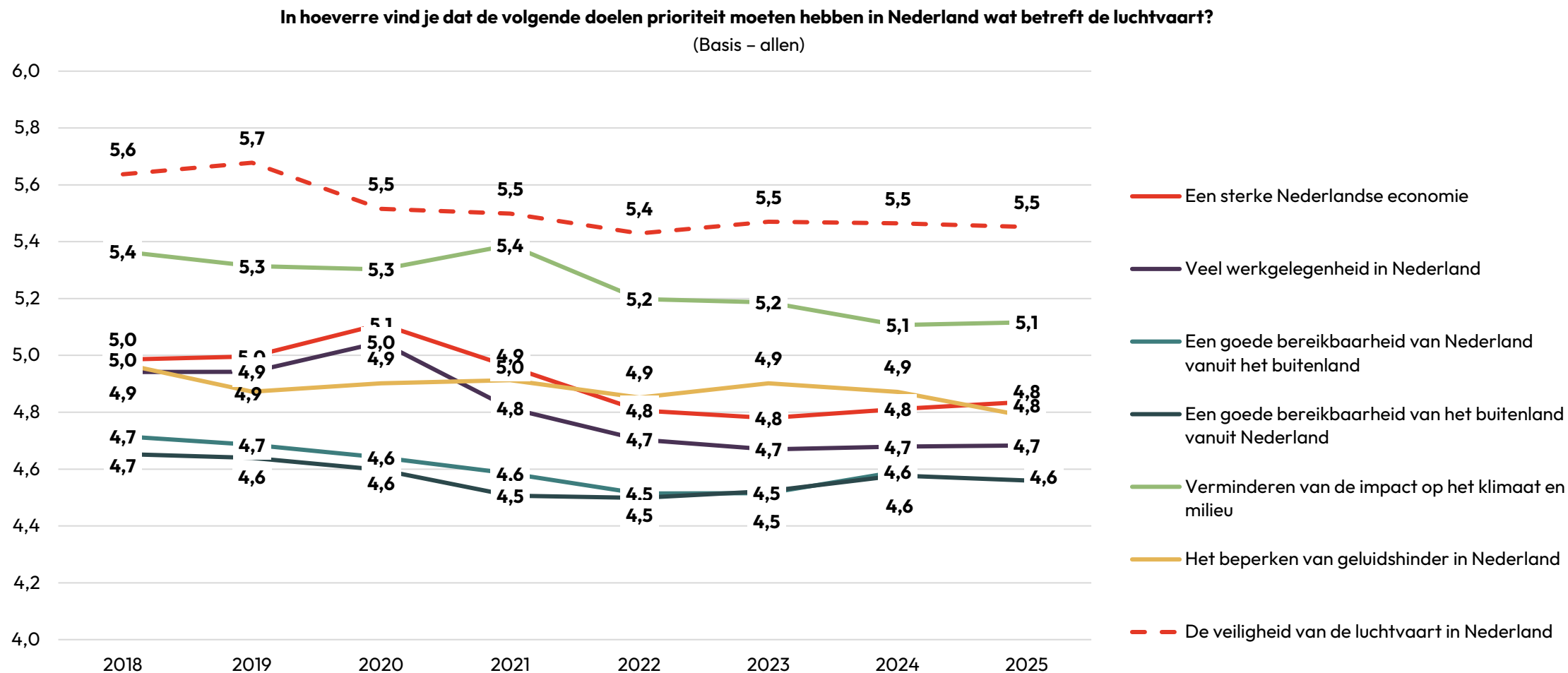
[1 = zeer sterk afnemen, 7 = zeer sterk kunnen toenemen]

(Basis - allen)



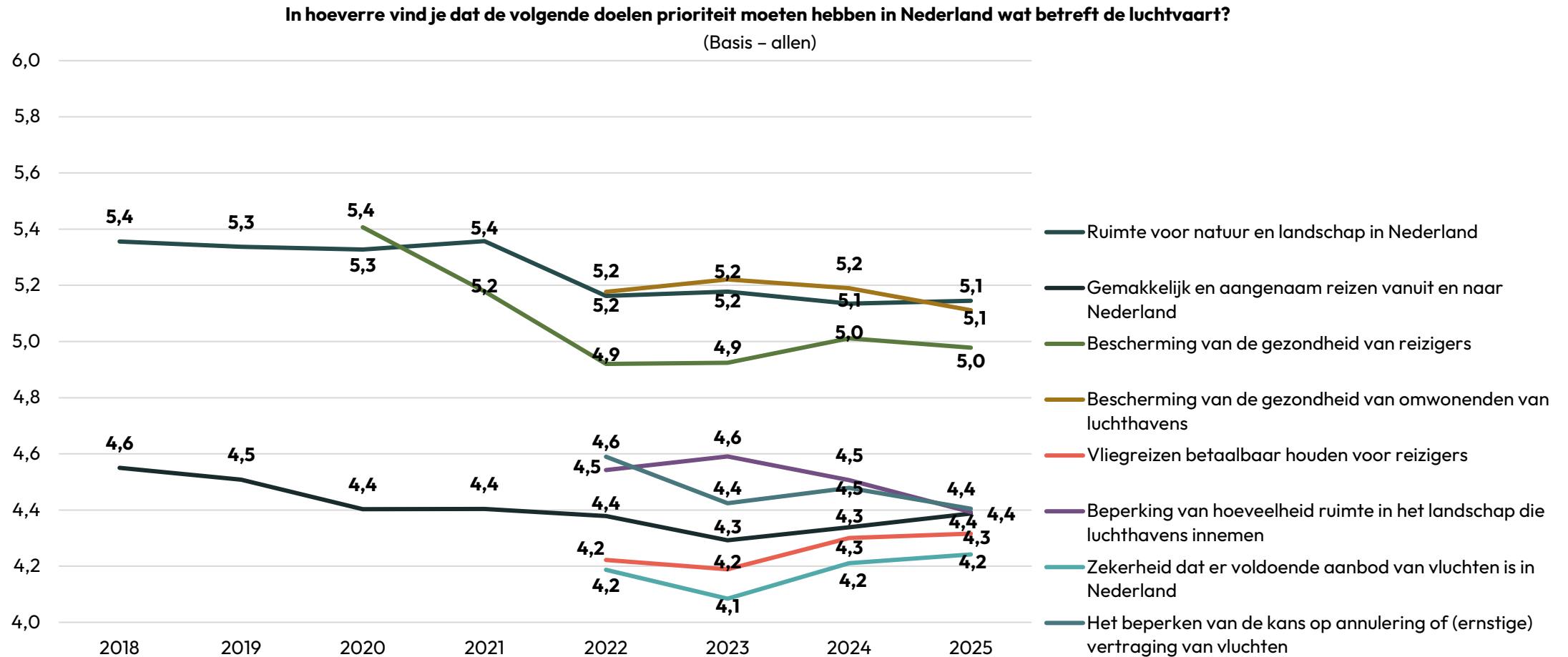
Trend prioriteiten luchtvaart (1/2)

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



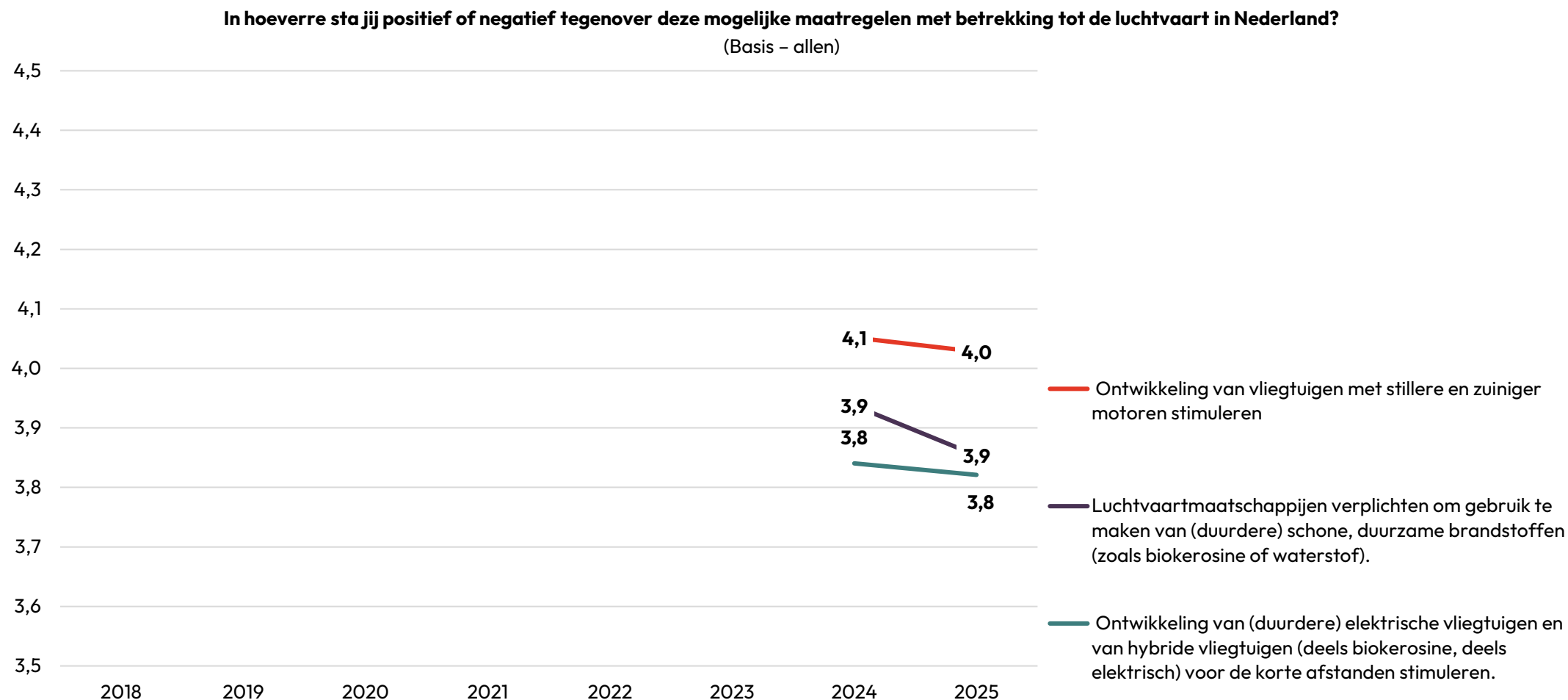
Trend prioriteiten luchtvaart (2/2)

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



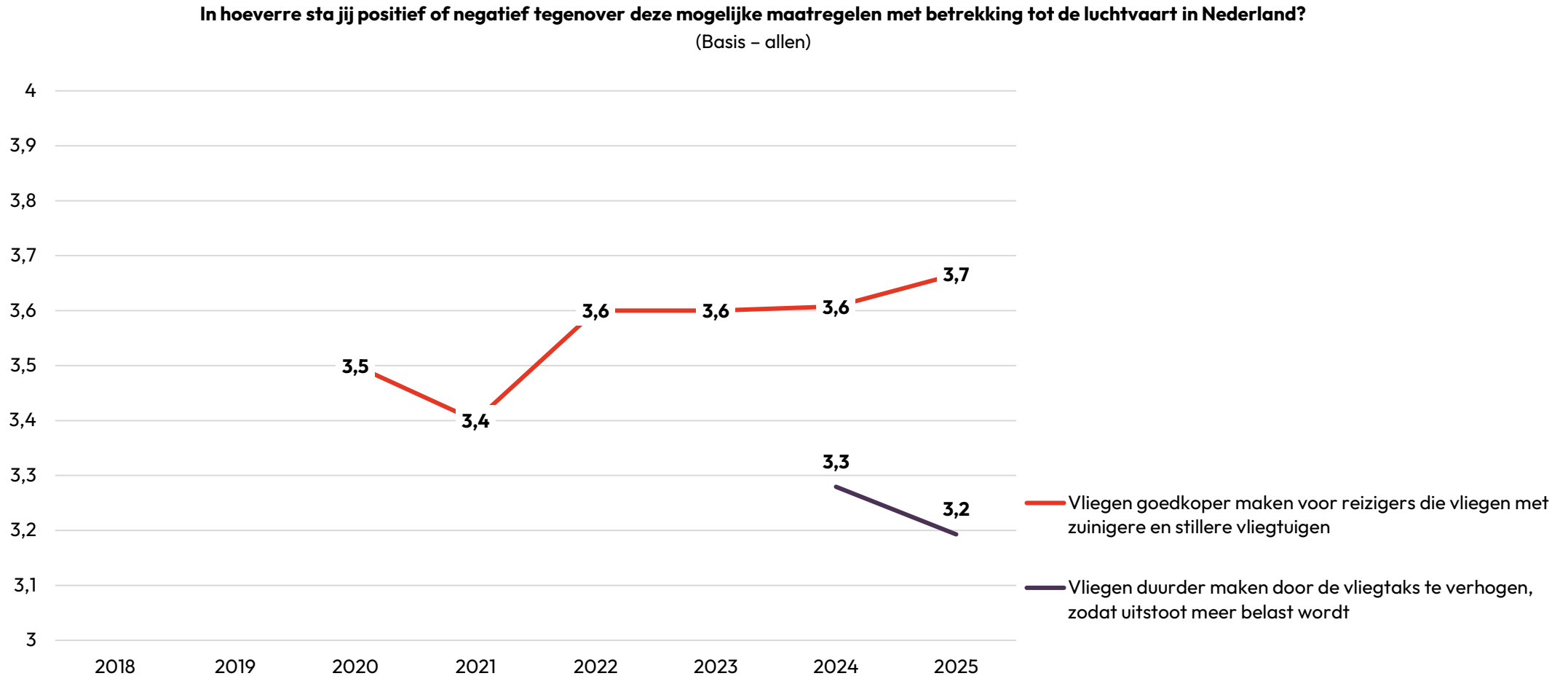
Trendgrafiek draagvlak technologische innovaties

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



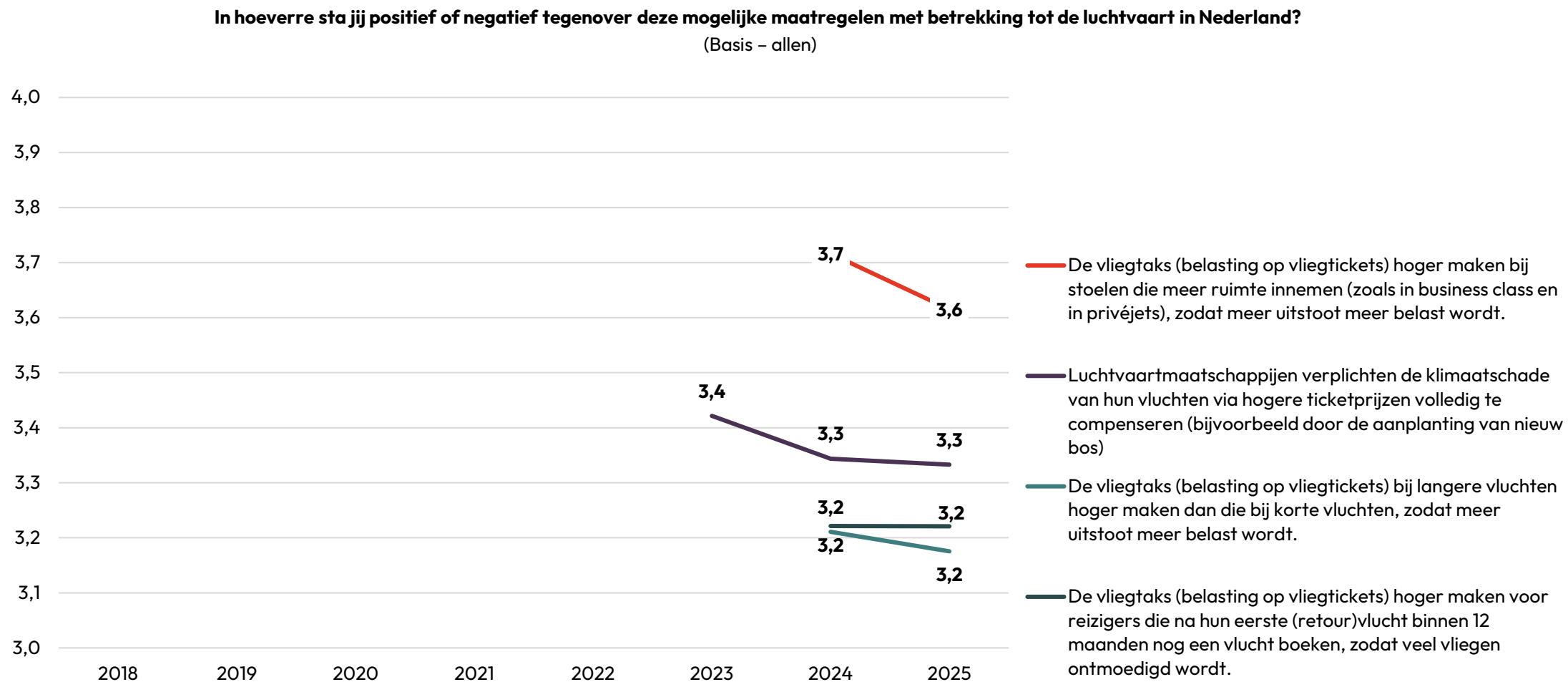
Trend draagvlak prijsmaatregelen vliegtickets (1/2)

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



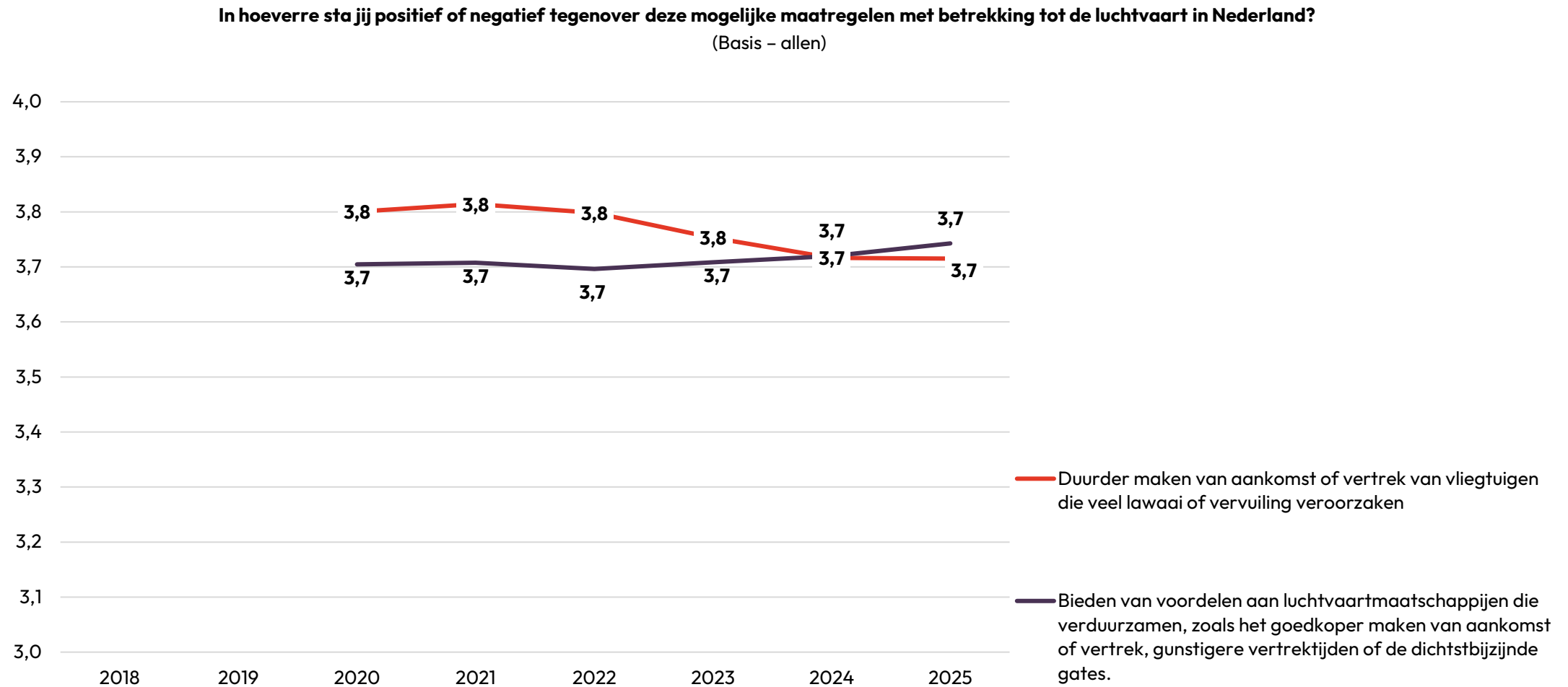
Trend draagvlak prijsmaatregelen vliegtickets (2/2)

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



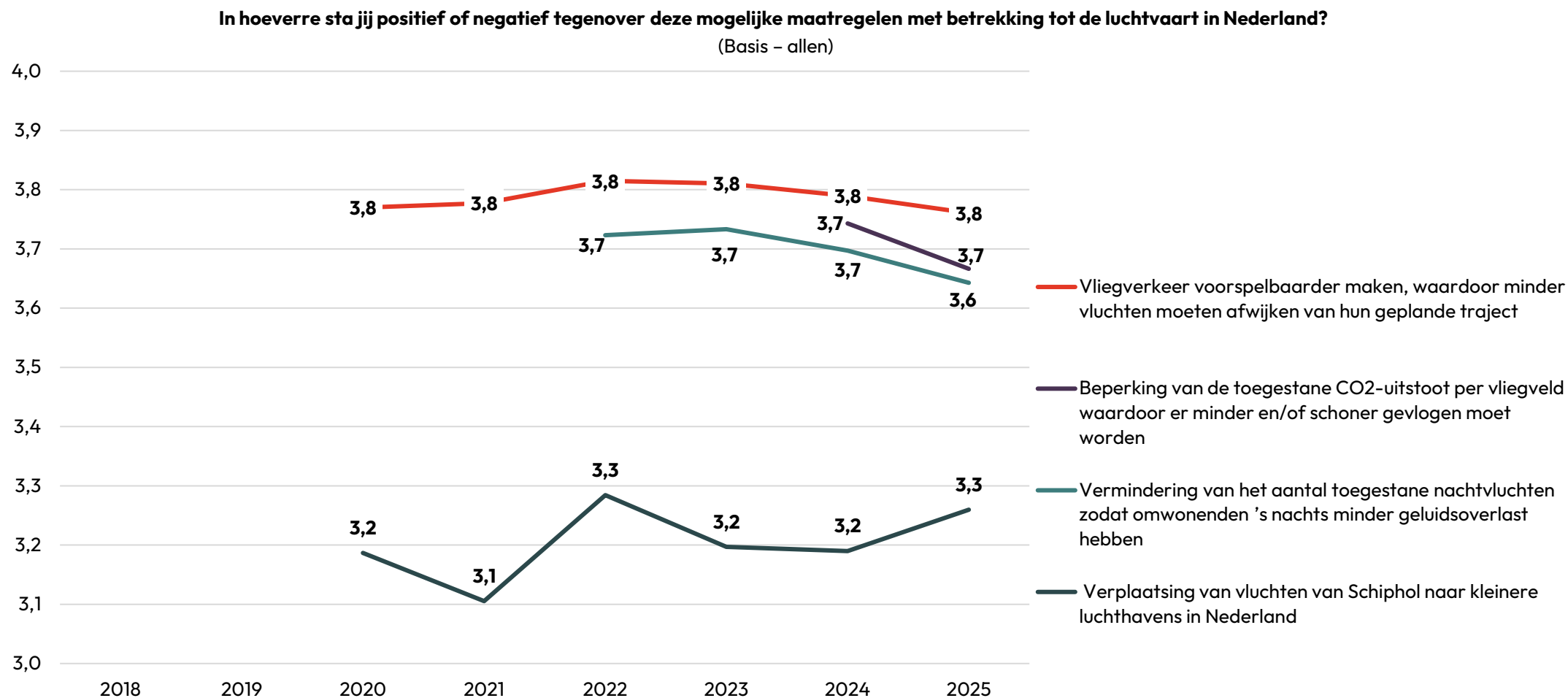
Trendgrafiek draagvlak overige financiële maatregelen

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



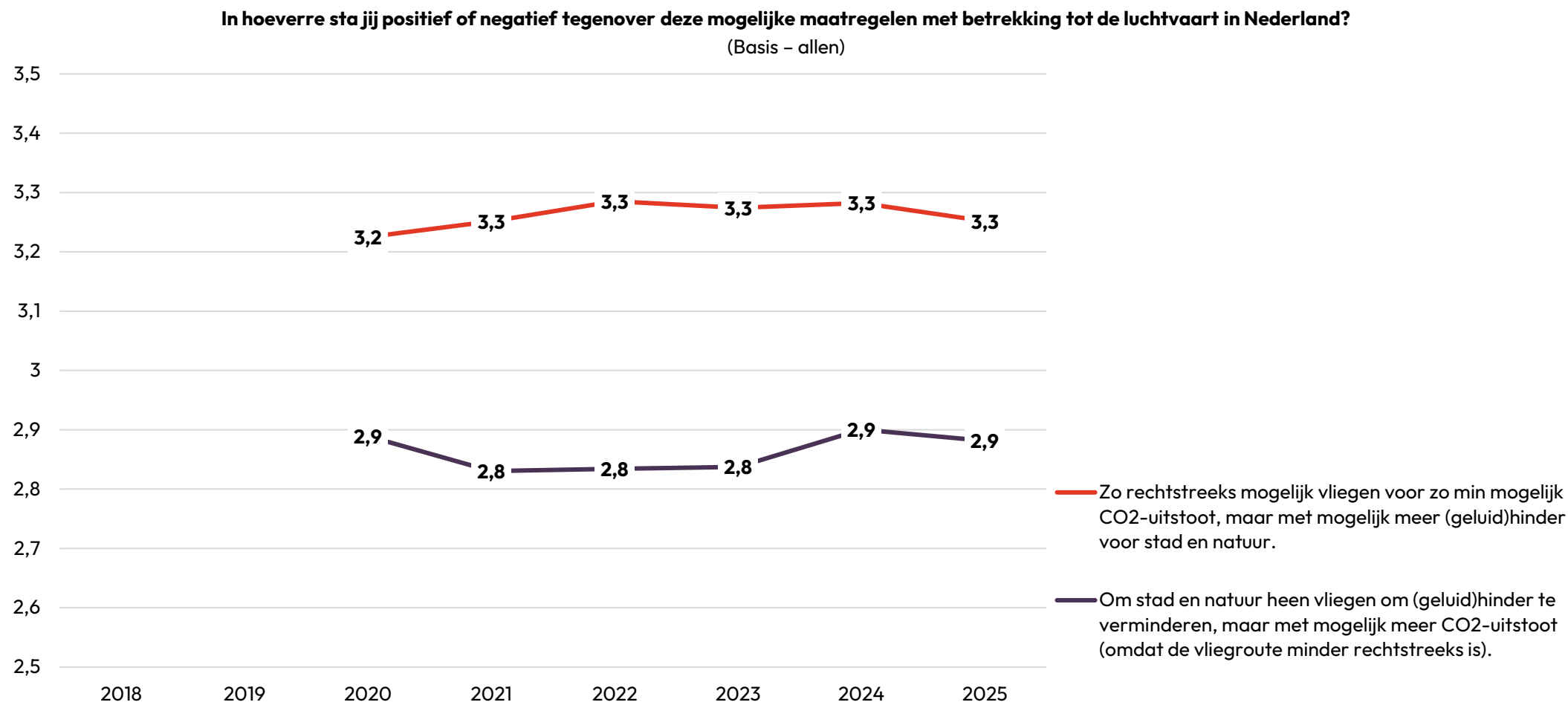
Trend draagvlak volume en logistiek

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



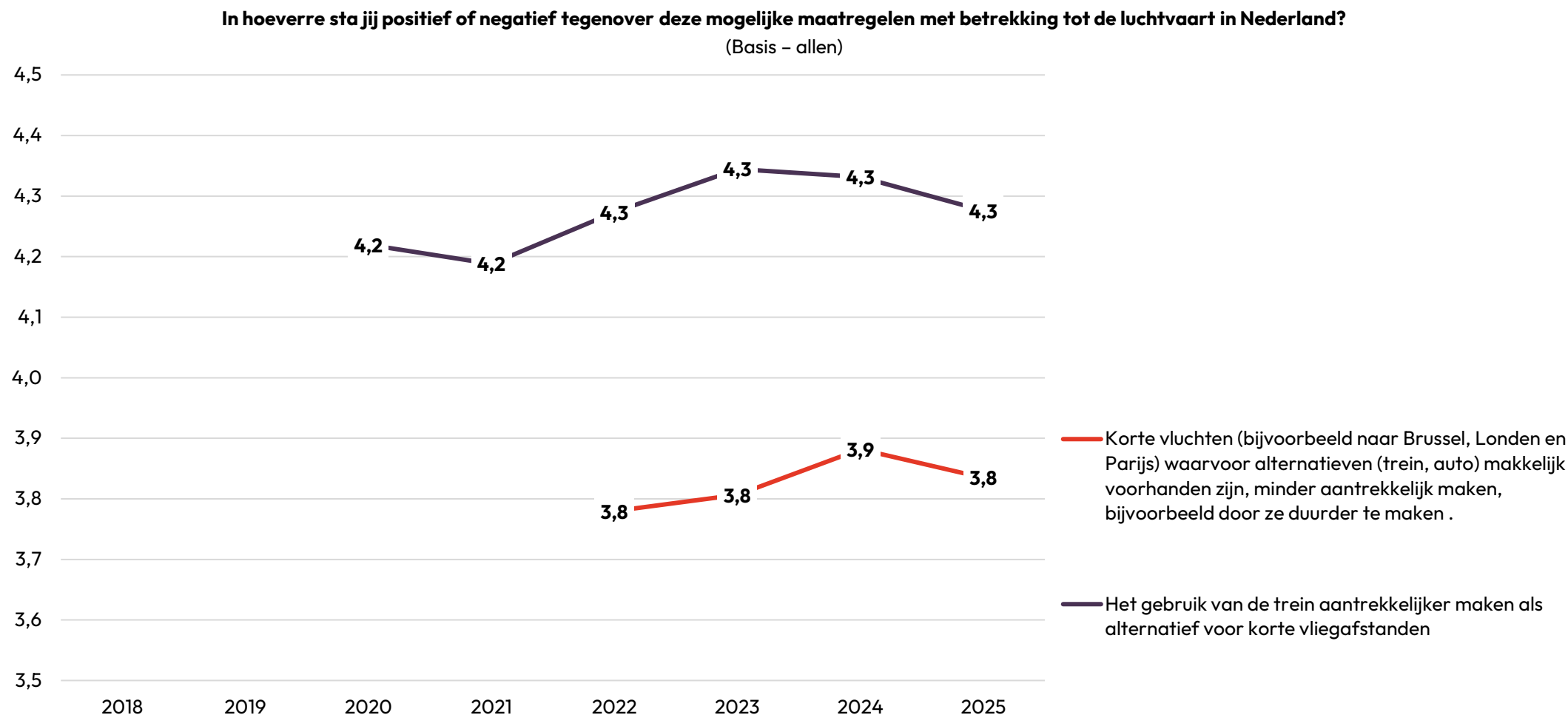
Trend draagvlak uitstoot vs. hinder

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



Trend draagvlak alternatieven vliegtuig

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

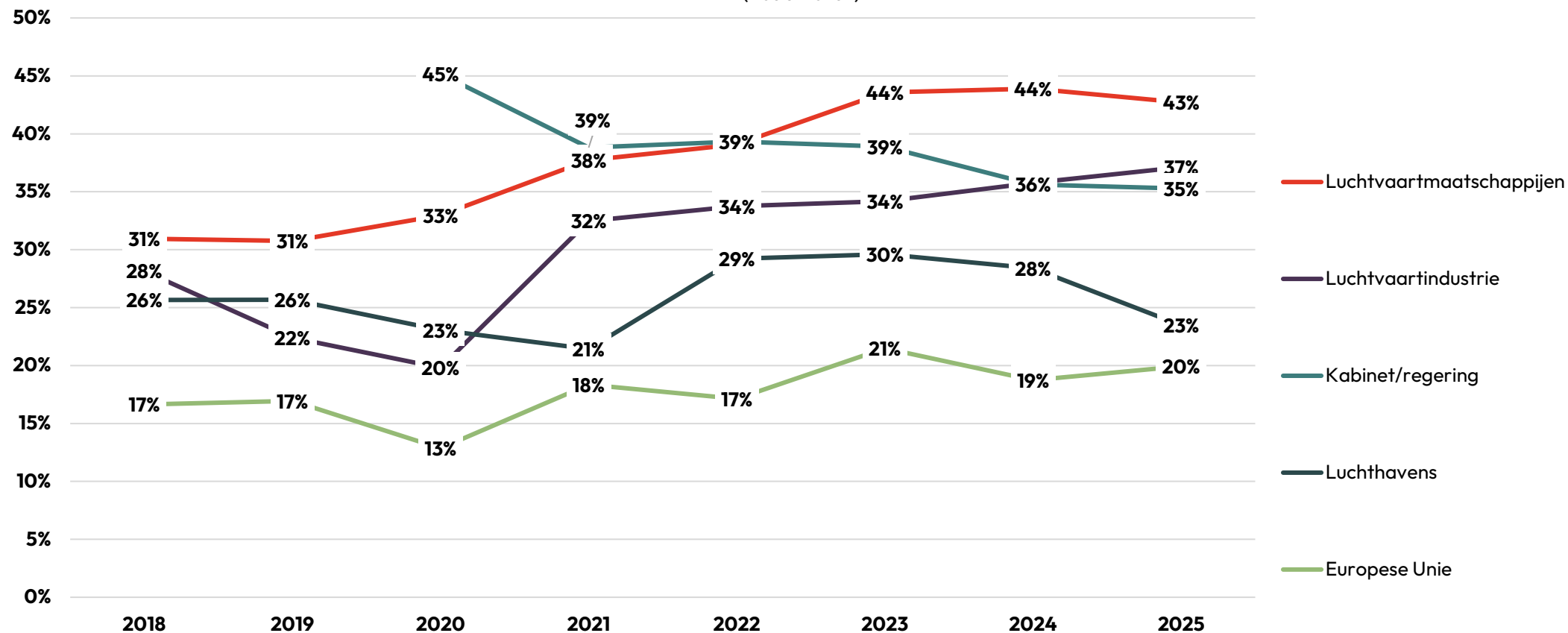


Trend verantwoordelijkheid

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

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandraagen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? [top-5 2025]

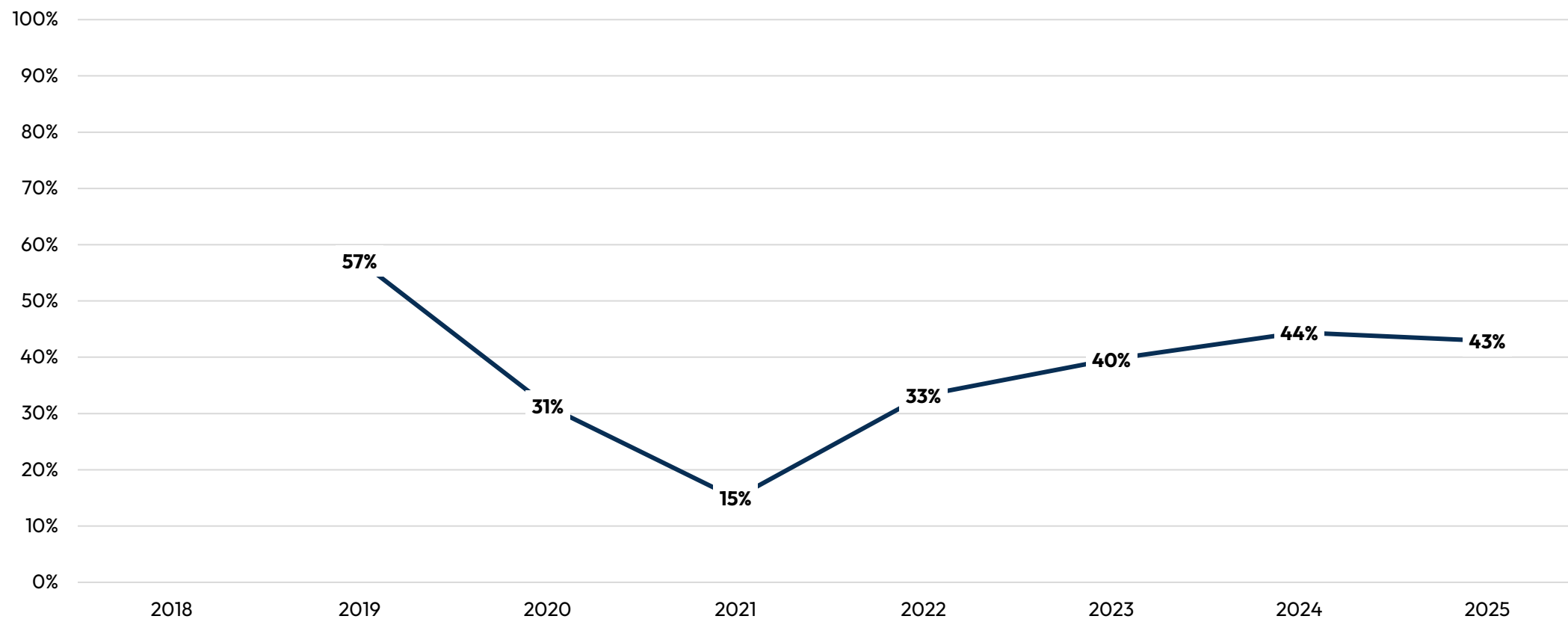
(Basis – allen)



Trend vlieggedrag privé

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

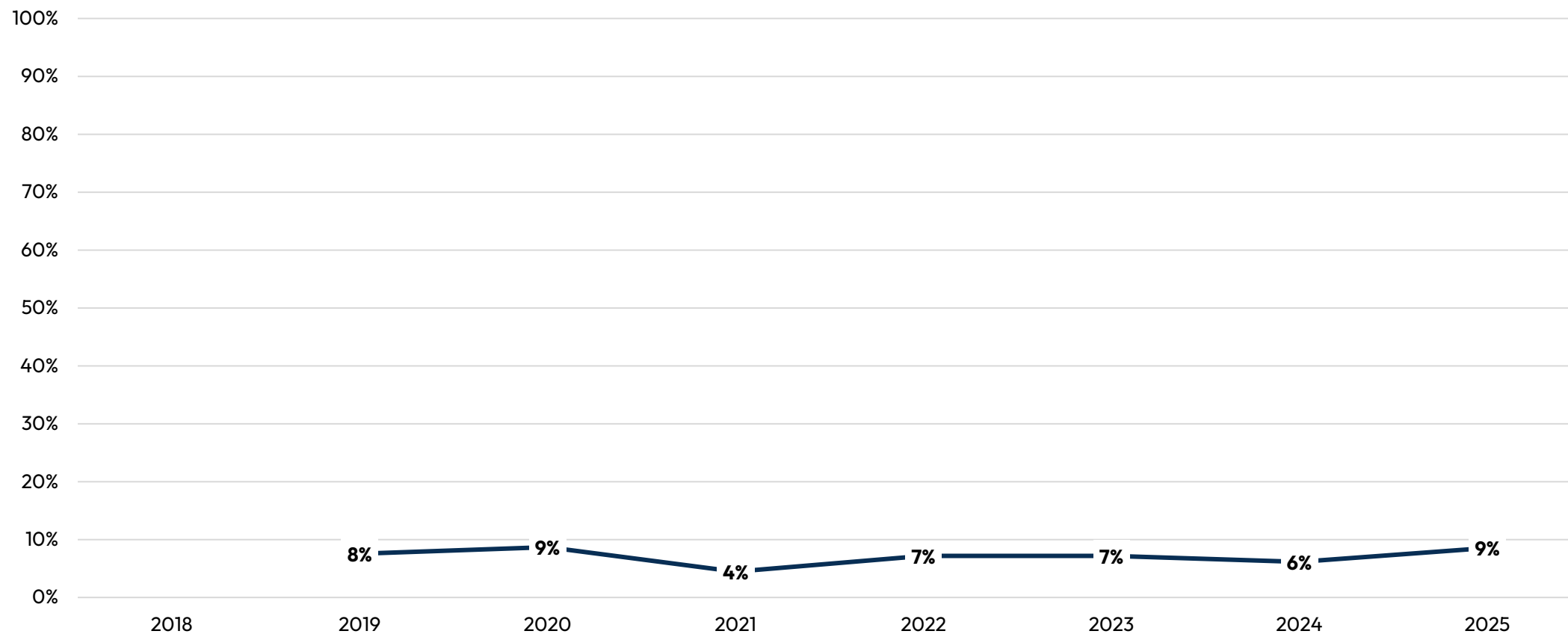
Heeft in de afgelopen 12 maanden minstens 1 vliegreis gemaakt voor privédoeleinden
(Basis – allen)



Trend vlieggedrag zakelijk

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

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

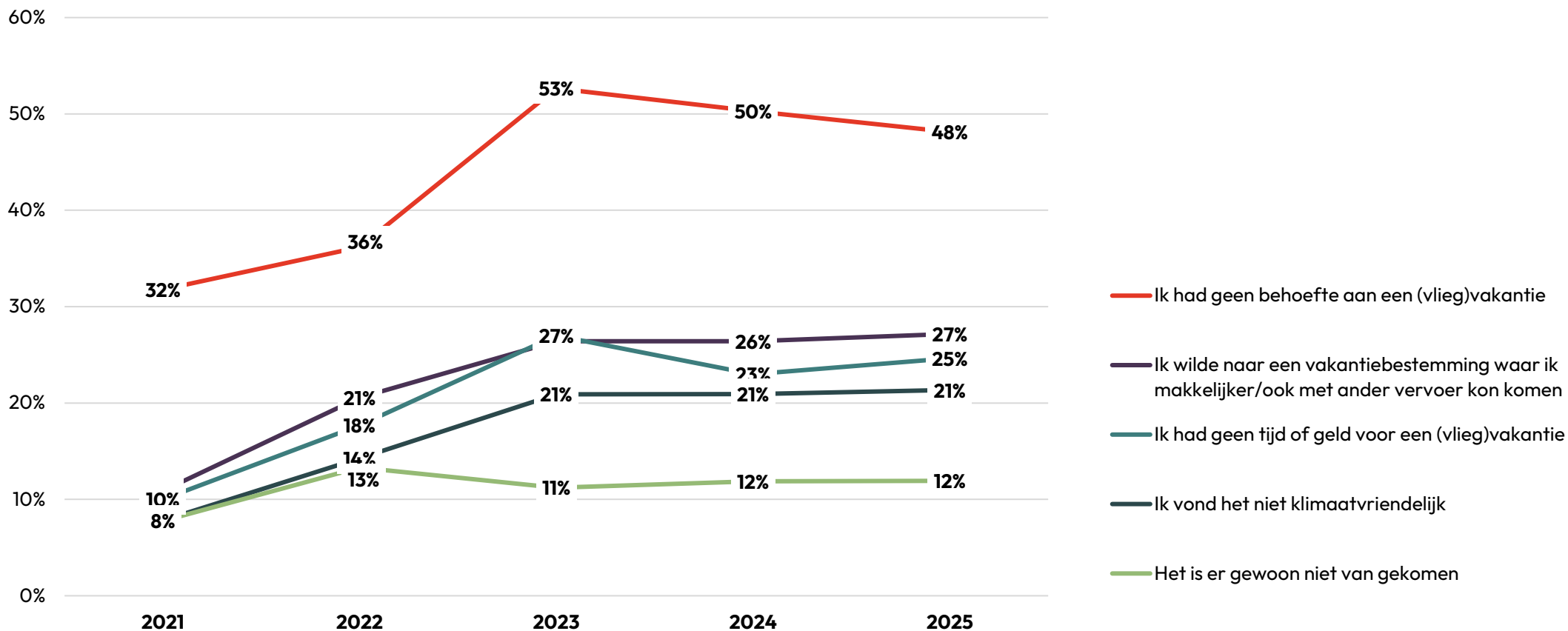


Trend redenen om niet te vliegen

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

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? [top-5 2025]

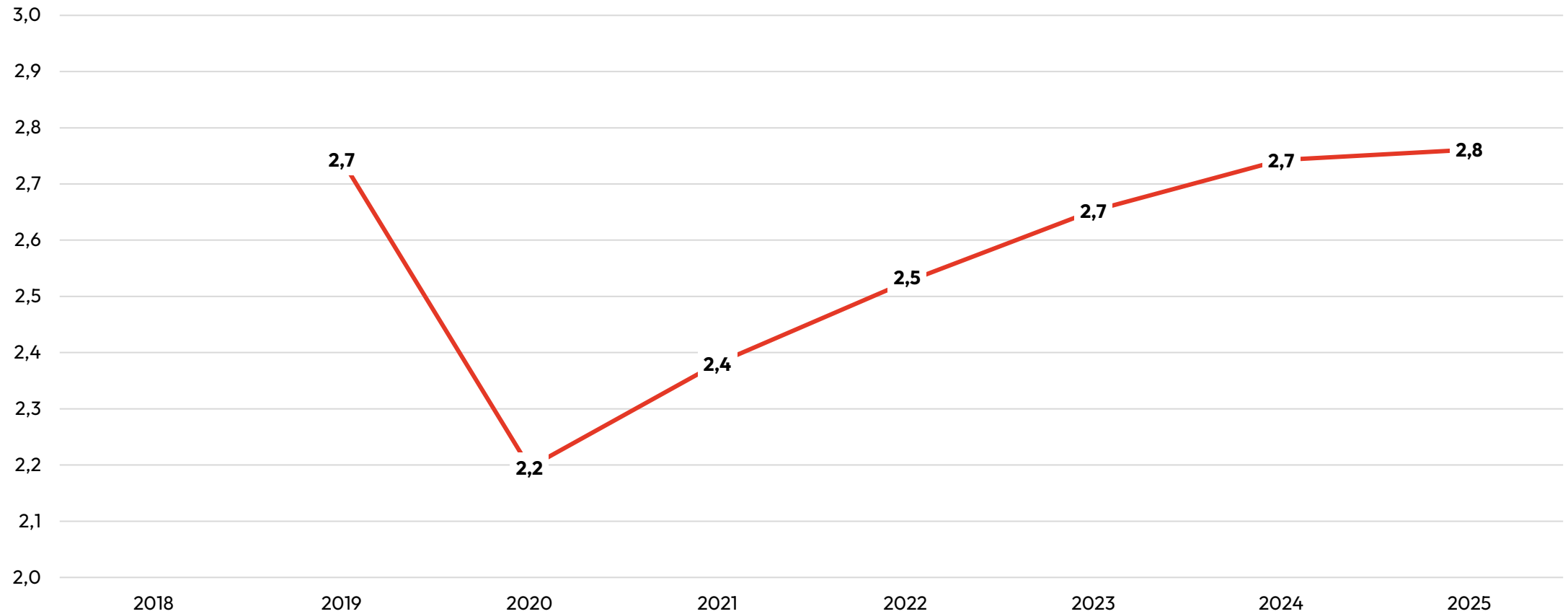
(Basis - Heeft afgelopen 12 maanden niet gevlogen)



Trend vliegintentie komend jaar privé

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

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2025 en/of 2026 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?
(Basis – allen)

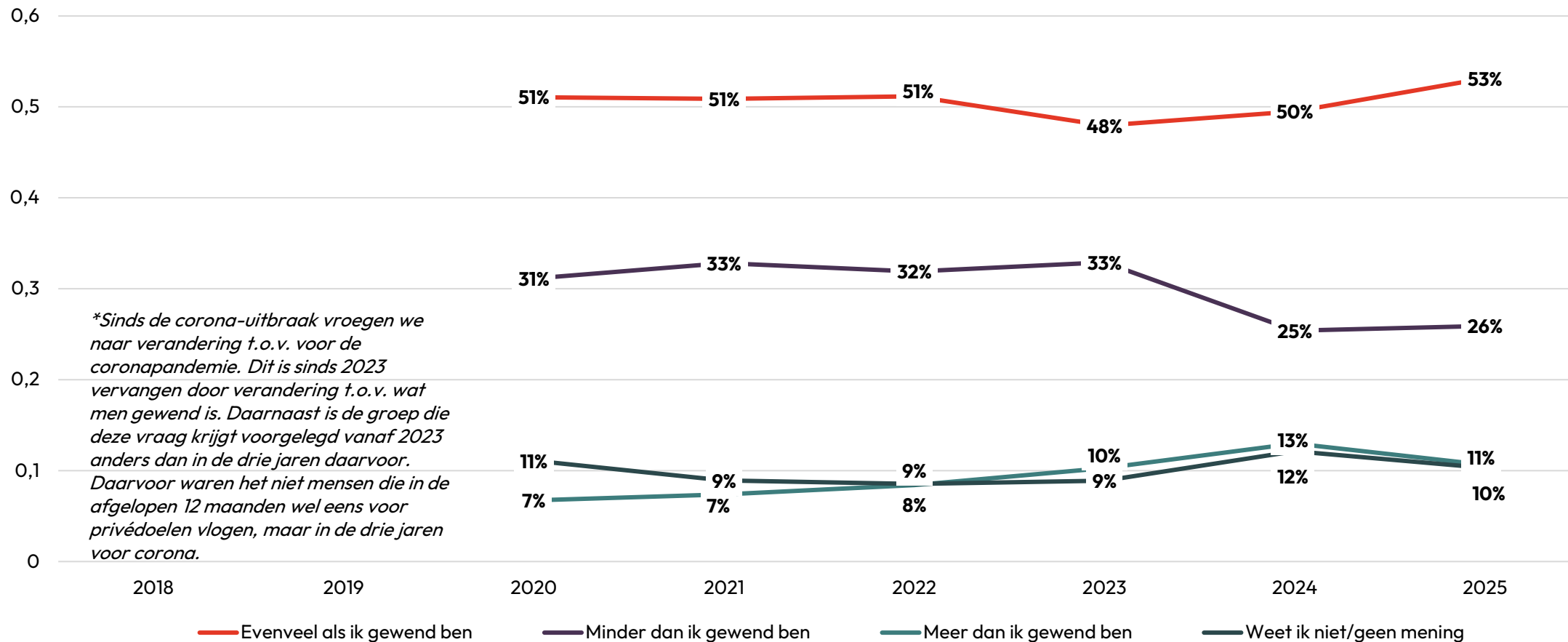


Trend vliegverwachting komende jaren privé

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

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

(Basis – Vloog afgelopen 12 maanden wel eens privé)

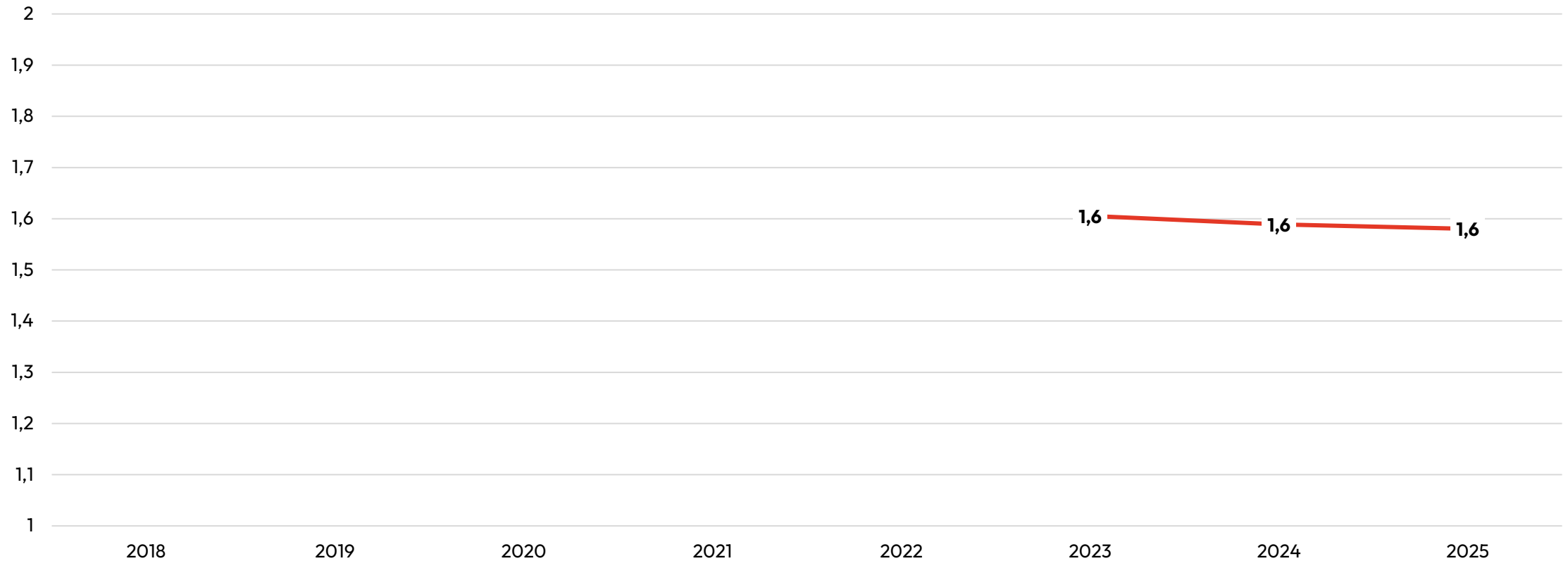


Trend vliegintentie komend jaar privé

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

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2025 en/of 2026 met het vliegtuig op reis gaat voor zakelijke doelen?

(Basis – allen)

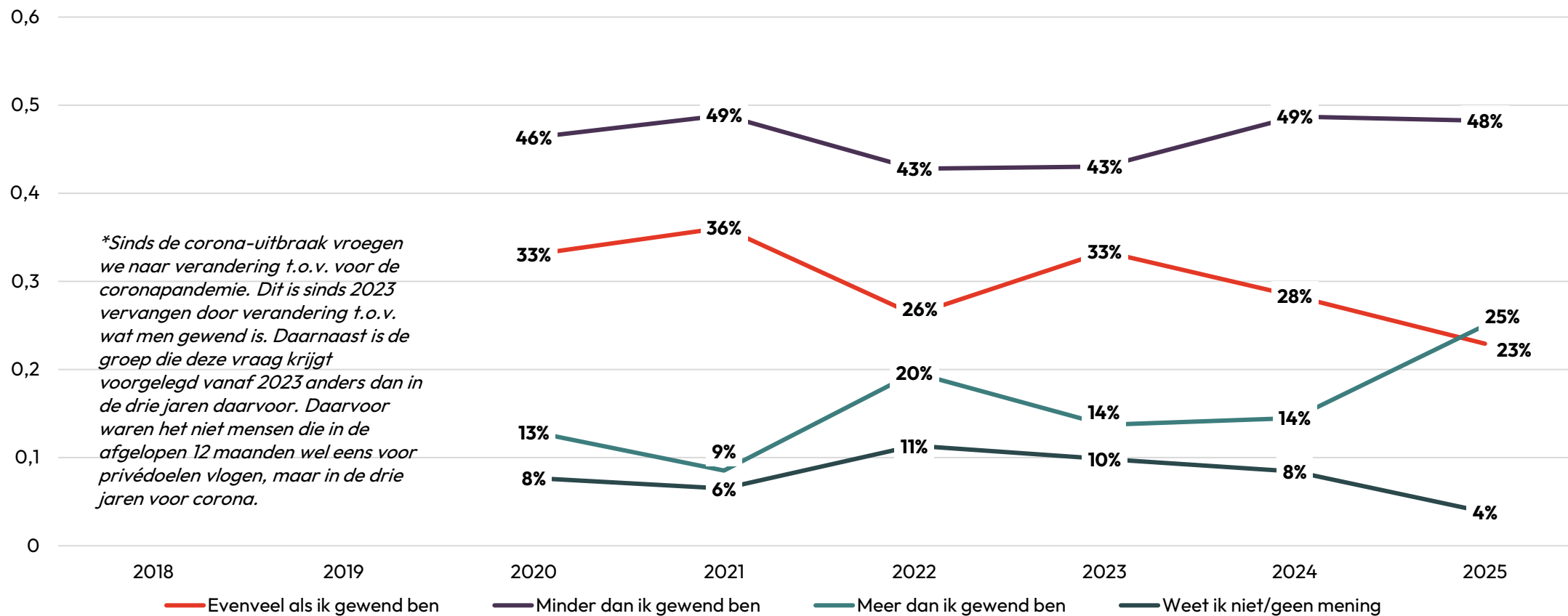


Trend vliegverwachting komende jaren zakelijk

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

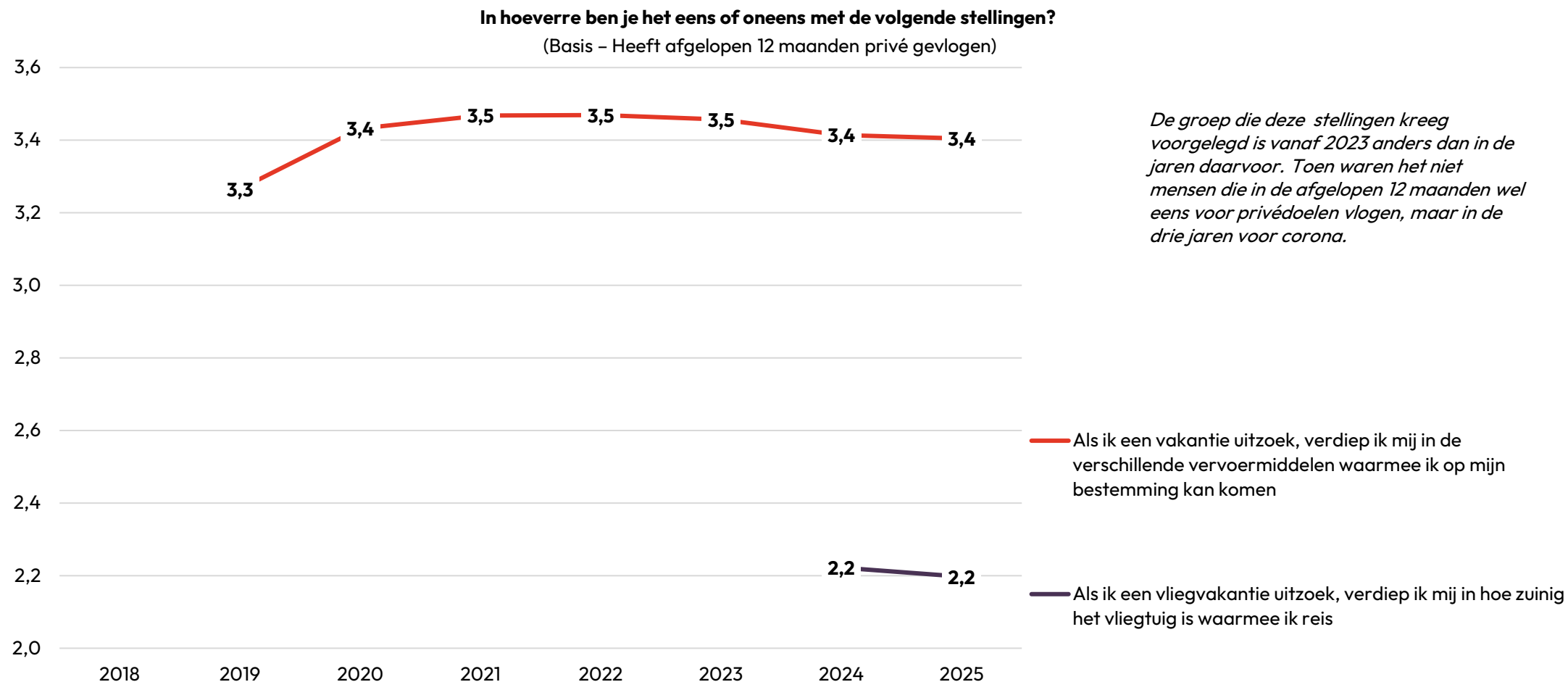
Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent?*

(Basis – Vloog afgelopen 12 maanden wel eens zakelijk)



Trend draagvlak bewust vliegen

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

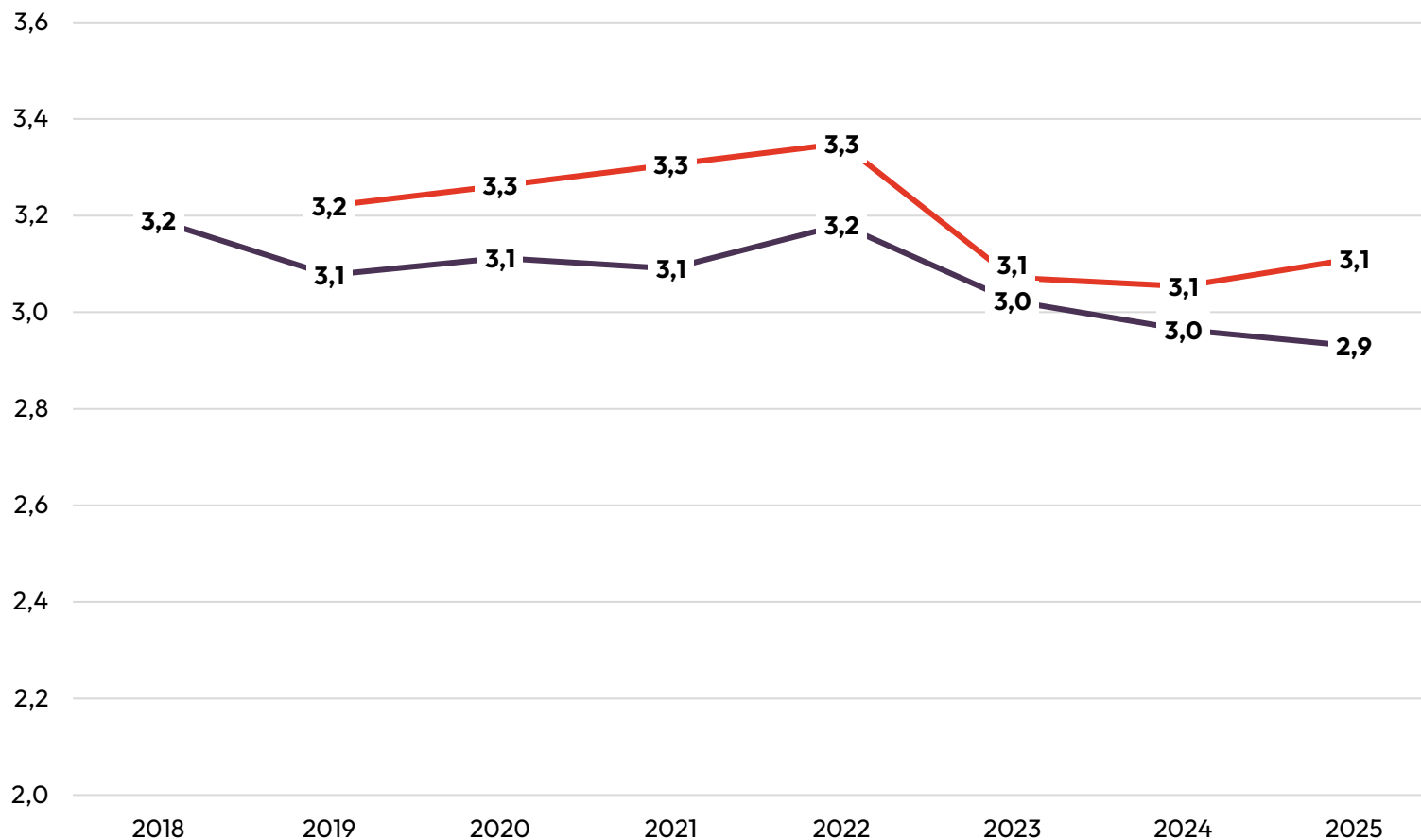


Trend draagvlak minder vliegen

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

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



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

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

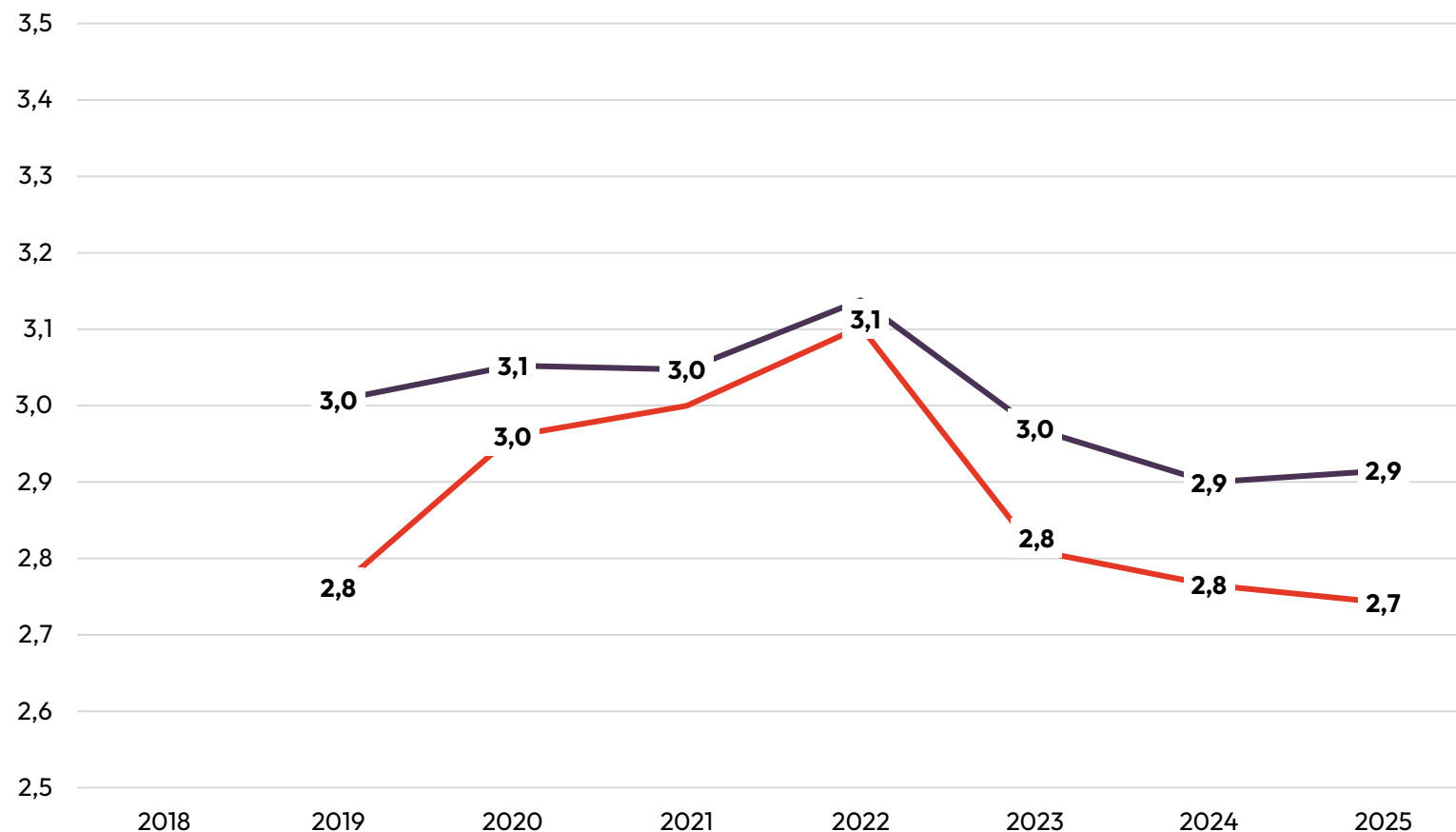
— Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik gewend ben

Trend draagvlak verre vluchten

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

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



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

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

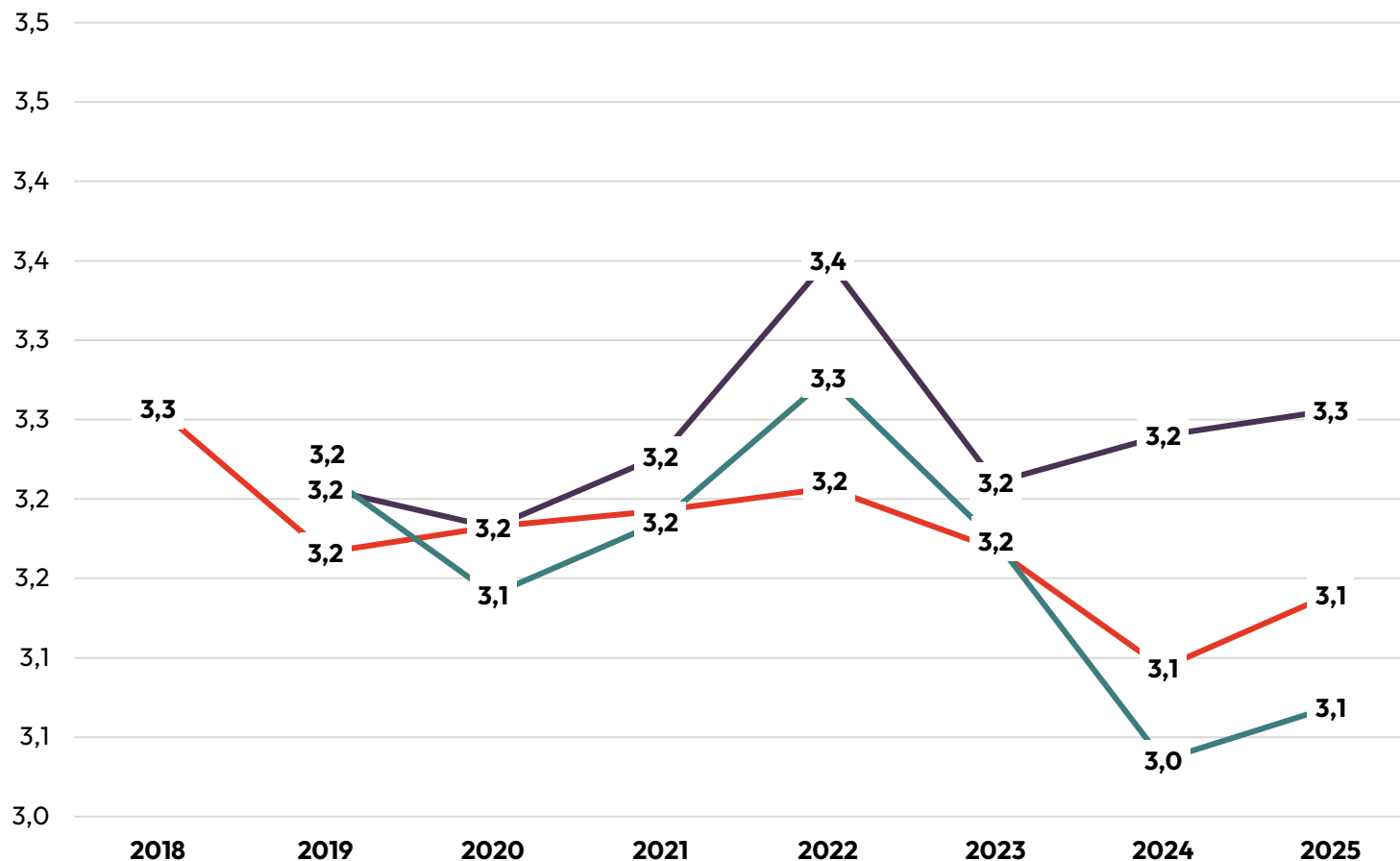
— Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik gewend ben

Trend draagvlak korte vluchten

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

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



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

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

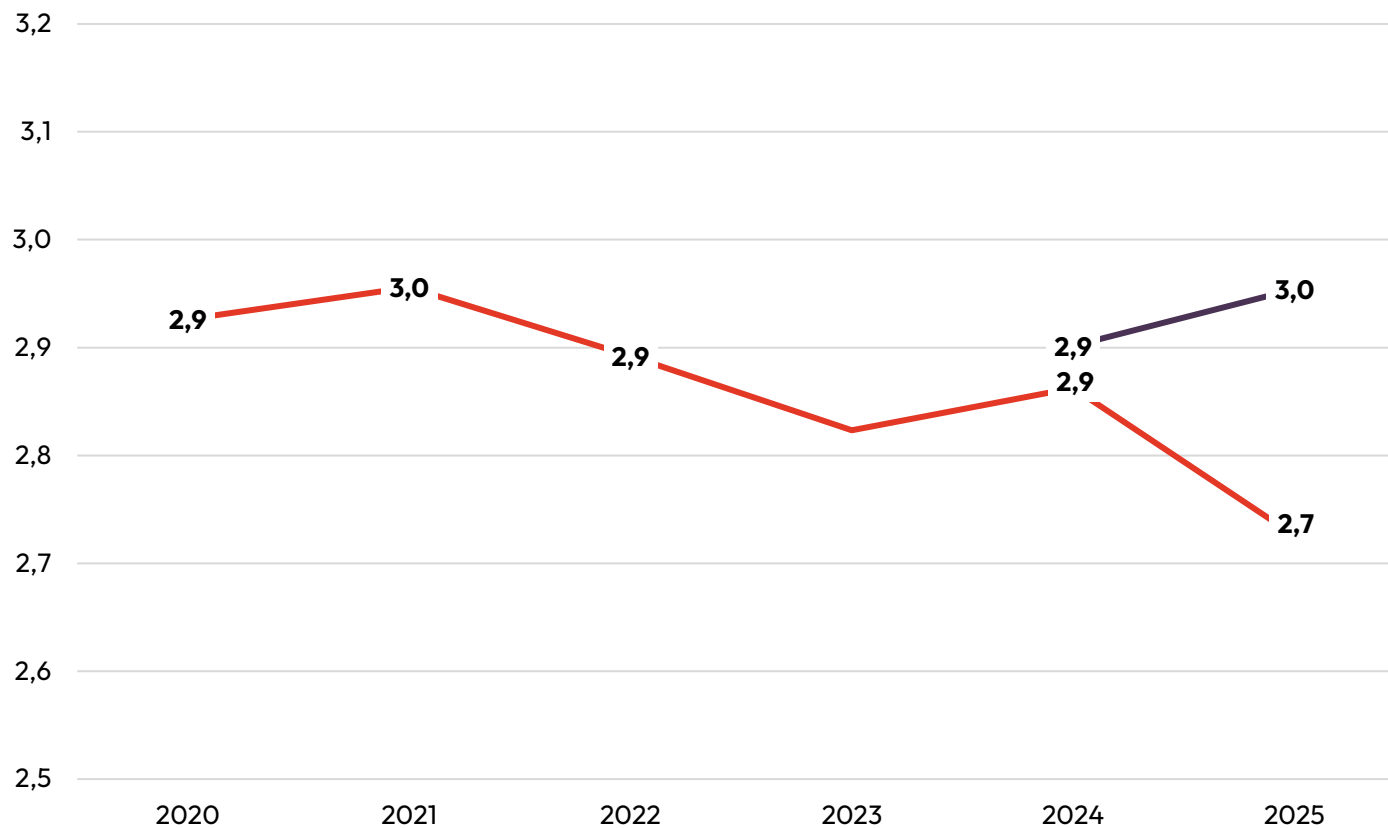
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen in plaats van het vliegtuig

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

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

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



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

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

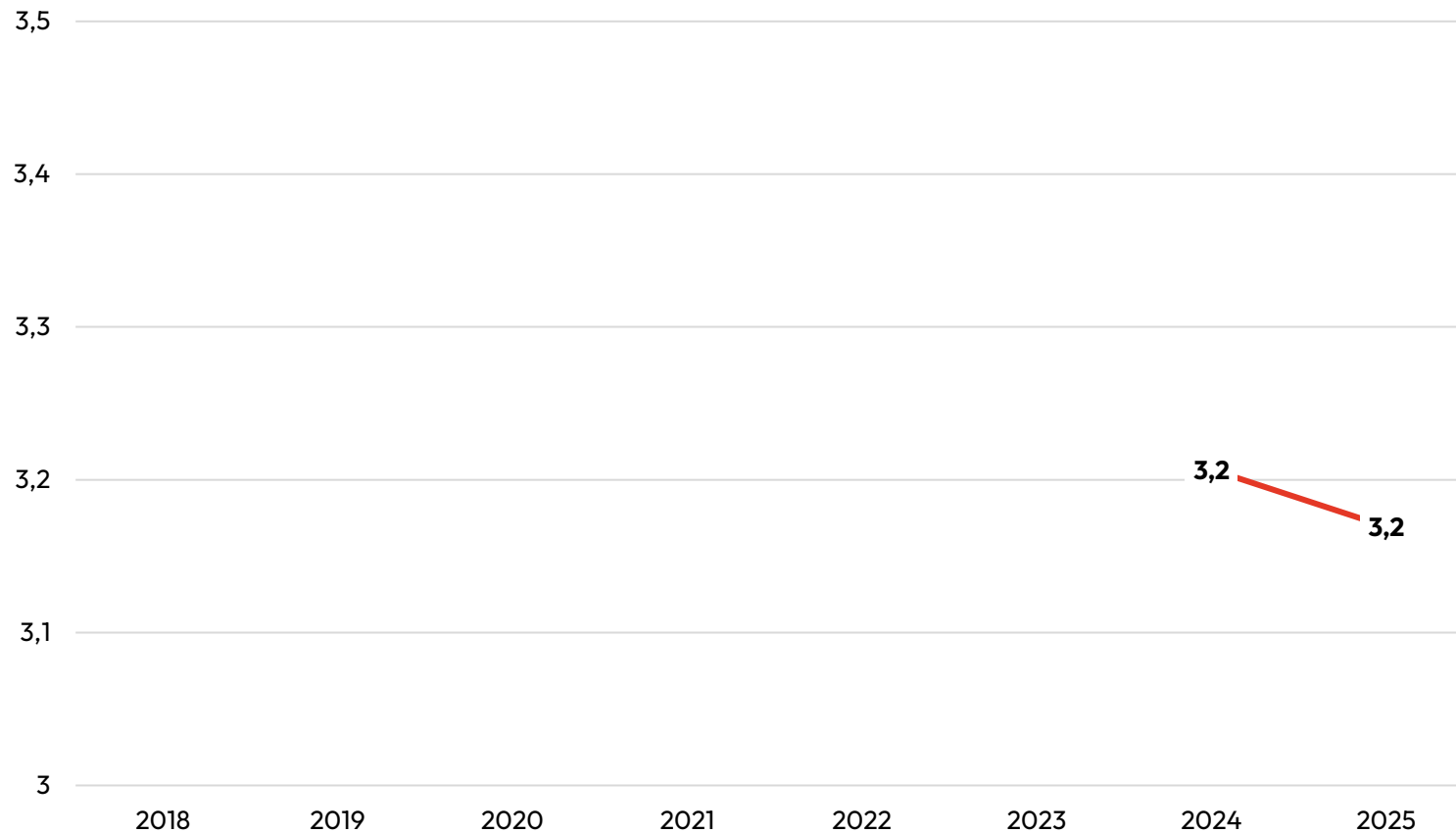
— Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof als dit bijdraagt aan de leefomgeving en het klimaat

De bewoording van de stelling over een duurder vliegticket is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken met jaren daarvoor.

Trend draagvlak eigen effectiviteit

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

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



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

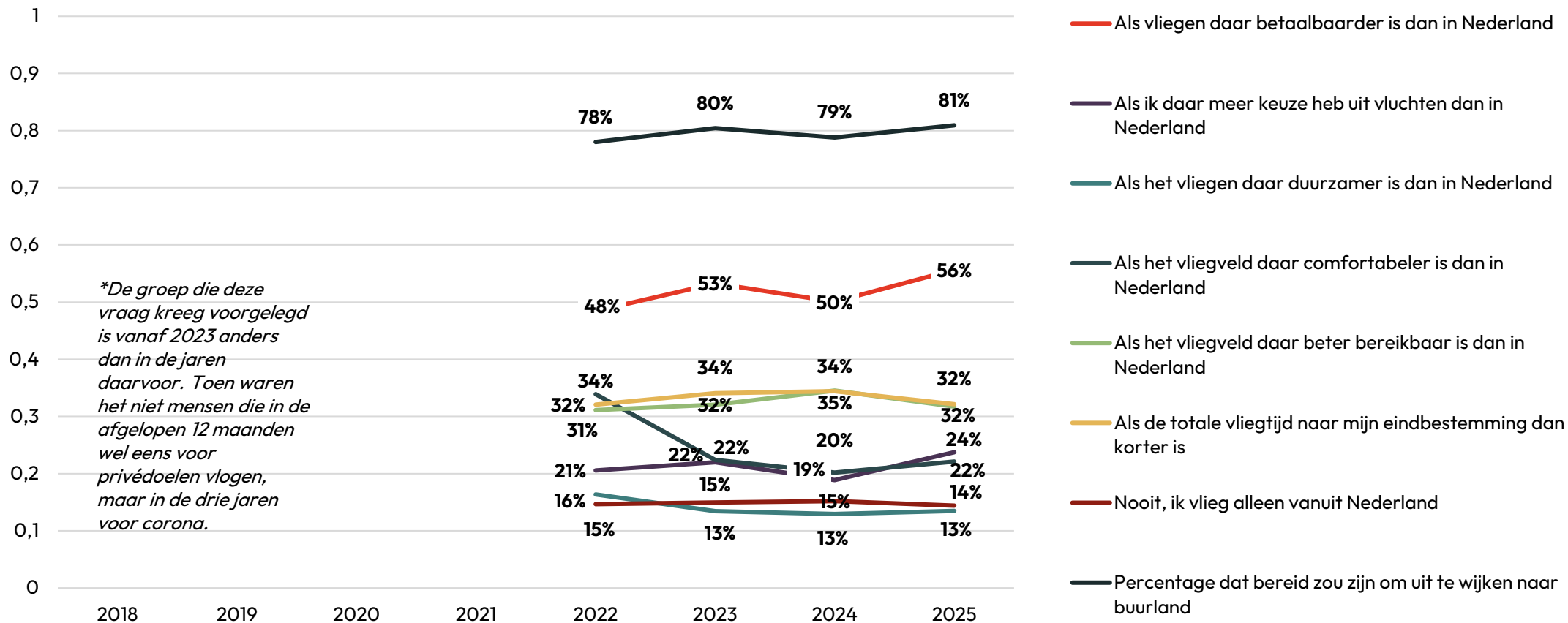
— Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart

Trend uitwijken naar buurland

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

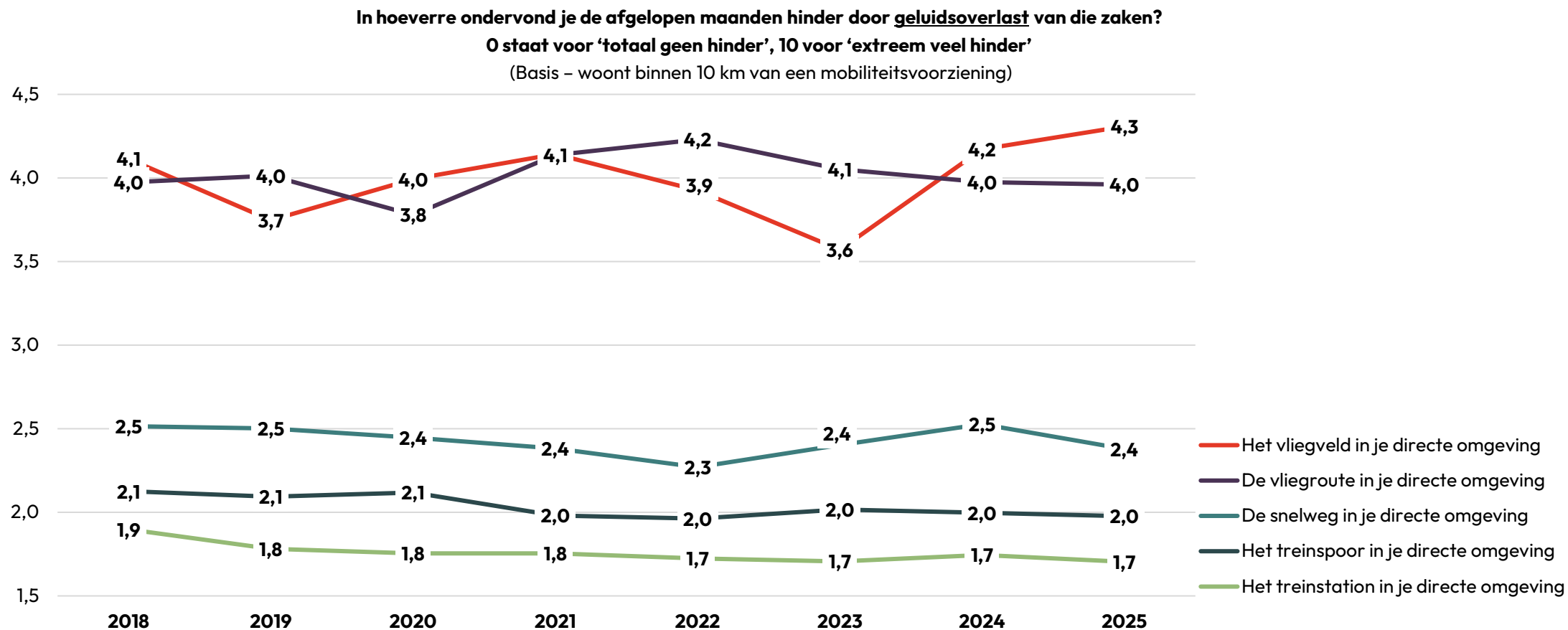
Wanneer zou jij overwegen te vliegen vanuit een buurland (Duitsland, België) in plaats van vanuit Nederland?*

(Basis – allen)



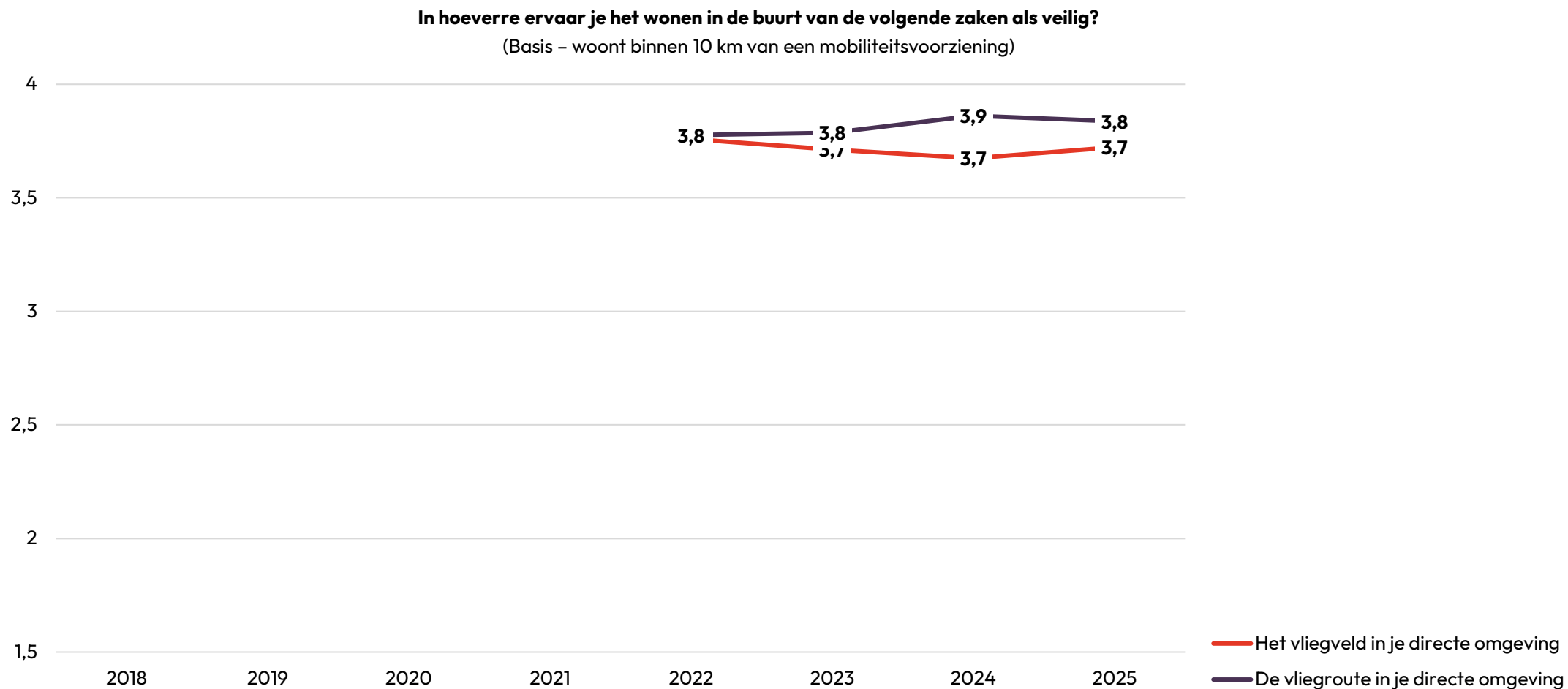
Trend hinderbeleving

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



Trend hinderbeleving

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





Bijlage | Digitaal toegankelijke tabellen

Bijlage | Tabellen

Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2018 (n=1.645)	2019 (n=1.759)	2020 (n=1.746)	2021 (n=1.748)	2022 (n=1.750)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
KLM	62%	63%	69%	64%	58%	61%	60%	58%
Schiphol	53%	52%	47%	46%	48%	49%	53%	52%
Vliegtuig	14%	14%	15%	16%	10%	9%	11%	13%
Transavia	13%	11%	17%	14%	11%	13%	13%	12%
Milieuvervuiling	6%	11%	10%	10%	13%	11%	11%	10%
(Geluids-) overlast	9%	9%	8%	9%	8%	10%	12%	9%
Reizen/Vakantie	12%	12%	14%	12%	10%	8%	11%	9%
Eindhoven Airport	9%	8%	8%	7%	8%	9%	9%	9%
Rotterdam The Hague Airport	7%	5%	5%	6%	5%	6%	8%	7%
Defensie/Luchtmacht	3%	5%	4%	5%	2%	2%	3%	6%
Overige antwoorden	12%	24%	17%	20%	10%	9%	15%	9%
Weet niet/geen antwoord	13%	11%	10%	12%	14%	13%	14%	13%

Bijlage | Tabellen

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2018 (n=1.645)	2019 (n=1.759)	2020 (n=1.746)	2021 (n=1.748)	2022 (n=1.750)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
1	1%	1%	2%	2%	2%	4%	2%	2%
2	1%	1%	1%	1%	2%	2%	1%	1%
3	1%	2%	2%	3%	4%	5%	3%	3%
4	2%	2%	3%	3%	5%	4%	4%	4%
5	6%	7%	8%	8%	11%	11%	8%	8%
6	13%	12%	13%	14%	16%	14%	15%	14%
7	25%	27%	28%	27%	27%	20%	26%	24%
8	31%	29%	24%	24%	18%	21%	24%	25%
9	7%	7%	8%	8%	6%	7%	8%	9%
10	5%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	5%
Weet niet/geen mening	7%	7%	5%	6%	6%	8%	6%	6%

Bijlage | Tabellen

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gemiddelde	7,2	7,1	7	6,9	6,5	6,4	6,8	6,9

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten in Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen? (basis – allen)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
Zeer sterk afnemen	9%	8%
Sterk afnemen	13%	12%
Een beetje afnemen	21%	19%
Hetzelfde blijven	33%	33%
Een beetje kunnen toenemen	10%	13%
Sterk kunnen toenemen	3%	3%
Zeer sterk kunnen toenemen	2%	2%
Weet niet/geen mening	9%	10%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten in Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen? (basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gemiddelde	4,1	4,1	3,3	3,5	3,3	3,4	3,4	3,5

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? (Basis – vindt dat aantal moet afnemen)	2024 (n=677)	2025 (n=578)
Milieuvervuiling	63%	60%
(Geluids-) overlast omwonenden	22%	22%
Er moet minder gevlogen worden (algemeen)	7%	10%
Luchtvervuiling	7%	8%
Alternatieven (binnen Europa) beter benutten/promoten	6%	7%
Te veel vliegverkeer/Te druk in luchtruim	5%	4%
Korte vluchten afschaffen/verminderen	5%	3%
Te goedkoop	5%	2%
Nederland is (te) klein	3%	2%
Overstaplocatie	3%	2%
Beperkt economisch belang	2%	2%
Coronacrisis toont aan dat minder vliegverkeer mogelijk is/Veel vluchten zijn onnodig	2%	1%
Luchthavens kunnen drukte niet aan	1%	1%
Stikstof	1%	1%
Risico op (globale) verspreiding van ziektes	1%	0%
Belastingvoordeel/Subsidie(trekker)	1%	0%
Boeren moeten ook minderen	0%	0%
Personeelstekort	0%	0%
Overige antwoorden	4%	3%
Weet niet/geen antwoord	12%	12%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? [top-5 2025] (Basis – vindt dat aantal moet afnemen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Milieuvervuiling	59%	69%	46%	59%	50%	64%	63%	60%
(Geluids-) overlast omwonenden	30%	18%	10%	9%	10%	15%	22%	22%
Er moet minder gevlogen worden (algemeen)	-	-	-	4%	6%	5%	5%	10%
Luchtvervuiling	20%	11%	11%	7%	6%	5%	7%	8%
Alternatieven (binnen Europa) beter benutten/promoten	9%	8%	8%	9%	7%	9%	6%	7%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? (Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)	2024 (n=236)	2025 (n=269)
Economisch belang/Goed voor de economie	37%	37%
Er is (meer) vraag naar	13%	12%
Concurrentiepositie Nederland	6%	7%
Werkgelegenheid	9%	6%
Bevolkingsgroei	7%	6%
Ideaal (gemak, snel, goedkoop) vervoersmiddel	5%	4%
Iedereen heeft het recht om te vliegen	4%	2%
Toename welvaart in Nederland	1%	2%
Verduurzamen sector/Overlast inperken	2%	2%
Uitbreiding luchtvaart maakt dit mogelijk	2%	2%
Meer vluchttijden/bestemmingen aanbieden	2%	1%
Toekomstgericht/Vooruitgang	2%	1%
Toename toerisme	1%	0%
Voortbestaan luchtvaartmaatschappijen	0%	0%
Geleden schade inhalen	0%	0%
Terug naar de situatie van voor de coronacrisis	1%	0%
Wanneer het weer veilig is om te vliegen	0%	0%
Overige antwoorden	10%	6%
Weet niet/geen antwoord	23%	24%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? [top-5 2025] (Basis – vindt dat aantal moet toenemen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Economisch belang/Goed voor de economie	47%	43%	45%	35%	33%	35%	37%	37%
Er is (meer) vraag naar	19%	14%	11%	14%	13%	18%	13%	12%
Concurrentiepositie Nederland	9%	9%	7%	4%	4%	10%	6%	7%
Werkgelegenheid	5%	9%	17%	3%	7%	5%	9%	6%
Bevolkingsgroei	2%	3%	1%	1%	1%	2%	7%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op Schiphol)? (Basis – allen)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
Zeer sterk afnemen	9%	8%
Sterk afnemen	15%	13%
Een beetje afnemen	20%	18%
Hetzelfde blijven	31%	31%
Een beetje kunnen toenemen	11%	14%
Sterk kunnen toenemen	3%	4%
Zeer sterk kunnen toenemen	2%	2%
Weet niet/geen mening	10%	10%

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op de kleinere, regionale luchthavens in Nederland)? (Basis – allen)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
Zeer sterk afnemen	7%	7%
Sterk afnemen	10%	8%
Een beetje afnemen	17%	15%
Hetzelfde blijven	31%	27%
Een beetje kunnen toenemen	18%	21%
Sterk kunnen toenemen	5%	8%
Zeer sterk kunnen toenemen	2%	2%
Weet niet/geen mening	11%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op luchthavens in omringende landen – Duitsland en België)? (Basis – allen)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
Zeer sterk afnemen	6%	7%
Sterk afnemen	11%	11%
Een beetje afnemen	16%	15%
Hetzelfde blijven	31%	30%
Een beetje kunnen toenemen	11%	15%
Sterk kunnen toenemen	3%	4%
Zeer sterk kunnen toenemen	1%	1%
Weet niet/geen mening	20%	18%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland wat betreft de luchtvaart? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Een sterke Nederlandse economie	5,0	5,0	5,1	5,0	4,8	4,8	4,8	4,8
Veel werkgelegenheid in Nederland	4,9	4,9	5,0	4,8	4,7	4,7	4,7	4,7
Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4,7	4,6	4,6	4,5	4,5	4,5	4,6	4,6
Verminderen van de impact op het klimaat en milieu	5,4	5,3	5,3	5,4	5,2	5,2	5,1	5,1
Het beperken van geluidshinder in Nederland	5,0	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4,8
De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5,6	5,7	5,5	5,5	5,4	5,5	5,5	5,5
De nationale veiligheid	-	-	-	-	-	-	-	5,5
Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5,4	5,3	5,3	5,4	5,2	5,2	5,1	5,1
Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland	4,6	4,5	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3	4,4
Bescherming van de gezondheid van reizigers	-	-	5,4	5,2	4,9	4,9	5,0	5,0
Bescherming van de gezondheid van omwonenden van luchthavens	-	-	-	-	5,2	5,2	5,2	5,1
Vliegreizen betaalbaar houden voor reizigers	-	-	-	-	4,2	4,2	4,3	4,3
Beperking van hoeveelheid ruimte in het landschap die luchthavens innemen	-	-	-	-	4,5	4,6	4,5	4,4
Zekerheid dat er voldoende aanbod van vluchten is in Nederland	-	-	-	-	4,2	4,1	4,2	4,2
Het beperken van de kans op annulering of (ernstige) vertraging van vluchten	-	-	-	-	4,6	4,4	4,5	4,4

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende manieren om de luchtvaart duurzamer te maken? (Basis – allen, n=1.509)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Het vliegen zelf minder vervuilend maken, waardoor de schadelijke uitstoot per vlucht minder zal worden, en met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt	2%	6%	19%	44%	21%	7%
De schade van de luchtvaart aan klimaat, milieu en natuur (meer) compenseren, en met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt	5%	12%	25%	36%	14%	8%
Minder vluchten toestaan, met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt	11%	24%	20%	24%	14%	8%
Vliegen duurder maken zodat er minder gevolgen zal worden	13%	22%	19%	23%	16%	7%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.509)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Ontwikkeling van (duurdere) vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren	1%	2%	15%	47%	26%	8%
Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van (duurdere) schone, duurzame brandstoffen	2%	6%	19%	41%	23%	10%
Ontwikkeling van (duurdere) elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen	3%	5%	18%	43%	20%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.509)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen	3%	5%	25%	43%	15%	9%
Vliegen duurder maken door de te verhogen, zodat uitstoot meer belast wordt	10%	18%	24%	22%	17%	10%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
De hoger maken bij stoelen die meer ruimte innemen, zodat meer uitstoot meer belast wordt	7%	10%	18%	32%	24%	9%
Luchtvaartmaatschappijen verplichten de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren	8%	12%	26%	29%	14%	10%
De hoger maken voor reizigers die na hun eerste (retour)vlucht binnen 12 maanden nog een vlucht boeken, zodat veel vliegen ontmoedigd wordt	11%	17%	21%	24%	17%	10%
De bij langere vluchten hoger maken dan die bij korte vluchten, zodat meer uitstoot meer belast wordt	8%	18%	25%	26%	13%	10%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken	4%	7%	21%	36%	22%	10%
Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen	2%	4%	23%	48%	13%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Beperking van de toegestane CO₂-uitstoot per vliegveld waardoor er minder en/of schoner gevlogen moet worden	3%	7%	23%	38%	18%	11%
Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes in plaats van spreiden over zoveel mogelijk verschillende vliegroutes	3%	9%	33%	26%	8%	20%
Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject	1%	2%	23%	48%	10%	15%
Vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden 's nachts minder geluidsoverlast hebben	3%	8%	25%	36%	18%	9%
Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland	7%	12%	28%	33%	8%	13%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO ₂ -uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad en natuur	4%	13%	35%	28%	8%	11%
Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO ₂ -uitstoot	7%	24%	35%	17%	5%	12%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Korte vluchten waarvoor alternatieven (trein, auto) makkelijk voorhanden zijn, minder aantrekkelijk maken, bijvoorbeeld door ze duurder te maken	4%	9%	17%	30%	32%	8%
Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden	2%	2%	10%	33%	46%	6%

Bijlage | Tabellen

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? (Basis – allen)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
Luchtvaartmaatschappijen	44%	43%
Luchtvaartindustrie (zoals bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)	36%	37%
Kabinet/regering	36%	35%
Luchthavens	28%	23%
Europese Unie	19%	20%
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	18%	17%
Brandstofleveranciers	7%	8%
Het bedrijfsleven in het algemeen (zoals import-export bedrijven)	8%	8%
Universiteiten en onderzoeksinstituten	5%	6%
Consumenten die vliegreizen maken	8%	6%
Consumenten die producten uit andere landen kopen die per vliegtuig naar Nederland komen	5%	5%
Zakelijke reizigers	5%	5%
Maatschappelijke organisaties (zoals milieu- en natuurorganisaties)	5%	5%
Inwoners van Nederland	5%	4%
Provincies	2%	3%
Gezondheidsinstanties zoals RIVM	4%	3%
Gemeenten	3%	2%
Omwonenden van luchthavens	2%	2%
Anders, namelijk:	0%	1%
Weet niet/geen mening	12%	13%

Bijlage | Tabellen

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? [top-5 2024] (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Luchtvaartmaatschappijen	31%	31%	33%	38%	39%	44%	44%	43%
Luchtvaartindustrie (zoals bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)	28%	22%	20%	32%	34%	34%	36%	37%
Kabinet/regering	-	-	45%	39%	39%	39%	36%	35%
Luchthavens	26%	26%	23%	21%	29%	30%	28%	23%
Europese Unie	17%	17%	13%	18%	17%	21%	19%	20%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Privé (Basis – allen)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
0 keer per jaar privé	56%	57%
1 tot 2 keer per jaar privé	25%	23%
2 tot 3 keer per jaar privé	10%	12%
3 tot 5 keer per jaar privé	7%	6%
>5 keer privé	2%	2%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Privé (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Vloog minstens 1 keer	-	57%	31%	15%	33%	40%	44%	43%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Zakelijk (Basis – allen)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
0 keer per jaar zakelijk	94%	91%
1 tot 2 keer per jaar zakelijk	3%	5%
2 tot 3 keer per jaar zakelijk	1%	2%
3 tot 5 keer per jaar zakelijk	1%	1%
>5 keer zakelijk	1%	1%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Zakelijk (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Vloog minstens 1 keer	-	8%	9%	4%	7%	7%	6%	9%

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? (Basis – heeft de afgelopen 12 maanden niet gevlogen)	2024 (n=869)	2025 (n=627)
Ik had geen behoefte aan een (vlieg)vakantie	50%	48%
Ik wilde naar een vakantiebestemming waar ik makkelijker/ook met ander vervoer kon komen	26%	27%
Ik had geen tijd of geld voor een (vlieg)vakantie	23%	25%
Ik vond het niet klimaatvriendelijk	21%	21%
Het is er gewoon niet van gekomen	12%	12%
Ik hoefde voor mijn werk niet meer te vliegen	8%	8%
Ik vreesde drukte, chaos en personeelstekort op het vliegveld en het risico mijn vlucht te missen	5%	3%
Videobellen was een goed alternatief om iemand in het buitenland te spreken	3%	2%
Ik durfde het niet aan, omdat ik (nog) niet (volledig) gevaccineerd was tegen corona	0%	1%
Ik vond het risico dat de reis geannuleerd moest/kon worden te groot	1%	1%
Ik durfde het niet aan, omdat de besmettingscijfers hoog waren	0%	0%
Ik zag op tegen het gedoe bij vliegen in coronatijden (zoals testen, bewijzen, formulieren)	0%	0%
Anders, namelijk:	12%	11%
Weet niet/geen mening	6%	9%

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? [top-5 2025] (Basis – heeft de afgelopen 12 maanden niet gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ik had geen behoefte aan een (vlieg)vakantie	-	-	-	32%	36%	53%	50%	48%
Ik wilde naar een vakantiebestemming waar ik makkelijker/ook met ander vervoer kon komen	-	-	-	11%	21%	26%	26%	27%
Ik had geen tijd of geld voor een (vlieg)vakantie	-	-	-	10%	18%	27%	23%	25%
Ik vond het niet klimaatvriendelijk	-	-	-	8%	14%	21%	21%	21%
Het is er gewoon niet van gekomen	-	-	-	8%	13%	11%	12%	12%

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2024 en/of 2025 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen? (Basis – allen)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
Zeker niet	30%	28%
Waarschijnlijk niet	16%	17%
Misschien wel, misschien niet	16%	16%
Waarschijnlijk wel	16%	16%
Zeker wel	18%	17%
Weet ik niet/geen mening	4%	6%

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2025 en/of 2026 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gemiddelde	-	2,7	2,2	2,4	2,5	2,7	2,7	2,8

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2023 en/of 2024 met het vliegtuig op reis gaat voor zakelijke doelen? (Basis – allen)	2024 (n=1.579)	2025 (n=1.509)
Zeker niet	69%	69%
Waarschijnlijk niet	10%	8%
Misschien wel, misschien niet	8%	6%
Waarschijnlijk wel	6%	6%
Zeker wel	3%	4%
Weet ik niet/geen mening	5%	6%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden privé gevlogen)	2024 (n=701)	2025 (n=666)
Evenveel als ik gewend ben	50%	53%
Minder dan ik gewend ben	25%	26%
Meer dan ik gewend ben	13%	11%
Weet ik niet/geen mening	12%	10%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Evenveel als ik gewend ben	-	-	51%	51%	51%	48%	50%	53%
Minder dan ik gewend ben	-	-	31%	33%	32%	33%	25%	26%
Meer dan ik gewend ben	-	-	7%	7%	8%	10%	13%	11%
Weet ik niet/geen mening	-	-	11%	9%	9%	9%	12%	10%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden zakelijk gevlogen)	2024 (n=102)	2025 (n=133)
Evenveel als ik gewend ben	28%	23%
Minder dan ik gewend ben	49%	48%
Meer dan ik gewend ben	14%	25%
Weet ik niet/geen mening	8%	4%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden zakelijk gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Evenveel als ik gewend ben	-	-	33%	36%	26%	33%	28%	23%
Minder dan ik gewend ben	-	-	46%	49%	43%	43%	49%	48%
Meer dan ik gewend ben	-	-	13%	9%	20%	14%	14%	25%
Weet ik niet/geen mening	-	-	8%	6%	11%	10%	8%	4%

Bijlage | Tabellen

Heb je in de afgelopen 12 maanden gevlogen vanaf een regionale luchthaven in Nederland? (Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)	2024 (n=710)	2025 (n=682)
Ja, vanaf Eindhoven	24%	23%
Ja, vanaf Rotterdam	15%	13%
Ja, vanaf Maastricht	4%	4%
Ja, vanaf Groningen	3%	3%
Nee, niet vanaf deze regionale luchthavens	58%	61%

Bijlage | Tabellen

Wat is de reden dat je vanaf een regionale luchthaven in Nederland vloog? (Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen vanaf een regionale luchthaven)	2024 (n=283)	2025 (n=267)
Een kortere reistijd naar de luchthaven	41%	40%
Kortere totale reistijd	33%	32%
Goedkopere vliegtickets	31%	18%
Drukke van grotere luchthaven vermijden	30%	33%
Goedkopere parkeerkosten	18%	25%
Dit was de enige luchthaven vanaf waar ik mijn bestemming kon bereiken	13%	16%
Anders, namelijk:	2%	1%
Weet ik niet	1%	3%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen	9%	13%	16%	45%	12%	4%
Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig en stil het vliegtuig is waarmee ik reis	28%	37%	16%	11%	3%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig	14%	19%	18%	30%	14%	5%
Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik gewend ben	13%	24%	21%	28%	7%	7%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland dan ik gewend ben	18%	25%	22%	24%	6%	5%
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik gewend ben	13%	21%	24%	23%	9%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogenn=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen in plaats van het vliegtuig	12%	14%	20%	35%	13%	6%
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik gewend ben	11%	20%	23%	29%	10%	7%
Ik ben bereid om vaker dan ik gewend ben met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld	12%	17%	23%	31%	11%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren	17%	24%	24%	23%	5%	6%
Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof als dit bijdraagt aan de leefomgeving en het klimaat	16%	18%	22%	31%	7%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart op de leefomgeving en het klimaat	9%	15%	25%	34%	7%	10%

Bijlage | Tabellen

Wanneer zou jij overwegen te vliegen vanuit een buurland (Duitsland, België) in plaats vanuit Nederland? (Basis - vliegt weleens privé)	2024 (n=692)	2025 (n=666)
Als vliegen daar betaalbaarder is dan in Nederland	50%	56%
Als het vliegveld daar beter bereikbaar is dan in Nederland (bijv. kortere reistijd)	35%	24%
Als de totale vliegtijd naar mijn eindbestemming dan korter is (bijv. directe vlucht)	34%	13%
Als het vliegveld daar comfortabeler is dan in Nederland	20%	22%
Als ik daar meer keuze heb uit vluchten dan in Nederland	19%	32%
Als het vliegen daar duurzamer is dan in Nederland (bijv. schonere brandstof)	13%	32%
Nooit, ik vlieg alleen vanuit Nederland	15%	14%
Anders, namelijk:	1%	1%
Weet niet/geen mening	6%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken? 0 staat voor 'totaal geen hinder', 10 voor 'extreem veel hinder' (Basis – woont binnen 10 km van een mobiliteitsvoorziening)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Het vliegveld in je directe omgeving	4,1	3,7	4,0	4,1	3,9	3,6	4,2	4,3
De vliegroute in je directe omgeving	4,0	4,0	3,8	4,1	4,2	4,1	4,0	4,0
De snelweg in je directe omgeving	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,4	2,5	2,4
Het treinspoor in je directe omgeving	2,1	2,1	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Het treinstation in je directe omgeving	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig? Het vliegveld in je directe omgeving (Basis – woont binnen 10 km van een vliegveld)	2024 (n=260)	2025 (n=278)
Zeer onveilig	1%	2%
Onveilig	5%	4%
Niet veilig, niet onveilig	32%	28%
Veilig	46%	45%
Zeer veilig	13%	16%
Weet niet/geen mening	3%	5%

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig? De vliegroute in je directe omgeving (Basis – woont binnen 10 km van een vliegroute)	2024 (n=605)	2025 (n=574)
Zeer onveilig	2%	1%
Onveilig	5%	6%
Niet veilig, niet onveilig	23%	23%
Veilig	43%	45%
Zeer veilig	23%	22%
Weet niet/geen mening	4%	4%



Wij verminderen onze footprint

Motivaction
is ISO 14001-gecertificeerd

Motivaction gebruikt
energiezuinige auto's

Motivaction gebruikt
groene stroom

Motivaction gebruikt uitsluitend
papier met een FSC-label

Auteursrecht

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

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 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](#).

**meer zien
meer weten
meer betekenen**

motivaction
insights and strategy

Motivaction International bv

Marnixkade 109F
1015ZL Amsterdam

Postbus 15262
1001MG Amsterdam

020 589 83 83

info@motivaction.nl
www.motivaction.nl