

Vliegen na corona?

De vliegintentie en houding ten opzichte van de luchtvaart van Nederlanders na twee jaar COVID-19

Toon Zijlstra – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid –
Toon.Zijlstra@minienw.nl Gabriëlle Uitbeijerse – Kennisinstituut voor
Mobiliteitsbeleid – Gabriëlle.Uitbeijerse@minienw.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
13 en 14 oktober 2022, Utrecht**

Samenvatting

De coronapandemie zette de wereld van verkeer- en vervoer op z'n kop. Vliegreizigers bleven massaal thuis. Vliegtuigen stonden aan de grond. De actuele vraag is of reizigers terugkeren na twee jaar pandemie.

Om deze vraag voor de Nederlandse reizigers te beantwoorden maken wij gebruik van een unieke dataset (n=1.214) waarbij we een goed beeld hebben van de vliegfrequentie vóór de pandemie, de houding ten aanzien van vliegen en de vliegintenties in de nabije toekomst. De dataset voor de vliegintentie en houding is ontleend uit de recente peiling van mei 2022 onder het Mobiliteitspanel Nederland van het KiM. Voor de frequentie van vliegreizen vóór de pandemie kijken we naar 2017, 2018 en 2019.

Corona heeft een bescheiden effect op de vliegintenties van Nederlanders. Continuïteit is daarbij het sleutelwoord. Het gemiddelde aantal vliegreizen per persoon kan wel iets afnemen ten opzichte van de periode voor de pandemie: er is een kleine groep die zegt minder te gaan vliegen. Duurzaamheid is voor hen een belangrijke motivatie. Een zeer kleine groep zegt meer te gaan vliegen dan voorheen. In lijn met andere studies vinden we dat zakelijk vliegen een verhoogde kans heeft op structurele vraaguitval.

Het totale geschatte aantal vliegreizen per persoon daalt circa 2%. Qua passagiersaantallen wordt dit opgevangen door de bevolking die sinds de uitbraak van de pandemie met 2% is gegroeid. Voor de uiteindelijke aantallen passagiers en vluchten spelen andere ontwikkelingen in de luchtvaart een rol naast het reizigersperspectief.

Denk hierbij bijvoorbeeld aan personeelstekorten voor de controles op Schiphol, de aankondiging van een verdrievoudiging van de vliegbelasting per 2023 en 440.000 als maximum aantal toegestane vluchten vanaf Schiphol.

Nederlanders waardeerden de vermindering van het vliegverkeer tijdens de pandemie voornamelijk positief. Ongeveer de helft van de mensen ziet vooral voordelen, tegenover 4% die vooral nadelen ziet. Ruim tweederde van de mensen, zowel vliegers als niet-vliegers, is zich bewuster geworden van alternatieven door de situatie tijdens corona. Een attitudeverandering is echter nog geen gedragsverandering.

1. Inleiding

Tijdens de coronapandemie is het vliegverkeer sterk afgenomen. Gelet op de passagiers aantallen op de luchthavens, hebben de nodige passagiers het vliegen weer omarmd. Zo was in mei 2022 het aantal vertrekkende passagiers vanaf een Nederlandse luchthaven aangetrokken tot 82% ten opzichte van mei 2019. Voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart is de vraag van belang (of en) wanneer er weer net zoveel mensen met het vliegtuig willen reizen als voor de pandemie. Dit heeft consequenties voor de luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, reizigers, omwonenden, milieu en klimaat.

Er zijn diverse redenen waarom zakelijke en vrijetijdsreizigers ervoor kiezen met het vliegtuig te gaan, net als redenen waarom men dat juist liever niet (meer) doet. Zo heeft de coronapandemie mensen doen beseffen dat vliegen een rol speelt in de verspreiding van virussen. Sommigen hebben zich dankzij de stilte tijdens de lockdown pas gerealiseerd wat de impact op het milieu is. De vraag kan bijvoorbeeld structureel dalen door een gedaald vertrouwen onder reizigers en doordat bedrijven nut en noodzaak van zakenreizen kritischer gaan beoordelen in een tijd dat digitale vormen van communicatie meer gemeengoed zijn geworden (Lieshout, Boonekamp & Kemper, 2020). Ook een tegengestelde ontwikkeling is denkbaar: men heeft het vliegen gemist en wil graag weer (ver) op reis. Omdat anderen ook weer massaal richting de luchthavens afreizen, lijken taboes doorbroken en volgt de rest. De hoofdvraag die in deze CVS-bijdrage centraal staat is: wat zijn de vliegintenties van Nederlanders na twee jaar coronapandemie en wat is het mogelijke effect hiervan op het toekomstig vlieggedrag?

Ook zijn we benieuwd naar de achtergronden van de aangegeven vliegintentie en hoe men tegen vliegen aankijkt na afbouw van veel Coronamaatregelen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) analyseert deze vragen met behulp van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). De meting van mei 2022 peilde de houding van respondenten ten aanzien van verschillende vervoersmiddelen, waaronder het vliegtuig, en hun verwachtingen voor het gebruik ervan in de periode na corona. In dit paper presenteren we de resultaten van deze meting voor wat betreft vliegen, waarmee we inzicht bieden in mogelijke structurele effecten van Corona op het vlieggedrag van Nederlanders.

Paragraaf 2 gaat kort in op de aanpak van het onderzoek en beschrijft de steekproef onder deelnemers aan het MPN. Paragraaf 3 beschrijft de resultaten uit deze meting over de vliegintenties, verwacht vlieggedrag en de achterliggende redenen hiervoor. Paragraaf 4 sluit het paper af met enkele conclusies en de discussie hiervan.

2. Aanpak

Voor dit onderzoek gebruiken we een unieke dataset, namelijk het MobiliteitsPanel Nederland (MPN). Daarin vinden we longitudinale data van circa 5000 Nederlanders, die een goed beeld geven van het reisgedrag voor en tijdens Corona, en de intenties voor het gedrag daarna. Deze recente MPN-meting met aanvullende vragen naar de redenen voor de intentie kan dit statement aanvullen. Dankzij de longitudinale data van het panel heeft het KiM de unieke mogelijkheid om het gedrag van mensen te volgen en te vergelijken met eerder vlieggedrag.

2.1 Dataverzameling

Direct na uitbraak van de pandemie is het KiM gestart met het in kaart brengen van de gevolgen van COVID-19 op onze mobiliteit. Dit aan de hand van vragenlijsten, online focusgroepen en dagboekjes allen binnen het Mobiliteitspanel Nederland (Hoogendoorn-Lanser, Schaap, & Olde Kalter, 2015; De Haas, Hamersma & Faber, 2020). Totaal zijn er 7 speciale coronavragenlijsten geweest, waarvan de meest recente in mei 2022 (De Haas, Hamersma & Faber, 2022).

De vragenlijsten waren breed van opzet met bijzondere aandacht voor thuiswerken en thuisonderwijs. Niettemin zijn er ook interessante aanknopingspunten voor de luchtvaart. Er is meermaals naar de vliegintentie gevraagd en het oordeel ten aanzien van vliegen. Thuiswerken, online vergaderen en contact op afstand zijn ook relevant voor de zakelijke luchtvaartreiziger. Tijdens de metingen zagen we al verschillen ontstaan tussen de groep die zakelijk vliegt en niet zakelijk vliegt. Daarom hebben we de vraagstelling verder aangescherpt voor beide groepen vanaf mei 2021. In deze bijdrage vergelijken we de peiling van mei 2021 met die van mei 2022. De tussenliggende peilingen in oktober 2021 en januari 2022 laten we voor het overzicht achterwege.

Het voordeel van de monitoring via een bestaand en lopend panel is dat we ook een aardig beeld hebben van het reisgedrag in de periode voor de uitbraak van de pandemie. Het vlieggedrag in de periode pre-COVID brengen we in kaart aan de hand van de gemiddelde vliegfrequentie over de jaren 2017, 2018 en 2019. Daarbij gaat het om gegevens uit de jaarlijkse peiling in oktober, terugblikkend op de voorgaande 12 maanden. Vliegen in 2018 gaat zo eigenlijk over de periode november 2017 t/m oktober 2018. Het gemiddelde over genoemde drie jaren noemen we 'vlieggedrag voorheen' of 'vóór corona', en gebruiken we ook als selectie om aan te geven of mensen wel of niet vliegen. Het kan uiteraard voorkomen dat mensen die in die drie jaren niet vlogen in de jaren vóór 2017 of in 2020 of 2021 toch hebben gevlogen, en in deze analyse als 'niet-vliegers' worden aangeduid.

Onze steekproef bestaat uit 1.214 respondenten. Van een enkeling missen we het vlieggedrag in 2017 of 2018. De onderzoekspopulatie bestaat uit volwassen Nederlanders. In tegenstelling tot de andere peilingen onder het MPN maken wij geen gebruik van de huishoudsteekproef, maar werken we met een individuele steekproef uit de ondervraagde huishoudens. Daarmee is de onafhankelijkheid van de observaties groter. Een nadeel is wel het verlies van veel respondenten die tot hetzelfde huishouden behoren als een andere respondent. Door gebruik te maken van weegfactoren vergroten

we de representativiteit van onze resultaten voor de volwassen Nederlander. De weegcriteria zijn rijbewijsbezit, leeftijdsgroep, geslacht, opleidingsniveau en de adressendichtheid van de woonlocatie.

We baseren ons bij het beantwoorden van de onderzoeksvragen op gerapporteerde verwachtingen van respondenten, waarbij we gebruik maken van kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeksmethoden. Deze verwachtingen richten zich op de periode nadat de coronamaatregelen zijn opgeheven. De verwachtingen ten aanzien van het privé en zakelijk vliegen¹ zijn naast elkaar gezet. Ook vergelijken we de resultaten uit de huidige MPN-meting (mei 2022) met de eerdere verwachting van een jaar geleden (mei 2021) door dezelfde respondenten.

Het aandeel mensen dat aangeeft zakelijk te vliegen is relatief klein. Hierdoor zijn de foutmarges in de analyses over zakelijk vliegen mogelijk groter dan bij vrijetijdsreizigers¹; daarom moeten de resultaten van de analyses met deze kanttekening erbij geïnterpreteerd worden.

2.2 Simulaties

De vliegintentie is uitgevraagd in relatieve termen: gaat men meer of minder vliegen? Ten einde een beeld te krijgen van de mogelijke impact van de veranderde vlieggeneigdheid moeten we dit kruisen met het vlieggedrag voor de pandemie. Daarbij spelen twee vormen van onzekerheid. Ten eerste is de vliegfrequentie pre-COVID gegeven over meerdere jaren in 'slechts' 4 antwoordcategorieën (geen vlieggreizen, 1-2 vlieggreizen, 3-5 vlieggreizen, 6 vlieggreizen of meer per jaar). Ten tweede moet er een vertaalslag gemaakt worden van de relatieve termen meer en minder naar concrete betekenis (Tabel 1). Deze onzekerheden zorgen ervoor dat er een zekere bandbreedte ontstaat rondom het toekomstige vlieggedrag.

Tabel 1: Vertaalslag van antwoordcategorie naar mogelijke implicaties op vlieggedrag

Antwoord	Interpretatiemogelijkheid in de simulatie
Veel minder	0% tot 50% van voorheen
Minder	50% tot 100% van voorheen
Even veel	100% van voorheen
Meer	100% tot 150% van voorheen*
Veel meer	150% tot 200% van voorheen*

* Indien er geen vlieggreizen waren voorheen wordt het aantal vlieggreizen ingeschat op 0,75 bij meer en 1,5 bij veel meer.

We baseren de uitkomsten op de verwachtingen van onze respondenten, die bovendien relatief ten opzichte van het eerdere gedrag worden uitgevraagd. Die verwachtingen staan niet noodzakelijk gelijk aan het toekomstige gedrag (zie paragraaf 4.2).

¹ Vrijetijdsreizigers zijn mensen die zeggen voor privé-doeleinden in het vliegtuig te stappen.

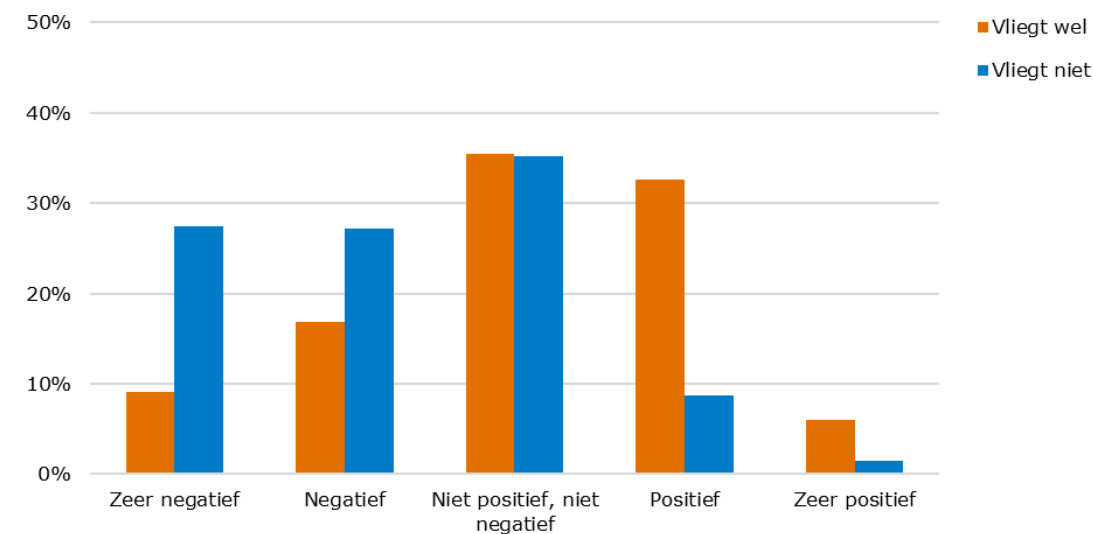
3. Resultaten

3.1 Hoe denkt men over het vliegen?

Een kwart van de Nederlanders staat (zeer) positief tegenover het vliegtuig als vervoersmiddel. Mensen die vliegen hebben veel vaker een positieve houding ten opzichte van het vliegtuig dan mensen die niet vliegen (Figuur 1). Daarnaast heeft ruim een derde een neutrale houding, zowel bij vliegers als bij niet-vliegers.

Circa 38% van de Nederlanders geeft aan negatief te denken over het vliegtuig als vervoersmiddel. Meer dan de helft van de niet-vliegers geven een negatief oordeel, het dubbele van het aandeel bij vliegreizigers. Ondanks een negatieve houding ten opzichte van het vliegtuig blijven sommige mensen die vliegen toch vliegen. 21% kiest ervoor om in de toekomst even vaak te vliegen; 20% wil minder vaak vliegen. Slechts minder dan 1% van het aantal mensen met een negatief oordeel over het vliegtuig wil vaker vliegen.

Figuur 1 Oordeel over het vliegtuig als vervoersmiddel



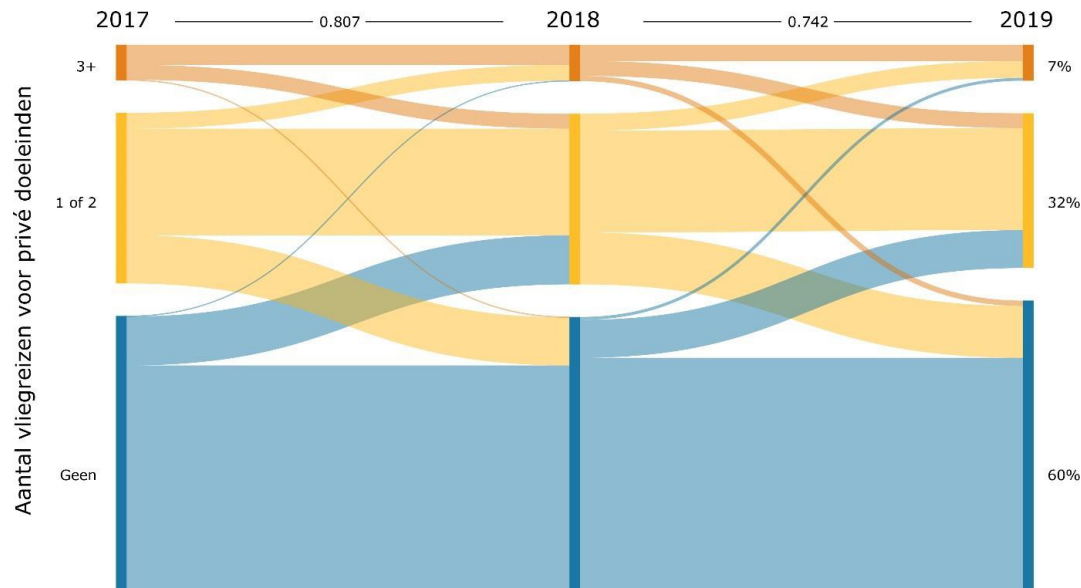
3.2 Frequentie van vliegreizen vóór corona

Vóór corona vloog een derde van de Nederlanders één of twee keer per jaar, terwijl zo'n 57%-60% niet vloog in een jaar. Er zijn grote verschillen in frequentie tussen reizigersgroepen onderling. Circa 6% van de Nederlanders vliegt tussen de 3 en 5 keer per jaar, en 1% vliegt meer dan 6 keer per jaar. Vanwege deze scheve verdeling is een kleine groep Nederlanders verantwoordelijk voor een groot deel van de gemaakte vliegreizen (Zijlstra & Huibregtse, 2018).

Van jaar op jaar zien we een behoorlijk consistent beeld. De groepen blijven ongeveer even groot. Op persoonsniveau is het gedrag in het vorige jaar een goede voorspeller

van het vlieggedrag in het lopende jaar (Figuur 2). Dat blijkt ook uit de hoge correlatie² tussen de afzonderlijke jaren (boven in de figuur).

Figuur 2 Consistentie van gerapporteerd vlieggedrag in 2017, 2018 en 2019



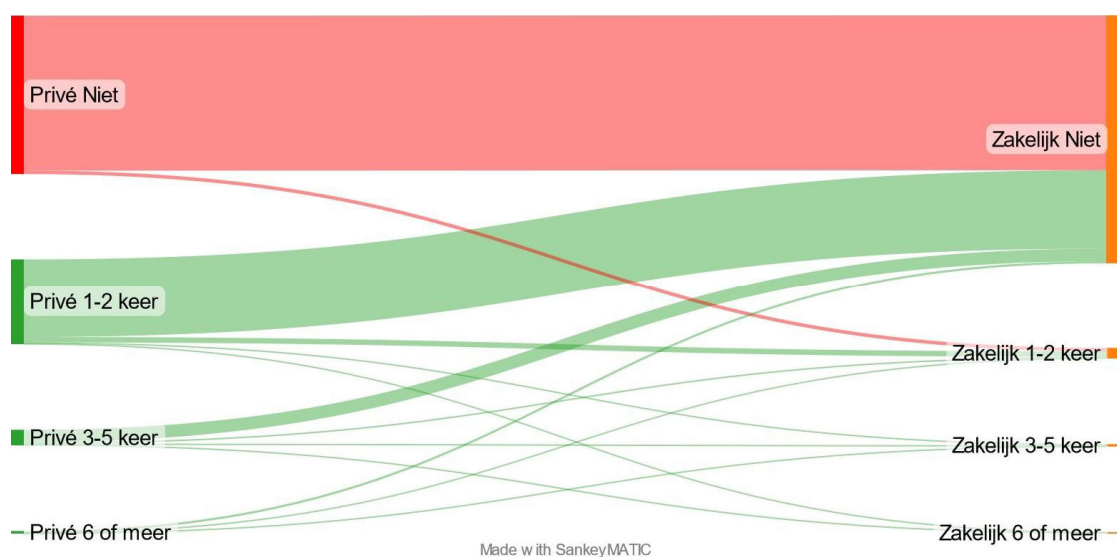
3.3 Vlieggedrag privé en zakelijk

Mensen die zakelijk vliegen, vliegen bovengemiddeld veel. Niet alleen vanwege de zakelijke vlieggreizen, maar ook omdat men meer vliegt voor privédoeleinden. Deze observatie blijft ook overeind wanneer er gecontroleerd wordt voor andere zaken zoals opleidingsniveau, woonlocatie en inkomen; zakelijke reizigers vliegen bovengemiddeld veel voor privédoeleinden ten opzichte van vergelijkbare mensen zonder zakelijke vlieggreizen (Zijlstra & Rienstra, 2021).

Ook in onze analyses nemen we een sterke positieve correlatie waar tussen zakelijk en privé vliegen in hetzelfde jaar (figuur 3), met correlaties binnen de jaren voor corona van 0,41 tot 0,52. Zakelijke reizigers sparen loyaliteitspunten die ingezet worden bij privéreizen, ze bouwen aan zakelijke en eigen sociale netwerken die onderhouden moeten worden en hebben meer ervaring. Dat verklaart, volgens Zijlstra en Rienstra (2021), de positieve correlatie. Ook observeren zij dat luchtvaartmaatschappijen aanzienlijk meer verdienen per reizigerskilometer voor zakelijke passagiers ten opzichte van vrijetijdsreizigers. Het gaat om een factor 2,8. De inkomsten uit het zakelijke segment drukken de reiskosten voor de vrijetijdsreiziger. Het eventuele wegvallen van de zakelijke markt heeft daarmee ook gevolgen voor de overige segmenten.

² Het gaat hier over de tetrachorische correlatie coëfficiënt voor twee ordinale variabelen op basis van drie niveaus: niet vliegen, 1-2 keer vliegen, 3 keer of meer vliegen. Voor de figuur hebben we de antwoord categorieën 3-5 keer en 6 keer of meer samengevoegd, vanwege het beperkt aantal observaties. Deze nieuwe indeling is ook gebruikt voor de correlatie coëfficiënt. De coëfficiënt kan tussen de -1 en +1 liggen. De geobserveerde correlaties zijn daarmee hoog te noemen.

Figuur 3 Vlieggedrag van vrijetijdsreizigers en zakelijk reizigers in 2019

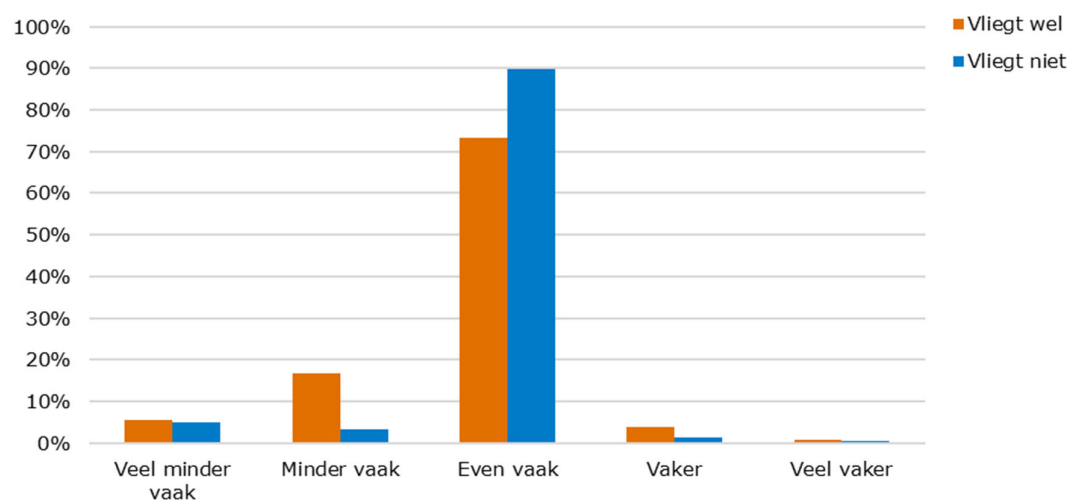


3.4 Vliegintentie na corona

Het merendeel van de respondenten, 81% van vliegers én niet-vliegers, geeft aan na corona hetzelfde vlieggedrag te vertonen als voorheen. Totaal 16% wil minder vaak gaan vliegen. Slechts 3% geeft aan juist vaker te gaan vliegen.

Gekruist met het wel of niet vliegen in de periode voor de pandemie zien we verschillen tussen deze twee groepen (Figuur 4). Driekwart van de Nederlanders die vóór corona voor hun vrije tijd hebben gevlogen geven aan even vaak te blijven vliegen na corona (zolang er geen nieuwe coronamaatregelen zijn). Een op de vijf mensen die eerder vloog, wil in de toekomst minder vaak gaan vliegen (22%), tegenover een op de twintig die vaker wil vliegen (5%).

Figuur 4 Vliegintentie van vrijetijdsreizigers ten opzichte van vóór corona



Bron: MPN KIM (2022)

Deze COVID-meting is deels vergelijkbaar met enkele vragen uit de draagvlakmeting van Motivaction voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in augustus 2021, waar de peiling van de houding ten opzichte van luchtvaartmaatregelen centraal stond. Daaruit bleek dat een derde van de vliegreizigers verwacht na de coronacrisis minder te gaan vliegen dan ze daarvoor gewend waren (Motivaction, 2021). De onderzoekers maakten hierbij de kanttekening dat deze intentie gelijk was aan vóór corona. Zij vinden het mede daarom moeilijk te voorspellen of Nederlanders ook echt hun vliegfrequentie in de toekomst zullen terugschroeven.

Veel mensen uit de MPN-meting hebben in de jaren 2017, 2018 en 2019 helemaal niet gevlogen, zo'n 45% van het totaal. Van deze niet-vliegers blijft het overgrote deel (90%) niet vliegen. Van de resterende groep wil 8% minder vaak vliegen³. Daarnaast wil circa 2% van de niet-vliegers (vaker) gaan vliegen.

Vergeleken met de vorige meting in mei 2021 valt de totale relatieve privé-vliegintentie iets lager uit. Er is een kleine verschuiving opgetreden van '(veel) vaker' naar 'even vaak'. Opvallend is dat 88% consequent een vergelijkbaar antwoord heeft gegeven in de meting van dit jaar vergeleken met de meting van mei 2021. Toch blijft het een momentopname. De eerste nieuwsberichten over de personeelstekorten en rijen op Schiphol kunnen mensen hier bijvoorbeeld hebben beïnvloed.

De meeste mensen vlogen nooit voor zakelijke reizen in de periode voor de pandemie, namelijk 91% van het totaal. Bij de mensen die wél (eens) zakelijk vliegen geeft bijna driekwart aan even vaak te blijven vliegen. Slechts 1% zegt vaker te willen vliegen dan voorheen, het overige kwart wil minder vliegen.

3.5 Redenen voor vaker en minder vaak vliegen

Hoewel de meeste mensen even vaak blijven vliegen na corona, is er een klein deel (~3%) van de vrijetijdsreizigers dat vaker wil gaan vliegen. Als belangrijkste reden wordt genoemd dat men de wereld wil ontdekken. Ook heeft men meer geld te besteden of meer vrienden of familie in het buitenland. Niemand koos voor de reden om loyaliteitspunten op te maken.

³ Het antwoord 'Minder vliegen' of 'Veel minder vliegen' van mensen die niet vlogen klinkt hier wat vreemd. Niemand kan minder vliegreizen maken dan nul. Mogelijke verklaringen hierbij zijn [1] dat deze mensen wel voor 2017 vlogen, [2] in de periode 2017 t/m de uitbraak van de pandemie vloog, maar dit is dan niet goed geregistreerd, [3] of men selecteert gewoon minder om aan te geven dat er geen enkele intentie is tot vliegen.

Figuur 5 Redenen om vaker te vliegen in de toekomst



Bron: MPN KIM (2022)

Voor de 16% van de vrijetijdsreizigers die minder vaak wil vliegen zijn duurzaamheidsoverwegingen de belangrijkste reden (54%). Een kwart is bang om besmet te worden en wil daarom minder vliegen. Eén op de vijf mensen geeft aan vanwege financiële overwegingen minder te willen vliegen. Ook wil één op de vijf vaker gebruik maken van de auto en/of trein.

Figuur 6 Redenen om minder vaak te vliegen in de toekomst



Bron: MPN KIM (2022)

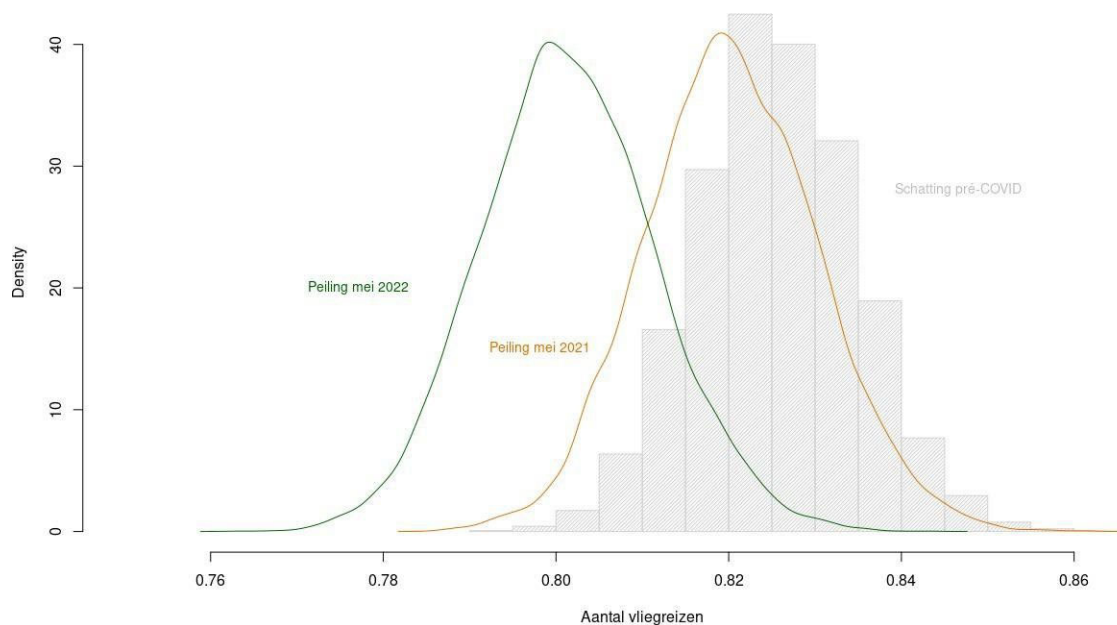
Eerder onderzoek laat zien dat klimaat of milieu nauwelijks een rol spelen voor Nederlanders bij de keuze om wel of niet te vliegen (Zijlstra & Huibregtse, 2018; Kroesen, 2013). In het draagvlakonderzoek van Motivaction (2021) werd de reden 'Ik vond het niet klimaatvriendelijk' werd door 8% van de mensen gegeven als verklaring waarom men geen vliegreis heeft gemaakt in de afgelopen 12 maanden. In dat onderzoek vond men de risico's en het gedoe rondom corona juist belangrijke redenen om niet te vliegen in 2020-2021. Een mogelijke verklaring van het verschil in belang van de redenen is dat een aantal coronamaatregelen ten tijde van hun vragenlijst in augustus 2021 nog relevant waren, terwijl in de MPN-meting van mei 2022 er veel meer maatregelen losgelaten waren. Een dergelijke meting blijft een momentopname.

3.6 Verwacht vlieggedrag na corona

Wanneer we de vliegintentie combineren met het aantal gemaakte vliegreizen in de periode voor corona, zien we dat de frequentie van vliegreizen per persoon iets zal afnemen. Een relatieve daling in de totale gemiddelde intentie ten opzichte van de vorige peiling (mei 2021) is zichtbaar in de resultaten van een simulatie (Figuur 7). In de peiling van dit jaar komt het gemiddelde daling op 2%, de vorige peiling was met 0,4% nauwelijks anders ten opzichte van het referentievlieggedrag. De simulatie is een extrapolatie van de hogere of lagere vliegintentie ten opzichte van het gerapporteerde vlieggedrag over 2017, 2018 en 2019 (de referentie, paragraaf 2; Tabel 1).

Hoewel relatief meer zakelijke reizigers aangeven het aantal reizen te verminderen, heeft dat maar een klein effect op het totaalbeeld van het aantal vliegreizen. Dat komt door het kleine aandeel zakelijk ten opzichte van privé op het totaal aantal reizen. De geschatte daling in het aantal zakelijke vliegreizen is zo'n 8%. Het geschatte aantal privé-reizen in de toekomst is circa 2% lager dan pre-corona. Privé en zakelijk gecombineerd komt op zo'n 2,5% minder vliegreizen uit.

Figuur 7 Geschat aantal vliegreizen per persoon vergeleken met aantal vliegreizen pre-corona



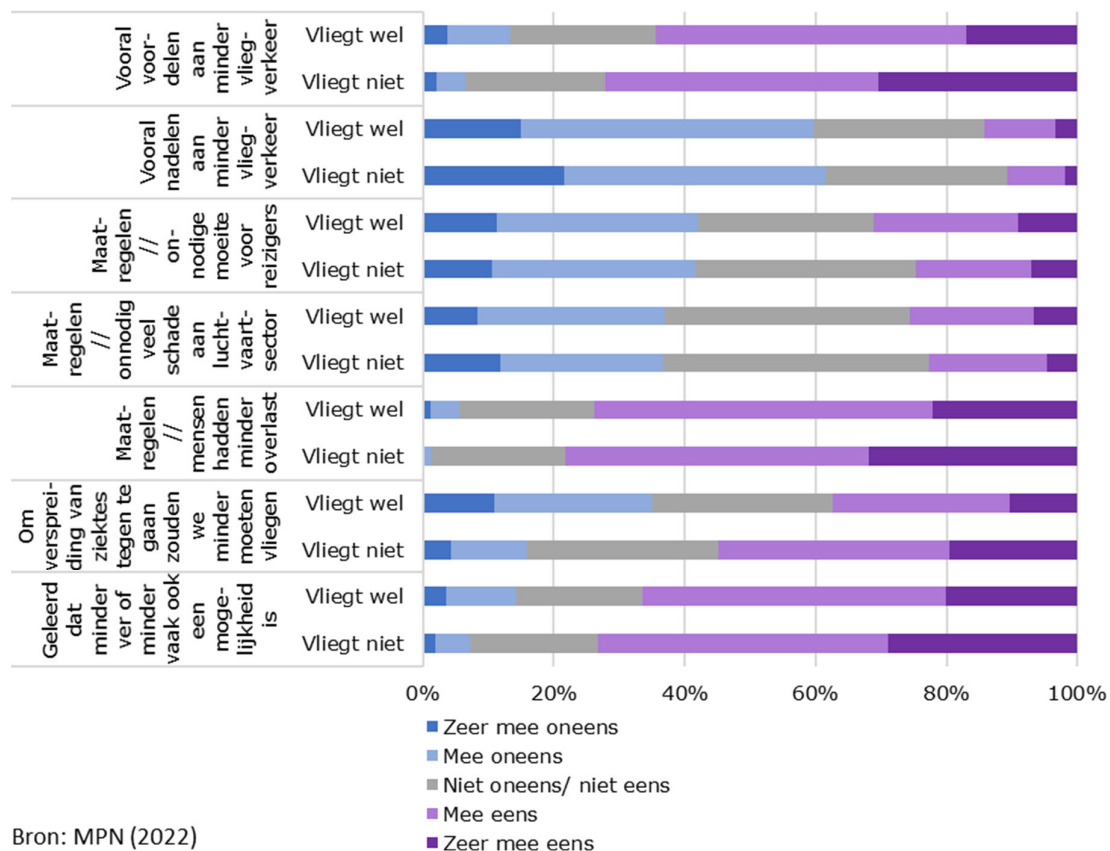
Bron: MPN (2022), resultaten op basis van 10.000 simulaties. Referentie: schatting vlieggedrag pre-COVID op basis van het gerapporteerde vlieggedrag over 2017, 2018 en 2019 (zie paragraaf 2; Tabel 1).

3.7 Houding ten opzichte van luchtvaart

Ongeveer de helft van de mensen ziet vooral voordelen aan het verminderde vliegverkeer tijdens corona; 4% ziet vooral nadelen. Ruim tweederde van de mensen reageert consequent en uitgesproken⁴ op de stellingen die gaan over de gevolgen van minder vliegverkeer, zie figuur 8. Wanneer we de resultaten van de twee stellingen over de voor- en nadelen van minder vliegverkeer samennemen, zien we dat 50% van de mensen hier vooral positief tegenover staat, waarvan 12% hier zelfs twee keer het uiterste antwoord kiest ('zeer' mee eens/oneens). Een kleiner aandeel van 4% ziet consequent vooral nadelen aan het verminderde vliegverkeer, waarvan 1% tweemaal het uiterste kiest. Het besef dat vliegverkeer overlast geeft is grotendeels aanwezig (78%), slechts enkelen vinden niet dat mensen minder overlast hadden ten tijde van reisbeperkingen.

Het komt ook regelmatig voor (bij 20%) dat men neutraal kiest bij de ene stelling, en dan wel eens of oneens bij de andere. Van de mensen die neutraal bij een andere stelling kiezen is 14% deels positief ten opzichte van minder vliegverkeer en 6% deels negatief.

Figuur 8 Impact van corona op houding van reizigers ten opzichte van luchtvaart



Bron: MPN (2022)

⁴ Als men het (zeer) eens is met de stelling 'vooral voordelen', zou men naar verwachting logischerwijs (zeer) oneens kiezen bij de stelling 'vooral nadelen'. En omgekeerd. Deze combinatie van antwoorden zien we als consequent. De kruistabel van de antwoorden op deze twee stellingen geeft de combineerde waardering van minder vliegverkeer.

De coronamaatregelen tijdens de afgelopen twee jaar hebben het vliegverkeer beperkt en zorgen voor extra benodigde inspanningen en controles bij het reizen. Het merendeel van de mensen is het oneens met de stellingen of deze maatregelen 'onnodig' tot schade in de luchtvaartsector of moeite voor reizigers leidden. Ongeveer twee op de vijf mensen staat hier neutraal tegenover.

Wanneer men niet vloog vóór corona, is de bijdrage aan de verspreiding van een infectieziekte een extra reden om 'minder' te vliegen (55%). Onder vliegreizigers zijn circa evenveel mensen het eens als oneens met de stelling om vanwege de verspreiding van infectieziektes minder vaak te vliegen (respectievelijk 37% en 35%). Bij deze stelling vinden we het grootste verschil tussen de groepen vliegers en mensen die voorheen niet vlogen.

Het merendeel van de mensen (70%) is zich bewuster geworden van alternatieven door de situatie tijdens corona. Opvallend is de bevinding dat de mensen die niet vlogen ook zeggen in de afgelopen jaren meer te hebben geleerd over minder ver reizen of minder vaak vliegen (66%).

4. Conclusies en discussie

4.1 Beantwoording van de onderzoeksvraag: wat zijn de vliegintenties en het verwachte vlieggedrag van Nederlanders na twee jaar coronapandemie

Op basis van dit onderzoek kunnen we concluderen dat de corona pandemie van de afgelopen twee jaar een bescheiden effect heeft op de vliegintenties van Nederlanders. Wanneer we de vliegintentie combineren met het aantal gemaakte vliegreizen in de periode voor corona, zien we dat het **gemiddelde aantal vliegreizen per persoon iets kan afnemen** ten opzichte van de periode voor de pandemie. Hierbij zien we de volgende opvallende zaken:

- Duurzaamheid lijkt een prominente reden te zijn om minder te gaan vliegen. De helft van de mensen die aangeven minder vaak te gaan vliegen voeren duurzaamheids-overwegingen op als reden hiertoe. Daarmee lijkt er sprake te zijn van een breuk met het recente verleden, waarbij duurzaamheidsoverwegingen nauwelijks een rol speelden (cf. Zijlstra & Huibregste, 2018; Motivaction, 2021; Kroesen, 2013).
- Uit de MPN-meting blijkt dat corona-gerelateerde redenen in mindere mate spelen, zoals angst om besmet te worden, niet dicht naast een vreemde te willen zitten en angst om vast te komen te zitten op de bestemming. De onrust van de coronapandemie lijkt daarmee over zijn hoogtepunt heen.
- De recent gemeten vliegintentie is lager dan bij de meting uit mei 2021. Men is iets terughoudender om te vliegen. Een mogelijke verklaring ligt in de momentopname van de meting, gezien de nieuwsberichten over de lange rijen op Schiphol die in mei 2022 verspreid werden. Wanneer deze problemen opgelost zijn, kan vertrouwen herstellen.
- De vliegintentie onder zakelijke vliegers is sterker verminderd dan de vliegintentie van vrijetijdsreizigers. Hiervoor zijn verschillende mogelijke verklaringen, zoals dat de

faciliteiten voor online vergaderen de afgelopen jaren zijn toegenomen in kwaliteit en kwantiteit.

Ons onderzoek toont – ondanks de zeer lichte daling in de vlieggeneigdheid – vooral **een hoge mate van continuïteit**. We zien in de periode van voor de pandemie dat de groep mensen die vliegreizen maakt jaar-op-jaar sterk gelijk is. De groep die niet vliegt is daarmee ook behoorlijk stabiel. De correlatie van het ene jaar naar het andere jaar is hoog, zelfs wanneer we het aantal gemaakte vliegreizen in ogenschouw nemen. Mensen die zakelijk vliegen, vliegen stevast ook voor privédoeleinden. En tijdens de pandemie piekte de groep die 'evenveel' zal blijven vliegen in alle peilingen, ook in die van mei 2021 en mei 2022, zoals getoond in deze paper. Wanneer we de losse peilingen met elkaar vergelijken zien we ook veel continuïteit. De eerder gegeven antwoorden zijn een goede voorspeller voor de antwoorden in een nieuwe peiling. Een hoge mate van continuïteit wordt ook door Motivactionesignaleerd in de peilingen die zij uitvoerden (Motivaction, 2021). Zo is de groep die bereid is tot minderen sinds de eerste meting in 2018 even groot is gebleven.

Nederlanders waardeerden de **vermindering van het vliegverkeer** tijdens de pandemie voornamelijk positief. Ongeveer de helft van de mensen ziet vooral voordelen, tegenover 4% die vooral nadelen ziet. Bijna vier op de vijf mensen erkent dat mensen minder overlast hadden door minder vliegverkeer, slechts enkelen zijn het daarmee oneens. Het merendeel van de mensen vindt dat coronamaatregelen niet 'onnodig' tot schade in de luchtvaartsector of tot moeite voor reizigers leidden. Ruim tweederde van de mensen, zowel vliegers als niet-vliegers, is zich bewuster geworden van alternatieven door de situatie tijdens corona. Een attitudeverandering is nog niet noodzakelijk een gedragsverandering.

4.2 Implicaties voor de luchtvaart vanuit Nederland

In deze bijdrage staat het reizigersperspectief centraal, maar dat is niet als enige bepalend voor het totaalbeeld van passagiers en vluchten in de luchtvaart. De gevolgde methode is bevat meetfouten en geeft ook niet het complete beeld.

De gevolgde methode kent imperfecties. Vragenlijstonderzoek komt met meetfouten. We werken met een steekproef en moeten daarom foutmarges accepteren. De mensen die al sinds 2017 in ons panel zitten en netjes de coronapeilingen invulden hebben mogelijk een bepaald (en afwijkend) persoonsprofiel (Revilla et al., 2021; Callegaro, 2014). De vertaling van antwoorden naar het aantal vliegreizen leunt op enkele aannames (Tabel 1). En zo zijn er wel meer nuanceringen te noemen. Daar komt bij dat mensen nu mogelijk nog niet goed kunnen inschatten wat hun gedrag in de toekomst zal zijn. De intentie is niet hetzelfde als werkelijk gedrag. Daarbij kunnen ook de persoonlijke omstandigheden veranderen: nieuwe partner, meer inkomen, etc.

Naast de persoonlijke intenties van reizigers zijn er ook tal van bredere ontwikkelingen die het uiteindelijke aantal passagiers of vluchten vanuit Nederland kunnen beïnvloeden. Sinds de uitbraak van de pandemie is de totale bevolking gegroeid (+2,1%), waardoor ook het aantal passagiers kan toenemen. Ook al blijft de vlieggeneigdheid per persoon gelijk of neemt die af. Met name voor de zakelijke reiziger geldt dat hij of zij niet alleen

staat in de keuze om te gaan vliegen. Een werknemer kan hierbij worden gestuurd door (bijgesteld) organisatiebeleid – de baas kan hebben gezien dat het zakendoen met minder reizen prima resultaat oplevert. Ook de klanten of collega's die voorheen bezocht werden zijn mogelijk over de angst voor de online vergadertools heen. Congressen worden online ontsloten of mogelijk helemaal opgedoekt in fysieke vorm (Zijlstra & Rienstra, 2021). De afgelopen maanden zagen we bovendien berichten in het nieuws over stakingen van piloten in Europa, personeelstekorten voor de controles op Schiphol, hogere ticketprijzen en de aankondiging van een verdrievoudiging van de vliegbelasting per 2023. Ook werd recent bekend dat Schiphol moet krimpen. Een verminderd aanbod heeft onvermijdelijk gevolgen voor passagiers en vluchten.

Referenties

- Callegaro, M. (2014). Online panel research: a data quality perspective. Chichester, Wiley.
- De Haas, M., Hamersma, M. & Faber, R. (2020). Mobiliteit en de coronacrisis: effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving. Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- De Haas, M., Hamersma, M. & Faber, R. (2022). Heeft COVID geleid tot structureel ander reisgedrag? Eerste inzichten op basis van een vervolgmeting met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Verwachte publicatie in juli 2022. Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Hoogendoorn-Lanser, S., Schaap, N. T. W., & Olde Kalter, M. J. (2015). The Netherlands mobility panel: An innovative design approach for web-based longitudinal travel data collection. In *Transportation Research Procedia* (Vol. 11, pp. 311–329). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2015.12.027>.
- Kroesen, M. (2013). Exploring people's viewpoints on air travel and climate change: understanding inconsistencies. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(2), 271-290.
- Lieshout, R., Boonekamp, T. & Kemper, D. (2020) Effecten van COVID-19 op de Nederlandse Luchtvaart. SEO-rapport nr. 2020-52. SEO Amsterdam
- Motivaction (2021). Luchtvaart in Nederland. Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek, meting 2021 (vierde meting, deze vond plaats tijdens de COVID-19-pandemie). In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Amsterdam, Motivaction.
- Revilla, M. et al. (2021). Willingness to Participate in a Metered Online Panel, *Field Methods*, 33(2), pp. 202–216. doi: 10.1177/1525822X20983986.
- Zijlstra, T. & Huibregtse, O. (2018). De Vliegende Hollander. Hoeveel Nederlanders vliegen en de keuzes die ze maken bij een vliegreis. Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Zijlstra, T. & Rienstra, S. (2021). Zakelijk vliegen. Achtergrondrapport. Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.