

Onderzoek naar de bereikbaarheid van het EUREGIO-gebied in het
luchtverkeer
Bijlage A – Mobiliteitsbehoefte
Resultaten van de bevolkings- en bedrijfsenquête

Slotrapportage



Westfälische Wilhelms-Universität Münster
Instituut voor Sociologie
Onderzoeksteam BEMA

Dr. Marko Heyse
Dr. Luigi Droste



Jaar van de enquête: 2018
Datum van de rapportage: februari 2019

Uitvoerend instituut:
Instituut voor sociologie / onderzoeksteam BEMA
Westfälische Wilhelms-Universität Münster
Scharnhorststraße 121, 48151 Münster
<http://bema.uni-muenster.de>

Contactpersoon:
Dr. Marko Heyse
(Hoofd arbeidspakket A: mobiliteitsbehoeften – bevolkings- en bedrijvenenquêtes)
heyse@uni-muenster.de
Tel. +49 251-83-23196

Inhoud

1.	Korte samenvatting van de belangrijkste resultaten	7
2.	De enquêtes in één oogopslag.....	10
3.	Reisgedrag, mobiliteitsbehoefte en tevredenheid over het vliegverkeer binnen de EUREGIO ...	14
3.1.	Hoe vaak vliegt men in de EUREGIO?	14
3.2.	Het vliegtuig als vervoermiddel ter vergelijking	16
3.3.	Waarvoor gebruikt men in de EUREGIO de luchthavens?	18
3.4.	Zijn er dan geen alternatieven voor vliegen? Redenen voor en tegen vliegen: de mening in de EUREGIO.....	20
3.5.	Is vliegen sociaal gestructureerd?	22
3.6.	Welke luchthavens gebruikt men in de EUREGIO?	22
3.7.	Hoe bereikt men in de EUREGIO de luchthaven?	25
3.8.	Waarom kiest men in de EUREGIO voor bepaalde luchthavens?	27
3.9.	Welke voorkeursbestemmingen heeft men in de EUREGIO?	30
3.10.	Hoe tevreden is de EUREGIO over de bereikbaarheid van de regio en de huidige situatie van het vliegverkeer?	31
4.	Sammenvatting en conclusies	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.	Methoden	40
5.1.	Onderzoeksmethoden en steekproeftrekking	40
5.2.	Weergave van de totale hoeveelheid	42
5.3.	Steekproefafwijkingen.....	
5.4.	Vragenlijst	45
6.	Bijlage.....	47

Overzicht afbeeldingen

Afbeelding 1: Vliegfrequentie ter vergelijking (bevolking)	14
Afbeelding 2: Vliegfrequentie ter vergelijking (bedrijven).....	15
Afbeelding 3: Vervoermiddelkeuze bij reizen ter vergelijking (bevolking)	16
Afbeelding 4: Vervoermiddelkeuze bij zakenreizen ter vergelijking (bedrijven).....	17
Afbeelding 5: Gebruiksdoel van het vliegverkeer uit bedrijfsoogpunt	19
Afbeelding 6: Bestemmingen en vliegfrequenties (bevolking)	20
Afbeelding 7: Redenen voor de keuze van het vliegtuigs bij reizen in vergelijking	21
Afbeelding 8: Aandeel luchthavengebruik in de EUREGIO (NUTS 3 Niveau).....	23
Afbeelding 9: Meest gebruikte luchthavens der EUREGIO ter vergelijking	24
Afbeelding 10: Vervoermiddelkeuze naar de luchthaven (bevolking).....	26
Afbeelding 11: Redenen voor de vervoermiddelkeuze naar de luchthaven (bevolking)	27
Afbeelding 12: Redenen voor de keuze van een luchthaven (bevolking).....	29
Afbeelding 13: Redenen voor de keuze van een luchthaven (bedrijven).....	29
Afbeelding 14: Voorkeursbestemmingen van de EUREGIO-bevolking naar categorieën ingedeeld.....	30
Afbeelding 15: Voorkeursbestemmingen van de EUREGIO-bedrijven naar categorieën ingedeeld.....	31
Afbeelding 16: Zufriedenheit over de bereikbaarheid van de eigen regio in het luchtverkeer	32
Afbeelding 17: De wens naar alternatieven (bevolking).....	34
Afbeelding 18: Alternatieve keuze en meest gebruikte luchthaven (bevolking).....	35
Afbeelding 19: Genoemde voorkeursluchthavens in regionale vergelijking (bedrijven)	36
Afbeelding 20: Vergelijking van de EUREGIO-steekproef met officiële bevolkingsstatistieken	43

Overzicht tabellen

Tabel 1: Overzicht van de enquête en bijbehorende methode.....	11
Tabel 2: Overzicht valgetallen (niet gewogen) (NUTS 3-niveau) (bevolkingsenquête).....	12
Tabel 3: Overzicht valgetallen (niet gewogen) (NUTS 3-niveau) (bedrijfsenquête).....	13
Tabel 4: Overzicht van de niet-becommentarieerde lijst van tabellen.....	13
Tabel 5: Keuze voor de reisvorm en vervoermiddelen in vergelijking (bevolking).....	18
Tabel 6: Gedetailleerd luchthavengebruik in nationale vergelijking.....	25
Tabel 7: Keuze vervoermiddel voor de reis in regionale vergelijking (bevolking).....	26
Tabel 8: Tevredenheid over de top 3 EUREGIO-luchthavens (verschillende aspecten).....	33
Tabel 9: Meest gebruikte luchthaven en genoemde voorkeursluchthaven (bedrijven).....	36
Tabel 10: Bedrijfs grootte naar district, regio en landen.....	43
Tabel 11: Bedrijfsbranches naar district/regio en landen.....	44
Tabel 12: Businessmodel naar district/regio en landen.....	44
Tabel 13: Steekproefafwijking bevolkingsenquête.....	45
Tabel 14: Steekproefafwijking bevolkingsenquête.....	45
Tabel A1: Vliegfrequentie naar leeftijd (bevolking).....	47
Tabel A2: Vliegfrequentie naar opleidingsniveau (bevolking).....	47
Tabel A3: Vliegfrequentie naar gender (bevolking).....	47
Tabel A4: Vliegfrequentie naar omvang van het huishouden (bevolking).....	47
Tabel A5: Vliegfrequentie naar urbanisierungsgrad van de woonplaats (bevolking).....	47
Tabel A6: Vliegfrequentie naar district/regio (bevolking).....	48
Tabel A7: Vliegfrequentie naar meest gebruikte luchthaven (bevolking).....	48
Tabel A8: Vliegfrequentie naar bedrijfsomvang (bedrijven).....	49
Tabel A9: Vliegfrequentie naar bedrijfsbranche (bedrijven).....	49
Tabel A10: Vliegfrequentie naar businessmodel (bedrijven).....	49
Tabel A11: Vliegfrequentie naar district/regio (bedrijven).....	50
Tabel A12: Vliegfrequentie naar de meest gebruikte luchthaven (bedrijven).....	50

1. Korte samenvatting van de belangrijkste resultaten

Algemeen vlieg- en reisgedrag

- Vliegereizen zijn zeer geliefd bij de bevolking van de EUREGIO. Ongeveer 41% heeft het laatste jaar minstens één keer een vliegreis gemaakt. Daarentegen geeft ongeveer 30% aan minder vaak te vliegen, terwijl bijna 9% nog nooit heeft gevlogen.
- De bevolking boekt vooral voor langere vakanties graag vliegereizen. Meer dan 43% van de EUREGIO stapt voor langere vakanties ten minste eens per jaar op het vliegtuig. Voor korte vakanties (stedentrips) kiest ongeveer 13% voor het vliegtuig en voor familiebezoek ongeveer 6%. Van de respondenten gebruikt 20% het vliegtuig voor zakelijke reizen.
- Ondanks dat vliegen bij langere vakanties geliefd is, blijft de auto het meest gebruikte vervoermiddel voor zowel lange als korte vakanties, familiebezoek en zakenreizen. Het vliegtuig wordt als vervoermiddel in de EUREGIO vooral voor langere vakanties gebruikt. Voor andere, kortere, reizen (zoals familiebezoek en zakenreizen) kiest men eerder voor de auto en de trein.
- Ongeveer een kwart van de bedrijven in de EUREGIO kiest bij zakenreizen voor het vliegtuig. Meer dan 24% gebruikt het vliegtuig voor zakelijk verkeer en ongeveer 27% kiest een alternatief. Slechts ongeveer 17% van de bedrijven gebruikt nooit het vliegtuig voor zakenreizen.

Bestemmingen en doelstellingen van het luchthavengebruik

- Wat de reisbestemmingen van vluchten betreft richt de EUREGIO-bevolking zich in eerste instantie op Europa. De bevolking in de EUREGIO werd vooral naar reisbestemmingen in Europa gevraagd. Ongeveer 46% van de respondenten gaf aan jaarlijks eens of meer dan eens het vliegtuig te nemen naar bestemmingen binnen Europa. Vergeleken daarmee vliegt slechts 18% jaarlijks een of meer keer internationaal.
- De EUREGIO-bedrijven gebruiken het vliegtuig vooral voor nationale en internationale rechtstreekse vluchten, maar ook voor aansluitende vluchten naar knooppunten en voor het invliegen van externe zakenpartners is het vliegtuig populair. Slechts ongeveer 5% van de bedrijven gebruikt meerdere keren per maand c.q. 11% jaarlijks meerdere keren het vliegtuig voor vrachtvervoer.

Subjectieve redenen voor en tegen het vliegen

- Het milieu is voor velen een belangrijke reden om niet voor vliegen te kiezen. Zowel bedrijven als bevolking zijn de mening toegedaan, dat er vanwege de impact op het milieu niet zou moeten worden gevlogen. Dit milieubesef speelt vooral bij bedrijven in het Nederlandse deel van de EUREGIO.

Sociale structurering van het vlieggedrag

- Vliegen als manier van reizen is bij de bevolking zowel sociaal als regionaal ingebed. Waar het vlieggedrag de klassieke socio-structurele variabelen raakt, zijn de resultaten zoals verwacht. Terwijl er in de EUREGIO geen noemenswaardige verschillen bestaan in reizen door mannen of vrouwen, varieert het vlieggedrag bij bepaalde leeftijdscategorieën wel degelijk. Vooral inwoners tussen 35 en 49 en boven de 60 jaar vliegen verhoudingsgewijs vaker. Uit de enquêtegegevens kan vooral worden opgemaakt dat hoger-opgeleiden (kwalificatie voor toelating tot hogeschool/universiteit) vaker vliegen. Bovendien komt naar voren dat de inwoners uit het district Coesfeld, Twente, Osnabrück en Münster kun-

nen worden gerekend tot de “veelvliegers”. Ook speelt de omvang van het huishouden een rol. In een- en tweepersoonshuishoudens wordt verhoudingsgewijs meer gevlogen.

Bedrijfskenmerken en mobiliteitsgedrag

- Vliegen als manier van reizen hangt bij bedrijven in de praktijk ook af van de grootte, branche en oriëntatie. In de EUREGIO blijkt dat werknemers van grotere bedrijven uit de industrie (meer dan 100 werknemers) en industriële productiebedrijven verhoudingsgewijs vaker vliegen. In de dienstverlenende sector komt dit zelden voor. Gezien de bedrijfsoriëntatie en het bedrijfsmodel blijkt, zoals verwacht, dat Europees en vooral internationaal georiënteerde bedrijven vaker het vliegtuig nemen dan de meer regionaal georiënteerde bedrijven.

De meest gebruikte luchthavens

- De luchthaven van Düsseldorf is de meest gebruikte luchthaven, zowel door de bevolking als door de bedrijven binnen de EUREGIO, gevolgd door Münster-Osnabrück en Schiphol. Deze top 3 beantwoordt samen aan de meer dan 80% van de euregiorelevante, luchthaven-gerelateerde vraag van de bevolking. Bij bedrijven ligt dit aandeel bijna op 90%. De evaluaties laten zien dat het om een voornamelijk nationaal gebruik van luchthavens gaat. In de meeste gevallen wordt gebruik gemaakt van de luchthavens in het eigen land. Van de Duitse districten en “kreisfreie” steden is meer dan 95% van de vraag gericht op luchthavens in Duitsland. In Nederland geldt min of meer hetzelfde voor de Nederlandse luchthavens (77%), slechts 23% van de Nederlandse regio vliegt vanaf een Duitse luchthaven. Voor zowel bedrijven als bevolking zijn respectievelijk Schiphol en Düsseldorf de eerste en tweede keuze, terwijl de EUREGIO aan Duitse kant voorkeur heeft voor Düsseldorf en Münster-Osnabrück. Opvallend is dat vanuit Nederland Münster-Osnabrück noch voor bedrijven noch voor bevolking een relevante optie schijnt te zijn.

Vervoer naar de luchthaven

- De meeste reizigers (70%) in de EUREGIO kiezen voor de auto om naar de luchthaven te gaan. Ongeveer 25% van de reizigers neemt de trein naar de luchthaven.
- De transportkeuze naar de luchthaven hangt meestal af van de reistijd (87%). Niet minder belangrijk bij de vervoerkeuze is het comfort (85%). De reiskosten lijken ook van belang (70%), maar zijn in vergelijking met het tijd- en comfortaspect toch minder zwaarwegend.

Redenen voor de keuze voor een bepaalde luchthaven

- De keuze van de bevolking voor een bepaalde luchthaven is veelal gebaseerd op de mogelijkheid om rechtstreeks te vliegen (86%), goede bereikbaarheid met de auto (79%) of versneld inchecken (79%), de luchthaven niet te ver weg ligt (77%) en de vliegtijden aantrekkelijk zijn (75%). Het non-aviation gebied en speciale dienstverlening spelen voor de meesten maar een kleine rol bij de keuze van de luchthaven. Bij 77% van de bedrijven gaat het om een goede bereikbaarheid per auto. Hetzelfde belang hecht men aan gunstige vliegtijden (80%) en een snelle incheck (77%). Anderzijds zijn de nabijheid van luchthavens voor bedrijven (49%), de bereikbaarheid per trein (41%), internationale rechtstreekse vluchten (37%) verhoudingsgewijs minder relevant als het om vrachtvervoer gaat.

De gewenste bestemmingen

- De gewenste bestemmingen van de EUREGIO-bedrijven zijn Berlijn, München, Londen en Wenen (samen goed voor ongeveer 50% van de vluchten). De bevolking noemt als vakan-

tiebestemming Zuid-Europa en de Middellandse Zee (20%), Europese hoofdsteden (15%) en de Canarische Eilanden (6%) of Palma de Mallorca (5%).

Tevredenheid

- De beoordeling van de bereikbaarheid in de eigen regio per vliegtuig ligt binnen de EUREGIO gemiddeld op 2,6 (op de 6-puntenschaal: 1=zeer goed; 6=zeer slecht). Van de respondenten beoordeelt 55% de bereikbaarheid van de eigen regio per vliegtuig als goed tot zeer goed). De uitkomsten lopen echter sterk uiteen per district en regio. In vergelijking tot de Duitse districten, waar de bereikbaarheid eerder positief wordt beoordeeld, vallen de beoordelingen in de Nederlandse regio naar verhouding minder positief uit.
- Gelet op de omstandigheden op de luchthaven waren bedrijven evenals bevolking minder tevreden over de parkeertarieven en de OV-verbindingen.
- De luchthaven Münster-Osnabrück is ontegenzeggelijk de meest gewaardeerde luchthaven van de EUREGIO, maar er zijn uiteraard ook opvallende nationale verschillen. Ongeveer 72% van de EUREGIO-bevolking geeft aan liever vanaf Münster-Osnabrück te vliegen dan vanaf de meest gebruikte luchthavens. Dit beeld verliest echter zijn homogeniteit als het wordt gedifferentieerd naar nationale voorkeuren. In het Duitse deel van de EUREGIO ligt Münster-Osnabrück met afstand op kop als voorkeursluchthaven met bijna 90%. Deze monopolypositie krijgt Münster-Osnabrück niet vanuit Nederland. Nederlanders hebben meerdere favoriete luchthavens en vliegen naast Münster-Osnabrück (36%) ook vanaf o.a. Weeze/Niederrhein (13%) en Eindhoven (10%). Een soortgelijk beeld komt bij bedrijven ook naar voren. Zo geeft 74% van de EUREGIO-bedrijven aan bij voorkeur vanaf Münster-Osnabrück vliegen (mits een passend aanbod beschikbaar is). Dit is althans het geval aan Duitse zijde, ongeveer 85% zou het liefst vanaf Münster-Osnabrück vliegen, terwijl dit aandeel in Nederland (21%) beduidend lager ligt. Van de Nederlandse bedrijven vliegt 40% bij voorkeur vanaf Twente.

2. De enquêtes in één oogopslag

Vanwege de geografische ligging van de EUREGIO en hun specifieke infrastructuur met aangrenzende regio's zijn voor vliegvluchten niet alleen de luchthavens binnen de EUREGIO interessant. Ook verder gelegen luchthavens, buiten de EUREGIO, zijn een optie. Naast de luchthaven Münster-Osnabrück (FMO) bevinden zich binnen de EUREGIO ook nog kleinere luchthavens die nauwelijks van belang zijn voor het massa-luchtverkeer, maar die wel degelijk door bedrijven worden gebruikt voor zakelijk vervoer (bijvoorbeeld Twente en Stadtlohn-Vreden). Belangrijke luchthavens buiten de EUREGIO zijn de grote internationale knooppunten zoals Schiphol (64 miljoen passagiers per jaar) en Düsseldorf (25 miljoen). Maar ook de regionale luchthavens met verhoudingsgewijs minder passagiers zoals Dortmund (2 miljoen), Weeze/Niederrhein (1,9 miljoen, Paderborn/Lippstadt (0,73 miljoen) of Lelystad (geopend voor lijnvluchten vanaf 2020) zijn zeker van belang.

De ontwikkelingen in het luchtverkeer worden op dit moment blootgesteld aan invloeden zoals de toenemende mobiliteitsbehoefte en het veranderend milieubewustzijn. Ook de technologische vooruitgang en de toegenomen concurrentie, nieuwe richtlijnen en (financieel-)politieke beleidskaders zijn van invloed. Dat deze verschillende gevolgen een concrete uitwerking op de politieke context uitoefenen, wordt bewezen door o.a. de discussies over de gerichtheid en ontwikkeling van het vliegverkeer in de EUREGIO. Een belangrijk voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld de deels controversiële discussie over de verlenging van de start- en landingsbaan van Münster-Osnabrück, de terugloop in de passagiersaantallen¹, de uitbreiding van de luchthaven Twente², de bereikbaarheid van FMO over land vanuit Nederland³, de start van een betere ontsluiting van de Nederlandse markt⁴, een mogelijke aansluiting van het FMO op het spoorwegennet en de ontwikkeling van FMO naar een EUREGIO-luchthaven⁵. Bovendien verduidelijkten recentelijk bij consolidatie en insolventie van luchtvaartmaatschappijen (zoals Air Berlin, Germania en flybmi) enkele veelbetekenende effecten de dynamische marktsituatie in de luchtvaartbranche. In deze context kan een grensoverschrijdende noodzaak aan handelend optreden worden afgeleid voor lokale en regionale actoren binnen de EUREGIO voor de gezamenlijke en toekomstige ontwikkeling van het luchtverkeer.

Tegen deze achtergrond zullen Duitse en Nederlandse projectpartners, onder auspiciën van EUREGIO, het INTERREG-project "Bereikbaarheid vanuit de lucht" uitvoeren. Het project bestaat uit drie deelprojecten die elk vanuit een ander perspectief de luchtvaart in de EUREGIO bezien. Uitgaande van een analyse van de huidige vraag (deelstudie 1), van het huidige aanbod (deelstudie 2) wordt de toekomstige ontwikkeling (deelstudie 3) in beschouwing genomen.

In het kader van deelstudie 1 (arbeidspakket A) hebben de onderzoeksteams BEMA en het Instituut voor Sociologie van de Westfälische Wilhelms-Universität Münster van juni-september 2018 twee verschillende enquêtes in het EUREGIO-gebied uitgevoerd om een representatief en gedifferentieerd beeld te krijgen van de op de mobiliteitsbehoefte gebaseerde

¹ Daling van 1,8 mln. (2000) op 0,8 mln. (2016), in 2017 stijging naar 0,97 mln. passagiers (NOZ, 12.12.2018): www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/1608881/fmo-begruesst-millionsten-fluggast-2018?amp.

² NOZ (26.9.2013): www.noz.de/deutschland-welt/niedersachsen/artikel/416360/regionalflyghafen-twente-airport-kann-kommen en NOZ (27.9.2013): www.noz.de/deutschland-welt/niedersachsen/artikel/416403/airport-twente-droht-ein-millionen-grab-zu-werden

³ AZ (7.2.2015): www.azonline.de/Muensterland/1871376-Anbindung-an-den-Flughafen-Muenster-Osnabrueck-Bus-und-Taxilinie-von-Enschede-zum-FMO

⁴ Hasepost (2.12.2016): www.hasepost.de/flughafen-fmo-fuer-niederlaender-attraktiver-sunweb-21575

⁵ WN (1.7.2014): www.wn.de/Muenster/2014/07/1634202-Schienenanbindung-fuer-Flughafen-gefordert-FMO-soll-Euregio-Airport-werden

marktvraagstructuren. Zowel aan Duitse als Nederlandse zijde ging het steeds om een bevolkingsenquête en een bedrijfsenquête (zie tabel 1).

Tabel 1: Overzicht van de enquête en bijbehorende methode

Enquête	Methode	Onderzoeksprio- de	Valgetal	Retourpercenta- ge/dekkingsgraad
Bevolkingsenquête in Duits EUREGIO-gebied	Telefonisch onderzoek (CATI)	juni – augustus 2018	1.908	18,4%
Bedrijfsenquête in Duits EUREGIO-gebied	Schriftelijk onderzoek (PAPI + online-code)	juni – september 2018	539 (65 Online, 474 PAPI)	12,8%
Bevolkingsenquête in Nederlands EUREGIO-gebied	Online-onderzoek (panel) ⁶	juni – august 2018	1.019	–
Bedrijfsenquête in Nederlands EUREGIO-gebied	Schriftelijk onderzoek (alleen online-code)	juni – september 2018	162	7,0%

De vragenlijsten van beide enquêtes waren eenduidig gestructureerd om een zo goed mogelijke vergelijking te kunnen maken. Bovendien werden de nationale conventies met betrekking tot sociologisch onderzoek gevolgd. Dat betekent dat de bevolkingsenquête in de Duitse gemeenschappen met een computerondersteund telefonisch onderzoek werd uitgevoerd en de Nederlandse bevolkingsenquête online werd gehouden. De EUREGIO-bedrijven werden per post benaderd. In Duitsland kregen de bedrijven een gefrankeerd retourenvelop (PAPI), maar met een gepersonaliseerde toegangscode in de brief was het ook mogelijk om online te reageren. In Nederland werd afgezien van de retourenvelop en kon men alleen online deelnemen met gebruik van de toegangscode.

De vertaling van de vragenlijsten naar het Nederlands is uiterst zorgvuldig uitgevoerd. Daarbij werd niet alleen rekening gehouden met typisch Nederlandse uitdrukkingen en werden nationale conventies toegepast in de enquête, ook werd rekening gehouden met systematische aspecten bij de opstelling van de vragenlijst in beide talen.

De vragenlijsten gingen over het algemeen reisgedrag en vliegtuiggebruik maar stelden ook gedetailleerde vragen over gebruiksgewoontes en beoordelingen van de EUREGIO-luchthavens⁷. Bovendien werden er vragen gesteld met betrekking tot behoeften, tevredenheid en wensen voor de toekomst voor de gebruikte luchthavens en over de algemene toegankelijkheid van de luchthavens vanuit de EUREGIO.

De vragenlijsten zijn afgerond met de gebruikelijke demografische gegevens (gender, leeftijd, woonplaats en opleidingsniveau), om een bivariate analyse mogelijk te maken en de kwaliteit van het onderzoek te kunnen beoordelen.

⁶ Voor het online-onderzoek van de Nederlandse EUREGIO-bevolking kan geen retourpercentage worden bepaald.

⁷ De EUREGIO-vliegvelden zijn van te voren vastgesteld met de projectgroep en omvatten de luchthavens Bremen, Dortmund, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Köln-Bonn, Münster-Osnabrück, Paderborn-Lippstadt, Weeze/Niederrhein (allen aan Duitse zijde) en de luchthavens Schiphol, Eindhoven Airport, Groningen/Eelde Airport, Lelystad Airport, Maastricht/Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport, Twente Airport, Enschede (allen aan Nederlandse zijde).

De totale doelgroep van de enquête was de EUREGIO-bevolking van 18 jaar en ouder. Aanvankelijk werd de bedrijfsenquête steekproefsgewijs beperkt tot de relevante sectoren die ten minste een theoretische band zouden kunnen hebben met het luchtverkeer (industrie, productie-industrie, groothandel, dienstensector enz.) om de kwaliteit van de steekproef en de respons te verhogen en een vertekend beeld te voorkomen (zie bijlage voor methodische details). Om representatieve en valide resultaten te verkrijgen met een informatieve waarde op district-niveau (NUTS 3-niveau) heeft de bevolkingsenquête zich ten doel gesteld ten minste 1800 Duitssprekende en 900 Nederlandssprekende inwoners te interviewen (minimaal 200 inwoners per NUTS 3-eenheid). De corresponderende doelstellingen voor de bedrijfsenquête bedroegen minimaal 450 Duitse bedrijven en 150 Nederlandse bedrijven binnen de EUREGIO. De exacte valgetallen van de enquêtes op district- en regionaal niveau c.q. op internationaal niveau zijn te vinden in tabel 2 c.q. tabel 3.

Om de gegevens van de bevolkingsenquête regionaal te kunnen vergelijken en een vertekend beeld te voorkomen, zijn alle afbeeldingen en tabellen in deze rapportage, indien niet apart vermeld, op basis van berekeningen die met een ontwerp-weging opgesteld, die voor de bevolking-gerelateerde verhoudingen corrigeert.⁸

Tabel 2: Overzicht valgetallen (niet gewogen) (NUTS 3-niveau) (bevolkingsenquête)

Land	District/Regio	Valgetal
Duitsland	District Borken	243
	District Coesfeld	200
	Regio Emsland	200
	Regio Graafschap Bentheim	206
	Regio Osnabrück	204
	“Kreisfreie” stad Münster	246
	“Kreisfreie” stad Osnabrück	202
	District Steinfurt	200
	District Warendorf	207
Duitsland totaal		1.908
Nederland	Twente	549
	Achterhoek	335
	Gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden (HOC)	135
Nederland totaal		1.019
Totaal		2.927

⁸ Voor de bedrijfsenquête kon een dergelijke weging niet worden uitgevoerd, omdat we niet over de informatie beschikken over het totaal aantal bedrijven in het EUREGIO-gebied.

Tabel 3: Overzicht valgetallen (niet gewogen) (NUTS 3-niveau) (bedrijfsenquête)

Land	District/Regio	Valgetal
Duitsland	District Borken	81
	District Coesfeld	35
	Regio Emsland	47
	Graafschap Bentheim	35
	Regio Osnabrück	68
	“kreisfreie” stad Münster	98
	“kreisfreie” stad Osnabrück	41
	District Steinfurt	86
	District Warendorf	44
Duitsland totaal		539
Nederland	Twente	99
	Achterhoek	51
	Gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden	11
Nederland totaal		162
Totaal		696
Ontbrekend		5
		701

In de hier voorliggende rapportage worden de belangrijkste resultaten van de enquêtes samengevat gepresenteerd. In de bijbehorende analyse wordt, vanwege de verscheidene aspecten, uitvoeriger ingegaan op de resultaten van het onderzoek. In deze grafieken zijn uitwerkingen van de enquête in detail opgenomen. De werkwijze van het onderzoek aan het einde van de rapportage geeft een kort overzicht van de methodische benadering en de afzonderlijke trekking van steekproeven. In de bijlage van de rapportage zijn kruistabellen met betrekking tot het vlieggedrag opgenomen met een aantal socio-demografische variabelen (gender, leeftijd, opleiding, woonplaats c.q. bedrijfsgrootte, branche en bedrijfsmodel). De originele vragenlijsten in het Duits zijn ook hier te vinden. Tegelijkertijd bevat de bijlage van deze rapportage acht niet-becommentarieerde lijsten van tabellen (*Cave: deels meer dan 50 losse pagina's!*), elk apart voor (1) de totale EUREGIO, (2) het Duitse deel, (3) het Nederlandse deel en (4) de afzonderlijke districten c.q. regio's in vergelijking met de eenvoudige frequentietellingen van de afzonderlijke vragenlijstitems van de bevolkings- c.q. bedrijfsenquête (zie tabel 4). Geïnteresseerden vinden hier een tabel met een niet-gecorrigeerd overzicht van de afzonderlijke enquête-items. Deze rapportage is daarmee een diepergaand en meer gedetailleerde analyse van de resultaten uit de hoofd rapportage waardoor geïnteresseerden een nog breder overzicht krijgen.

Tabel 4: Overzicht van de niet-becommentarieerde lijst van tabellen

Lijst van tabellen	Inhoud
1 Bevolkingsenquête: EUREGIO totaal	Gewogen frequentietellingen van de enquête-items
2 Bevolkingsenquête: Duitsland	Frequentietellingen voor het Duitse deel van EUREGIO
3 Bevolkingsenquête: Nederland	Frequentietellingen voor het Nederlandse deel
4 Bevolkingsenquête: district-/regioniveau	Vergelijkende frequentietellingen (gewogen) van de vragenlijst-items voor de districten c.q. regio's binnen de EUREGIO (NUTS 3)
5 Bedrijfsenquête: EUREGIO	Frequentietellingen van de vragenlijstitems
6 Bedrijfsenquête: Duitsland	Frequentietellingen voor het Duitse deel van de EUREGIO
7 Bedrijfsenquête: Nederland	Frequentietellingen voor het Nederlandse deel
8 Bedrijfsenquête: districten/regio's	Vergelijkende frequentietellingen van de vragenlijstitems voor de districten c.q. regio's van de EUREGIO (NUTS 3)

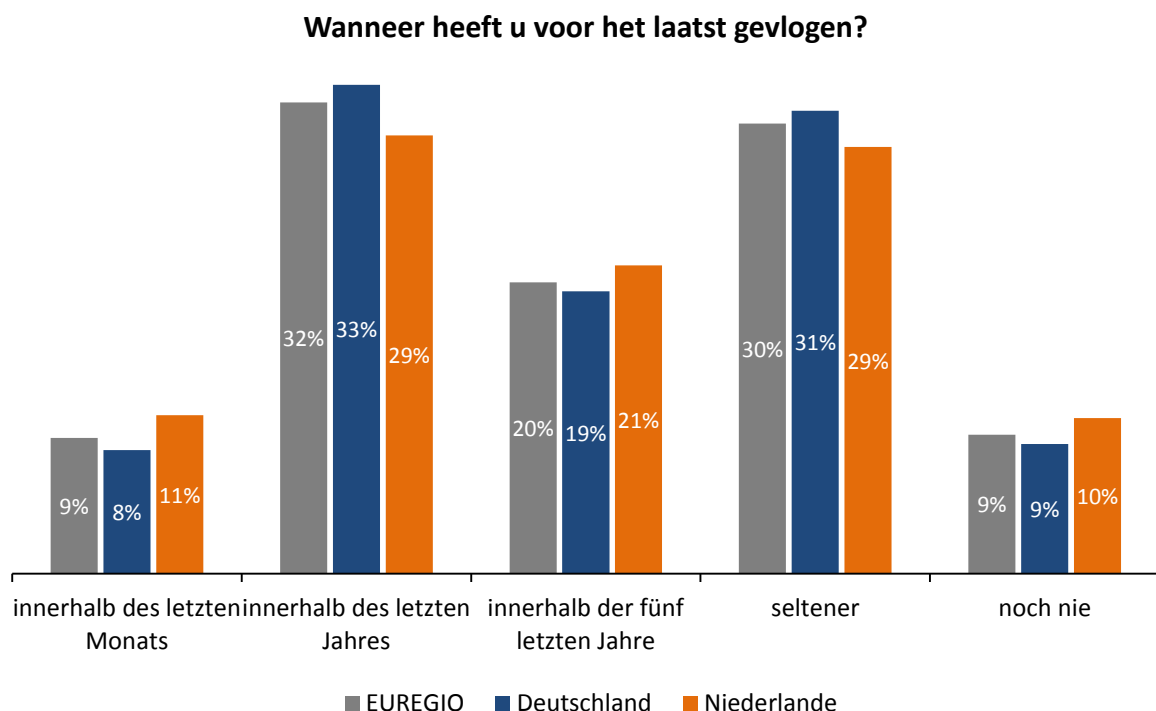
3. Reisgedrag, mobiliteitsbehoefte en tevredenheid over het vliegverkeer binnen de EUREGIO

3.1. Hoe vaak vliegt men in de EUREGIO?

Om een beeld te schetsen van de marktvaagstructuren in de EUREGIO over de luchtvaart, moet eerst gekeken worden naar de verdeling van de vliegfrequenties bij de bevolking en bedrijven. De eerste indicatoren in de gerapporteerde periode zijn de laatst gemaakte vluchten van de bevolking en de gerapporteerde frequentie waarmee werknemers vliegen voor zakenreizen.

Een groot deel van de bevolking in de EUREGIO heeft in het laatste jaar minstens een keer gevlogen (afbeelding 1).

- Meer dan 40% van de bevolking in de EUREGIO heeft in het laatste jaar minstens een keer gevlogen. Daarvan heeft 9% in de laatste maand een vliegreis gemaakt. Daar staat tegenover dat ongeveer 30% aangeeft zelden te vliegen en een kleine 10% heeft helemaal nog nooit gevlogen. In de Duits-Nederlandse vergelijking kunnen slechts minimale verschillen vastgesteld worden. Andere relevante indicatoren voor het vlieggedrag door bevolking worden in paragraaf 3.2 besproken.



Afbeelding 1: Vliegfrequentie ter vergelijking (bevolking)

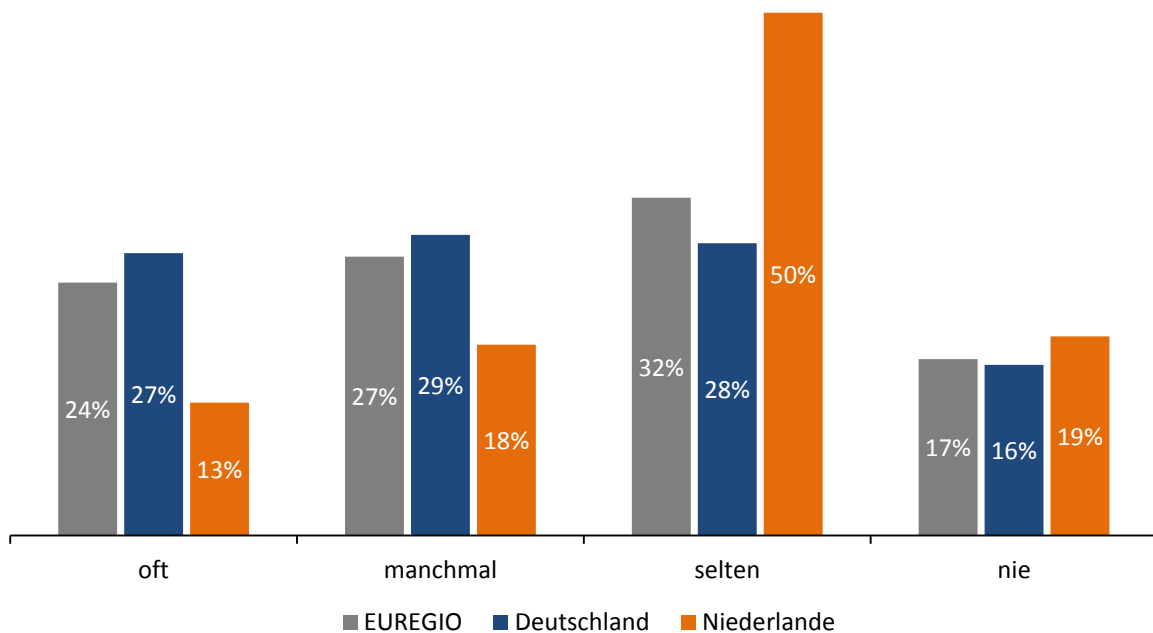
de laatste maand
het laatste jaar
de laatste vijf jaar
zelden
nooit
EUREGIO

Duitsland
Nederland

Een kwart van de bedrijven uit de EUREGIO vliegt regelmatig (afbeelding 2):

- Zo'n 24% van de bedrijven uit EUREGIO neemt voor zakenreizen regelmatig het vliegtuig. Een ongeveer evenredig aandeel (27%) doet dat soms en 32% vliegt zelden. Slechts 17% van de bedrijven geeft aan nooit het vliegtuig te nemen voor een zakelijke reis.
- Er is wel een duidelijk verschil in het vlieggedrag tussen de Duitse en Nederlandse bedrijven van de EUREGIO. Terwijl 27% van de bedrijven in het Duitse deel van de EUREGIO vaak het vliegtuig neemt voor zakelijke reizen en ongeveer 29% dat soms doet, ligt het aandeel in de Nederlandse EUREGIO beduidend lager met ongeveer 13% c.q. 18%. Ongeveer 50% van de bedrijven uit de Nederlandse regio's geeft aan zelden zakelijk te vliegen, dit is met 28% beduidend minder.

Hoe vaak maken werknemers dienstreizen per vliegtuig?



Afbeelding 2: Vliegfrequentie ter vergelijking (bedrijven)

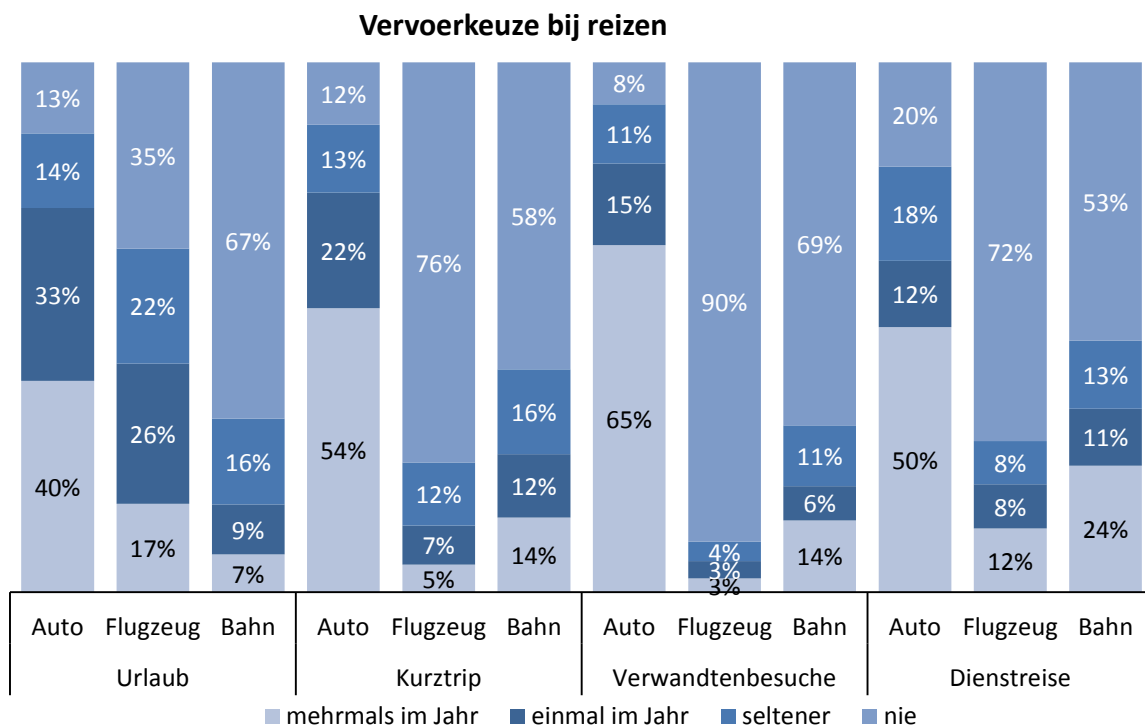
vaak
soms
zelden
nooit
Duitsland
Nederland

3.2. Het vliegtuig als vervoermiddel ter vergelijking

Op grond van de bevindingen over algemeen vlieggedrag is het uiteraard alleen mogelijk om een beperkte uitspraak te doen over de rol die het vliegverkeer speelt en hoe belangrijk of zelfs onmisbaar vliegverkeer is voor EUREGIO-reizigers. Tegen deze achtergrond zouden de vervoerkeuzes met elkaar vergeleken moeten worden. Daarom is het noodzakelijk om de vraag te stellen bij welk soort reizen vaker voor het vliegtuig wordt gekozen en wat dit betekent voor de alternatieven zoals de auto of de trein.

De bevolking kiest vaak eerst voor de auto, de trein komt op de tweede plaats (afbeelding 3):

- Voor particulieren is de auto veruit het meest gebruikte vervoermiddel zowel voor een lange vakantie, een korte reis, familiebezoek of zakenreis. Het vliegtuig speelt bij vakanties en zakenreizen zeker een rol. Voor vakantiereizen neemt 43% van de bevolking ten minste eens per jaar het vliegtuig. Voor zakenreizen wordt aangegeven dat zo'n 28% regelmatig het vliegtuig neemt. Voor korte vakanties, familiebezoek en ook voor zakenreizen gebruikt men na de auto bij voorkeur de trein in plaats van het vliegtuig. Bij alle vragen over vervoer zijn de bus en de fiets van verwaarloosbaar belang. Het is echter wel degelijk belangrijk hier op de nationale kenmerken in reis- en mobiliteitsgedrag te wijzen (tabel 5).



Afbeelding 3: Vervoermiddelkeuze bij reizen ter vergelijking (bevolking)

Auto
 Vliegtuig
 Trein
 Vakantie
 Auto

Vliegtuig
Trein
Korte reis

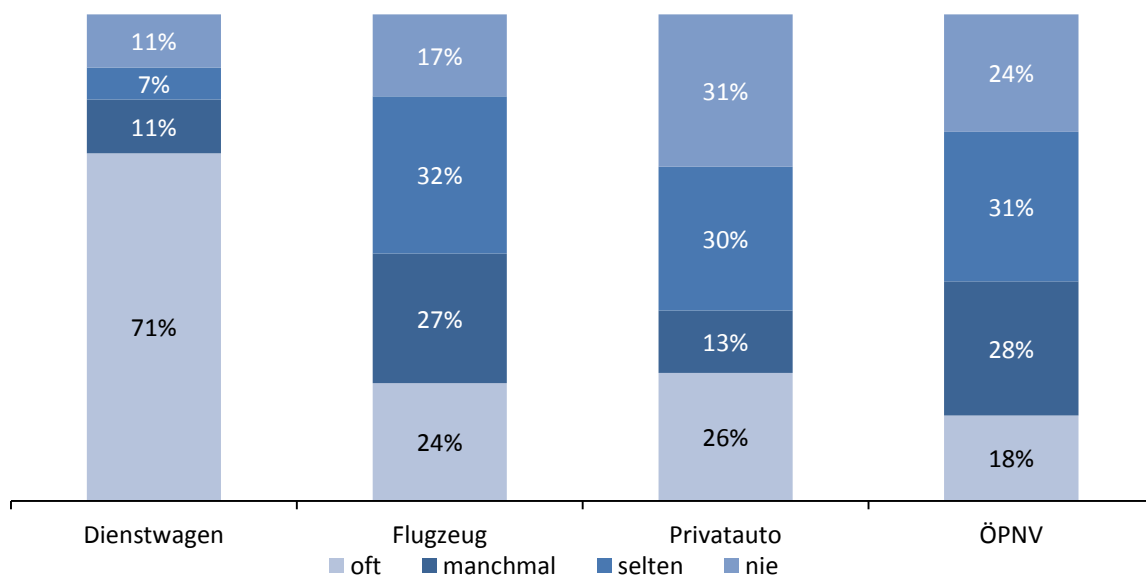
Auto
Vliegtuig
Trein
Familiebezoek

Auto
Vliegtuig
Trein
Zakenreis
Vaker per jaar
Eens per jaar
Zelden
Nooit

Bedrijven maken ook zakenreizen met een dienstauto (afbeelding 4):

- Ongeveer 71% van de bedrijven gebruikt de dienstauto voor zakenreizen. De privéauto (26%), het vliegtuig (24%) en de trein (18%) worden minder vaak voor zakelijk verkeer gebruikt. Slechts 17% van de bedrijven gaf aan nooit voor het vliegtuig te kiezen voor zakenreizen. Bij de keuze van het vervoermiddel zijn er bovendien nationale verschillen te zien. Terwijl er aan de Nederlandse kant zakenreizen vaak worden gedaan met de privéauto, wordt in Duitsland duidelijk de dienstauto vaker gebruikt. Bedrijven in het Duitse deel van de EUREGIO gebruiken ook vaker het vliegtuig voor zakenreizen vergeleken met de Nederlandse regio.

Frequentie van zakenreizen met de volgende vervoermiddelen ...



Dienstauto

Vliegtuig
Privéauto
OV

Vaak
Soms
Zelden
Nooit

Afbeelding 4: Vervoermiddelkeuze bij zakenreizen in vergelijking (bedrijven)

Tabel 5: Keuze voor de reisvorm en vervoermiddelen in vergelijking (bevolking)

Soort reis en vervoermiddel	Vaker per jaar		Eens per jaar		Zelden		Nooit		Totaal	
	DE	NL	DE	NL	DE	NL	DE	NL	DE	NL
Vakantie algemeen	41%	50%	34%	30%	8%	13%	17%	7%	100%	100%
Vakantie: auto	38%	44%	32%	33%	11%	19%	19%	5%	100%	100%
Vakantie: vliegtuig	18%	14%	24%	31%	17%	29%	41%	26%	100%	100%
Vakantie: trein	7%	7%	9%	10%	11%	25%	73%	58%	100%	100%
Vakantie: bus	2%	3%	5%	7%	7%	17%	86%	73%	100%	100%
Vakantie: fiets	3%	8%	3%	5%	5%	16%	89%	71%	100%	100%
Korte reis algemeen	50%	45%	18%	21%	9%	22%	23%	12%	100%	100%
Korte reis: auto	53%	55%	20%	25%	11%	16%	16%	4%	100%	100%
Korte reis: vliegtuig	4%	8%	4%	13%	6%	21%	86%	59%	100%	100%
Korte reis: trein	16%	12%	12%	11%	10%	25%	62%	52%	100%	100%
Korte reis: bus	5%	4%	5%	6%	5%	15%	86%	74%	100%	100%
Korte reis: fiets	4%	8%	2%	5%	3%	17%	90%	70%	100%	100%
Zakenreis algemeen	15%	8%	3%	4%	4%	9%	78%	79%	100%	100%
Zakenreis: auto	53%	44%	9%	19%	13%	28%	25%	9%	100%	100%
Zakenreis: vliegtuig	11%	14%	4%	16%	4%	16%	81%	54%	100%	100%
Zakenreis: trein	23%	26%	9%	14%	9%	20%	59%	40%	100%	100%
Zakenreis: bus	1%	8%	2%	8%	2%	15%	94%	69%	100%	100%

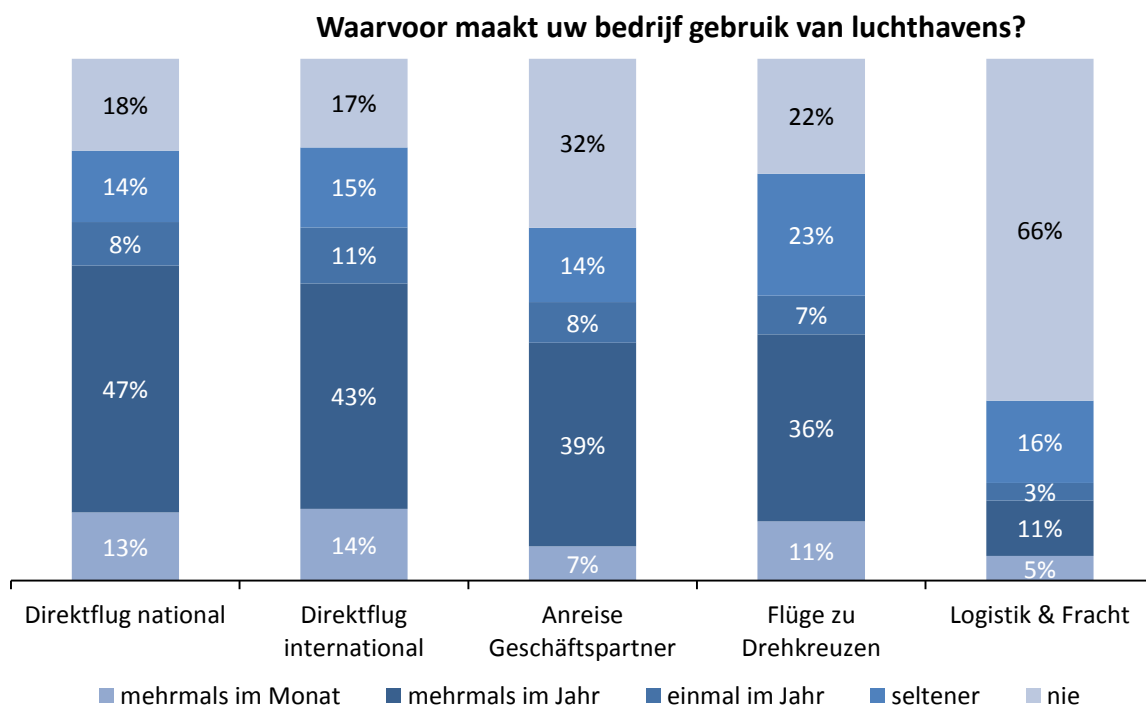
3.3. Waarvoor gebruikt men in de EUREGIO de luchthavens?

In het vorige deel kon worden aangetoond dat de bevolking vooral bij langere vakanties vaak het vliegtuig gebruikt. 25% van de bedrijven in de EUREGIO gebruikt voor zakenreizen vaak het vliegtuig en 25% doet dit soms. Maar naar welke bestemmingen wordt er gevlogen? Welke bestemmingen hebben zakenreizen en maken bedrijven ook gebruik van luchthavens voor andere doeleinden?

Bedrijven gebruiken luchthavens vooral voor nationale en internationale rechtstreekse vluchten, en minder voor vracht en logistiek (afbeelding 5):

- Ongeveer 60% van de bedrijven in de EUREGIO gebruikt vaker (vaker per maand c.q. vaker per jaar) luchthavens voor nationale en internationale rechtstreekse vluchten. Daarbij is het wel belangrijk te vermelden, dat bij Nederlandse bedrijven nationale vluchten niet gebruikelijk zijn. Maar 2% geeft hier aan vaker per maand en 20% vaker per jaar zakenreizen per vliegtuig te ondernemen binnen Nederland. Bijna 40% maakt vaker per jaar gebruik van het vliegtuig voor het invliegen van externe zakenpartners en voor aansluitende vluchten naar internationale knooppunten. Daarentegen gebruikt maar 5% van de bedrijven vaker per maand c.q. 11% vaker per jaar luchthavens voor vracht en logistiek. Een deel hiervan (66%) geeft aan dat gebruik van de luchthaven nooit op vracht- en logistieke redenen is gebaseerd.

- Bedrijven maken zelden of nooit gebruik van diensten van luchthavens, zoals overnachting in hotels, huren van ruimtes of logistieke diensten. Hierbij kan nog vermeld worden dat ongeveer 11% van de bedrijven (in Duitsland ongeveer 10%, in Nederland ongeveer 20%) jaarlijks wel vaker hun toevlucht zoekt in luchthavenhotels.



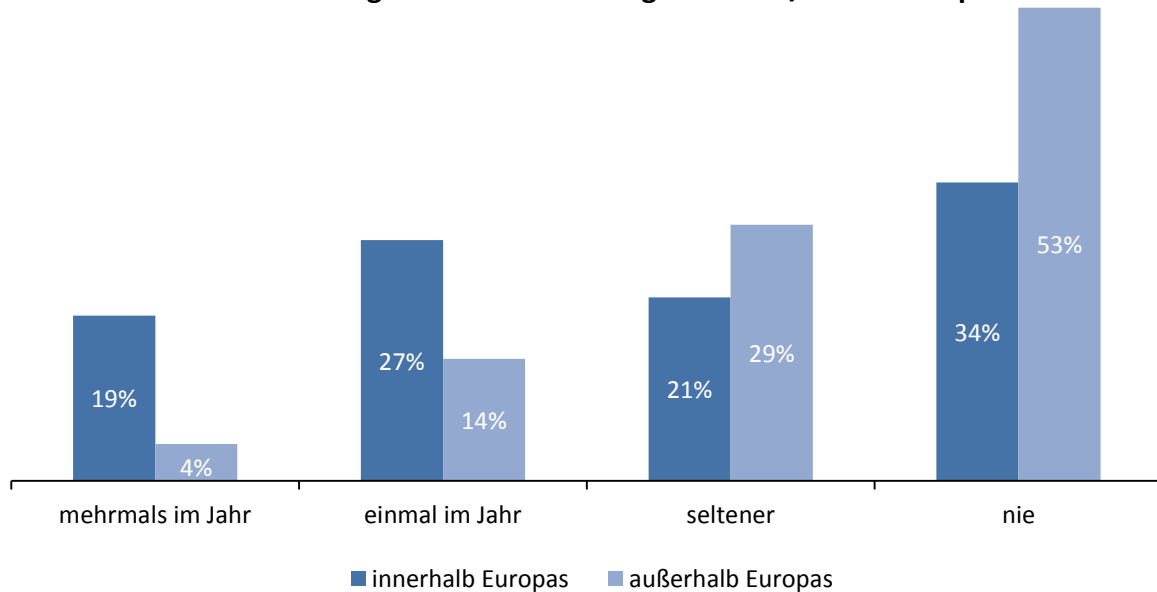
Afbeelding 5: Gebruiksdoel van het vliegverkeer uit bedrijfs oogpunt

Rechtstreekse vlucht nationaal
 Rechtstreekse vlucht internationaal
 Invliegen zakenpartner
 Vluchten naar knooppunten
 Logistiek & vracht
 vaker per maand
 vaker per jaar
 eens per jaar
 zelden
 nooit

De EUREGIO is wat betreft bestemmingen overwegend Europees georiënteerd (afbeelding 6):

- Bijna de helft van de respondenten (46%) vliegt minstens eens per jaar naar bestemmingen binnen Europa. Bestemmingen buiten Europa worden in deze frequentie door 18% genoemd. Slechts 34% van de respondenten gaf aan nog nooit te hebben gevlogen op bestemmingen binnen Europa en 53% heeft nog nooit gevlogen naar bestemmingen buiten Europa.

Hoe vaak vliegt u naar bestemmingen binnen/buiten Europa?



Afbeelding 6: bestemmingen en vliegfrequenties (bevolking)

vaker per jaar
eens per jaar
zelden
nooit
binnen Europa
buiten Europa

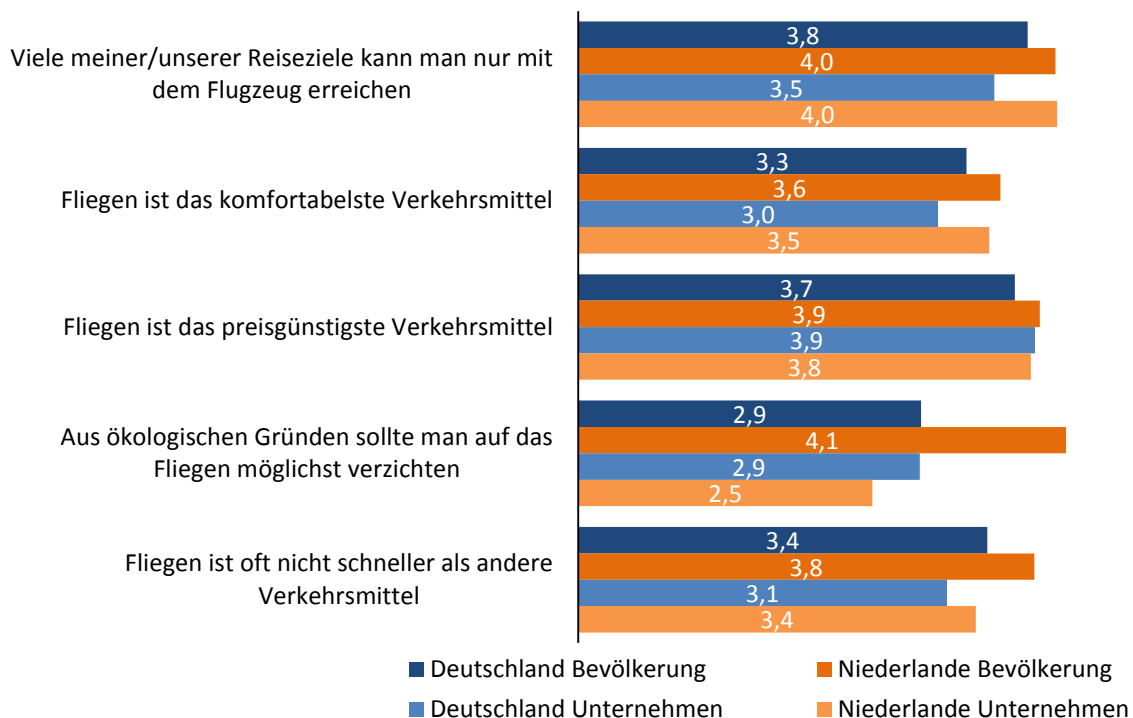
3.4. Zijn er dan geen alternatieven voor vliegen? Redenen voor en tegen vliegen: de mening in de EUREGIO

Zoals in de vorige alinea is gebleken, is het vliegtuig geenszins het meest gebruikte vervoermiddel voor reizen. Dat geldt zowel voor de bevolking als voor de bedrijven in de EUREGIO. Vermoedelijk zijn de redenen hiervoor complex. Het gaat over ingesleten routine, angst en individuele levensstijl en kosten en het tijdsaspect, de infrastructurele mogelijkheden, toegankelijke alternatieven en reisbestemmingen. Om een preciezer beeld te krijgen van de subjectieve redenen om te opteren voor of tegen het vliegtuig als vervoermiddel, loont het om dieper in de enquêterespons te duiken.

Vooraf het milieuprobleem wordt vaak aangehaald bij de beslissing om niet te vliegen (afbeelding 7):

- Er duiken significante verschillen en ook verrassende overeenkomsten op als men kijkt naar de meningen over de keuze voor het vliegtuig als vervoermiddel wanneer het gaat om aspecten als: geen alternatief, comfort, prijs, milieu en tijdswinst. Dat geldt zowel voor bedrijven als bevolking, maar ook voor de Nederlandse en de Duitse EUREGIO-deelgebieden. Er bestaat een min of meer gemeenschappelijke mening binnen de EUREGIO over de vliegprijzen. De gemiddelde beoordelingen van de vier enquêtes liggen tussen de 3,7 en 3,9. Wat het punt “geen alternatief” aangaat (“Veel van mijn bestemmin-

gen zijn uitsluitend bereikbaar met het vliegtuig.”) vindt men vooral in Nederland, zowel bij de bevolking als bij bedrijven met een gemiddelde waarde van 4,0, dat er wel degelijk “vele wegen naar Rome leiden”, dat het vliegtuig hier geenszins een dwingende en enige optie is. Het meest opvallende meningsverschil gaat over het milieu. De gemiddelde mening van zowel de bevolking als de bedrijven in het Duitse deel van de EUREGIO is in dit opzicht vrijwel identiek (2,9). Bij de Nederlandse bevolking zijn minder respondenten de mening toegedaan (gemiddelde waarde: 4,1) dat vliegen vanuit milieuoogpunt een probleem is. De responderende Nederlandse bedrijven daarentegen vertonen een uitgesproken bewustzijn van het probleem vliegen en milieu (gemiddelde waarde: 2,5). Dit leeft hier sterker dan bij de Duitse bevolking of de Duitse bedrijven.



Afbeelding 7: Redenen voor de keuze van het vliegtuig bij reizen in vergelijking

Overzicht van de gewogen gemiddelde waarden (Schaalverdeling: 1=helemaal mee eens, 6=helemaal mee oneens). Vraag: “Ik lees nu enkele mogelijke redenen voor om voor vliegen te kiezen en tegen een alternatief vervoermiddel. In hoeverre bent u het hiermee eens?”

Veel van mijn/onze reisbestemmingen zijn alleen per vliegtuig bereikbaar

Vliegen is de meest comfortabele wijze van vervoer

Vliegen is de gunstigste wijze van vervoer

Men kan om milieuredenen beter niet vliegen

Vliegen is vaak niet sneller dan ander vervoer

Duitsland bevolking

Duitsland bedrijven

Nederland bevolking

Nederland bedrijven

3.5. Is vliegen sociaal gestructureerd?

We weten nu hoe vaak bevolking en bedrijven het vliegtuig nemen en voor welk doel. We weten ook om welke redenen men voor of tegen het gebruik van het vliegtuig is. Toch kan men vermoeden dat het vlieggedrag, ofwel de frequentie waarmee inwoners of werknemers van een bedrijf gebruik maken van het vliegtuig voor zakenreizen, sociaal gestructureerd is, dus met variabelen zoals leeftijd, opleidingsniveau, gender, woonplaats of omvang van het bedrijf, de branche, het businessmodel en de standplaats.

Hoger-opgeleide personen uit stedelijke gebieden vliegen vaker (tabel A1–A6 in de bijlage):

- Vliegen als manier van reizen is bij de bevolking verbonden met sociaal-structurele eigenschappen en varieert ook regionaal. Er zijn echter geen verrassingen als het gaat om kruisende indicatoren over vlieggedrag met klassieke, socio-structurele variabelen. Terwijl er bij de bevolking gender-gezien geen noemenswaardige verschillen zijn, varieert het vlieggedrag in bepaalde leeftijdscategorieën wel. Vooral personen tussen 35 en 49 en personen boven de 60 jaar vliegen verhoudingsgewijs vaker. De enquêtegegevens laten vooral zien dat hoger-opgeleiden vaker vliegen in vergelijking tot personen met een lager opleidingsniveau. Bovendien wordt duidelijk dat personen uit het district Coesfeld, uit Twente, Osnabrück en Münster vaak behoren tot de “veelvliegers”. Ook de grootte van het huishouden speelt een rol: in een- en tweepersoonshuishoudens wordt ook vaker gevlogen.

Grotere bedrijven, industriële en internationale bedrijven vliegen vaker (tabel A8–A11 in de bijlage):

- Ook blijkt dat bij bedrijven uit de EUREGIO het vlieggedrag varieert afhankelijk van de kenmerken van deze bedrijven en dit leidt tot de te verwachte resultaten. Grotere bedrijven (meer dan 100 werknemers) en industriële en productiebedrijven nemen naar verhouding aanmerkelijk vaker het vliegtuig voor zakenreizen. In de dienstverlenende sector wordt aanzienlijk minder vaak gevlogen. Zoals te verwachten was in termen van bedrijfsoriëntatie en bedrijfsmodel is het duidelijk dat bedrijven met een Europese en vooral een internationale focus vaker per vliegtuig reizen en dat werknemers van bedrijven met meer een regionale functie eerder voor een ander vervoermiddel kiezen.

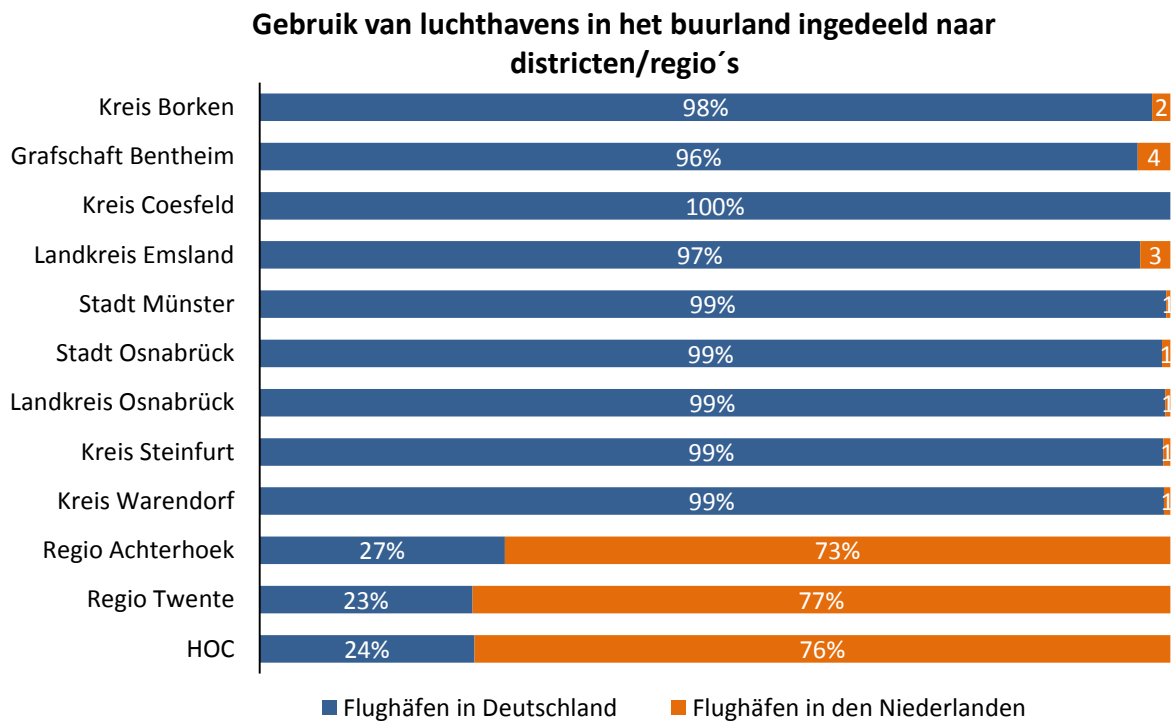
3.6. Welke luchthavens gebruikt men in de EUREGIO?

Hoewel Münster-Osnabrück de dichtstbijzijnde luchthaven is voor grote delen van de EUREGIO (zie ook de hoofdrapportage paragraaf 2.3), wijzen de enquêtegegevens op een nationaal en ruimtelijk meer gedifferentieerd daadwerkelijk gebruik door de bevolking en bedrijven van de EUREGIO-relevante luchthavens. Zoals gebleken is, speelt hierbij zowel voor de bevolking als de bedrijven vooral de nationaliteit een beslissende rol (zie ook paragraaf 2.3 op pag. 21-23 in de hoofdrapportage).

De nadruk van de vraag ligt op binnenlandse luchthavens (afbeelding 8):

- Uit de enquêtegegevens blijkt dat men grotendeels luchthavens in eigen land gebruikt. Dit geldt voor de bevolking maar ook voor de bedrijven. Meer dan 95% van het luchthavengebruik in de Duitse districten en regio's en in de “kreisfreie” steden is geconcentreerd.

treerd op Duitse luchthavens. De bevolking en bedrijven uit de Nederlandse regio (77%) vliegt meestal vanaf luchthavens in Nederland en 23% maakt gebruik van Duitse luchthavens.



Afbeelding 8: Aandeel luchthavengebruik in de EUREGIO (NUTS 3 niveau)

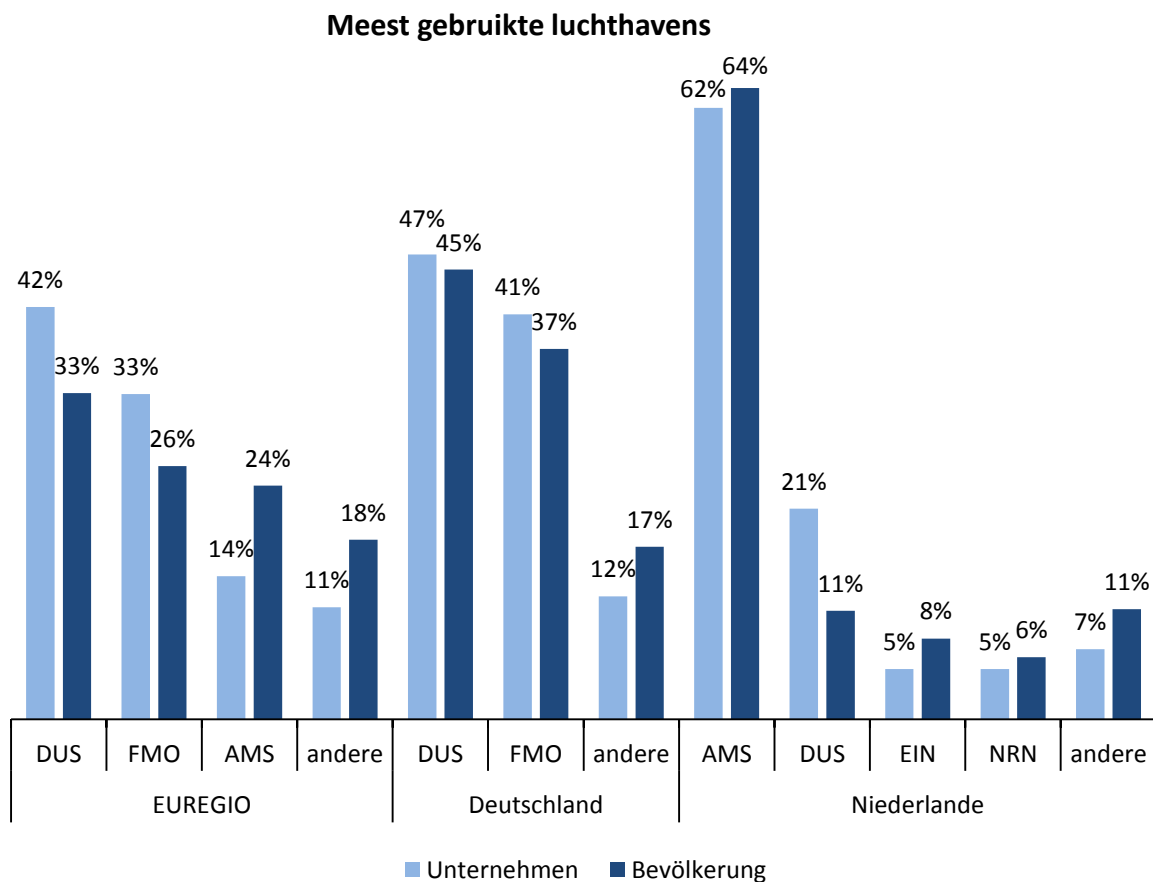
(Opmerking: Aandelen zijn gebaseerd op een samenvoeging van de gegevens van bevolkings- en bedrijfsenquête. HOC=Nederlandse gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden)

District Borken
 Graafschap Bentheim
 District Coesfeld
 Stad Münster
 Stad Osnabrück
 Regio Osnabrück
 District Steinfurt
 District Warendorf
 Achterhoek
 Twente
 HOC
 Luchthavens in Duitsland
 Luchthavens in Nederland

Düsseldorf, Münster, Osnabrück en Schiphol vormen de top 3 van het gebruiksaandeel van de EUREGIO (afbeelding 9 en tabel 6):

- De voor de EUREGIO drie belangrijkste luchthavens, de EUREGIO-top 3, zijn zowel voor de bevolking als voor de bedrijven met grote afstand de luchthavens Düsseldorf, Münster-Osnabrück en Schiphol. Ze komen in bijna 80% van respons van de bevolkingsenquête naar voren en bij de bedrijven in bijna 90%.

- Hoewel het gebruik van de luchthavens van Münster-Osnabrück en Schiphol bij de bevolking nagenoeg gelijk is (26% en 24%), is Münster-Osnabrück voor de bedrijven van groter belang dan Schiphol (33% tegenover 14%). Ook de afstand van de luchthaven Düsseldorf ten opzichte van de scores van de overige luchthavens is bij bedrijven nog eens groter dan bij de bevolking.
- Terwijl andere commerciële luchthavens nog steeds een ondergeschikte rol spelen voor de bevolking (Weeze/Niederrhein: 4%, Eindhoven: 3%, Keulen-Bonn: 3%, Hannover: 2%), zijn ze van ondergeschikt belang voor bedrijven. Alleen de luchthaven van Dortmund werd in meer dan 3% van de bedrijfsrespons genoemd en bovendien zijn de luchthavens Weeze/Niederrhein en Eindhoven telkens voor ongeveer 5% van de Nederlandse bedrijven in de EUREGIO van belang.



Afbeelding 9: Meest gebruikte luchthavens der EUREGIO ter vergelijking

(Opm. v. d. vertaler: Ams = Schiphol)
 Duitsland
 Nederland
 Bedrijven
 Bevolking

Tabel 6: Gedetailleerd luchthavengebruik in nationale vergelijking

Meest gebruikte luchthaven	Bevolking			Bedrijven		
	Duitsland	Nederland	Totaal	Duitsland	Nederland	Totaal
Düsseldorf	45,3%	10,9%	32,8%	46,8%	21,2%	41,5%
Münster-Osnabrück	37,4%	4,7%	25,5%	40,8%	2,0%	32,8%
Schiphol	0,8%	63,7%	23,6%	2,1%	61,6%	14,4%
Weeze/Niederrhein	1,9%	6,3%	3,5%	0,5%	5,1%	1,5%
Eindhoven	0,2%	8,1%	3,0%	–	5,1%	1,0%
Köln-Bonn	3,7%	0,5%	2,5%	0,5%	–	0,4%
Hannover	3,6%	0,2%	2,3%	2,4%	–	1,9%
Frankfurt am Main	2,2%	–	1,4%	1,1%	–	0,8%
Dortmund	1,6%	0,6%	1,2%	3,4%	3,0%	3,3%
Bremen	1,1%	0,1%	0,8%	1,1%	–	0,8%
Groningen/Eelde	–	2,0%	0,7%	–	2,0%	0,4%
Paderborn-Lippstadt	0,9%	–	0,6%	–	–	–
Rotterdam The Hague	–	1,3%	0,5%	–	–	–
Hamburg	0,6%	–	0,4%	0,8%	–	0,6%
Lelystad	–	0,8%	0,3%	–	–	–
Maastricht/Aachen	–	0,8%	0,3%	–	–	–
andere luchthavens	0,8%	0,2%	0,6%	0,5%	–	0,4%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

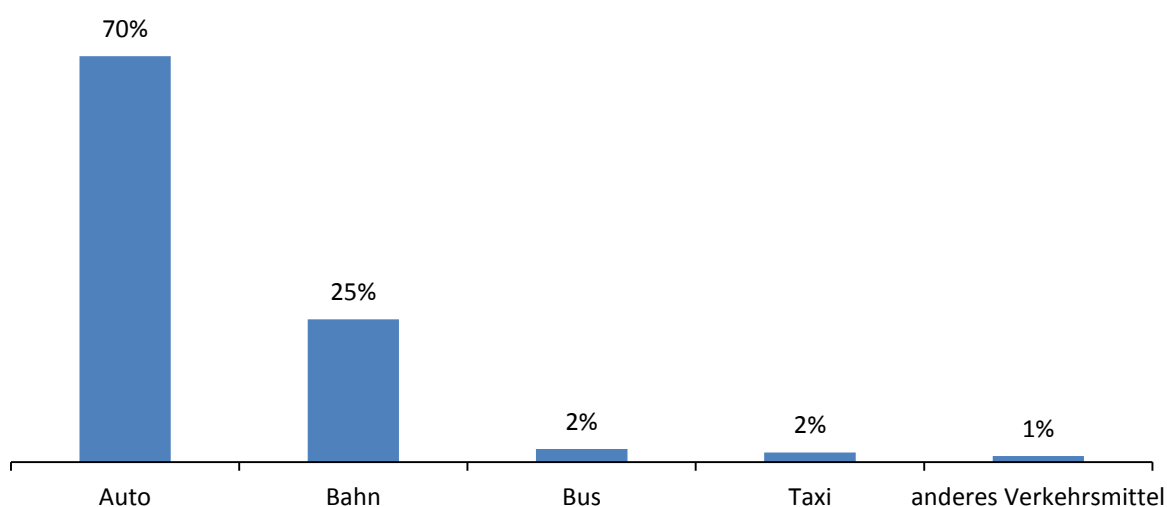
3.7. Hoe bereikt men in de EUREGIO de luchthaven?

Wie al eens een vliegreis heeft ondernomen of dit regelmatig doet, weet dat men vaker langer onderweg is per auto of per trein dan met het vliegtuig. Dit geldt in elk geval voor Europese bestemmingen. Reizen naar de luchthaven vormt daarom ook een belangrijk onderdeel van elke vliegreis. Tegen deze achtergrond is het belangrijk voor de EUREGIO om te onderzoeken hoe de reis naar de luchthaven wordt gemaakt. Vervolgens is het zeker interessant om te bezien waarom de respondenten kiezen voor een bepaalde manier van vervoer en wat de reden daarvoor is.

Bijna driekwart van de respondenten gebruikt de auto voor het vervoer naar de luchthaven (afbeelding 10 en tabel 7):

- Voor de reis naar de luchthaven gebruikt 70% van de respondenten de auto en 25% de trein. Zelden worden de bus of de taxi door de respondenten (2%) gebruikt. Deze keuze laat echter opvallende regionale verschillen zien. De auto wordt voor de reis naar de luchthaven relatief gezien het meest gebruikt in de regio Graafschap Bentheim (87%), de regio Osnabrück (85%) en de regio Emsland (83%). Respondenten uit Münster (42%), Twente (34%), Coesfeld (33%) en Osnabrück (32%) nemen verhoudingsgewijs vaker de trein. Op nationaal niveau blijkt dan dat men in het Duitse deel van de EUREGIO (7%) vaker met de auto naar de luchthaven reist dan in het Nederlandse deel (63%). Daar staat tegenover dat men in het Nederlandse deel (31%) eerder met de trein naar de luchthaven reist dan vanuit Duitse gemeenten.

Met welk vervoermiddel reist men het meest naar het vliegveld?



Afbeelding 10: Vervoermiddelkeuze naar de luchthaven (bevolking)

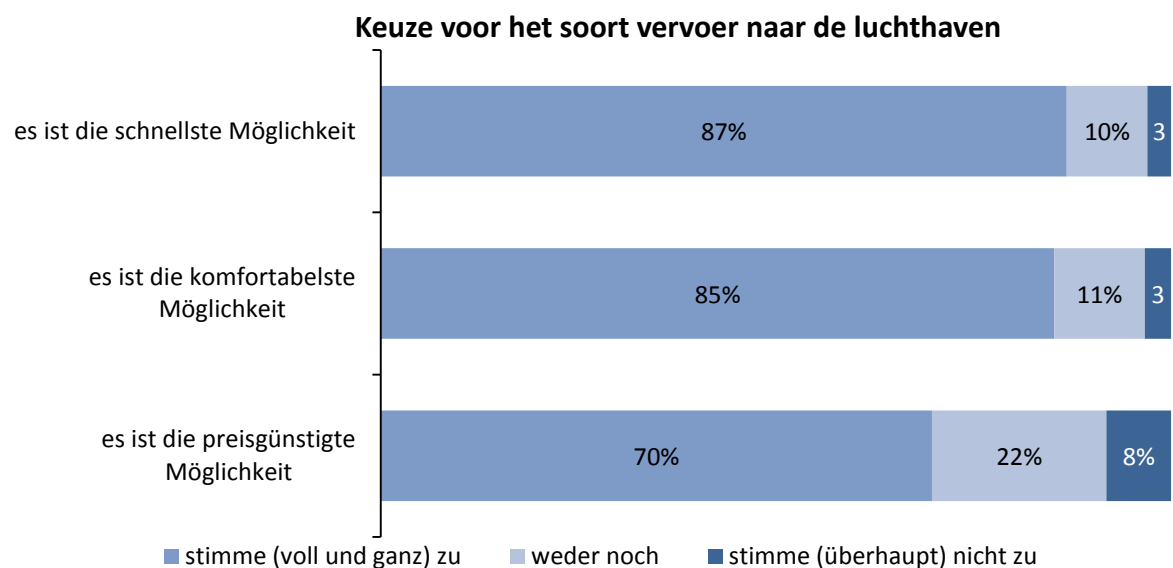
Auto
 Trein
 Bus
 Taxi
 ander vervoermiddel

Tabel 7: Keuze vervoermiddel voor de reis in regionale vergelijking (bevolking)

District / Regio / Land	Auto	Trein	Bus	Taxi	Anders	Totaal
Borken	79%	14%	4%	3%	1%	100%
Coesfeld	63%	33%	4%	1%	–	100%
Emsland	83%	16%	1%	1%	–	100%
Bentheim	87%	11%	2%	–	–	100%
Osnabrück Regio	85%	13%	1%	1%	1%	100%
Münster	55%	42%	3%	–	–	100%
Osnabrück stad	61%	32%	5%	3%	–	100%
Steinfurt	79%	13%	4%	1%	2%	100%
Warendorf	71%	26%	–	2%	1%	100%
Twente	61%	34%	2%	3%	2%	100%
Achterhoek	71%	24%	2%	2%	1%	100%
HOC	58%	35%	4%	–	4%	100%
Totaal	70%	25%	2%	2%	1%	100%
<i>Duitsland</i>	<i>74%</i>	<i>21%</i>	<i>3%</i>	<i>1%</i>	<i>1%</i>	<i>100%</i>
<i>Nederland</i>	<i>63%</i>	<i>31%</i>	<i>2%</i>	<i>2%</i>	<i>2%</i>	<i>100%</i>
<i>Totaal</i>	<i>70%</i>	<i>25%</i>	<i>2%</i>	<i>2%</i>	<i>1%</i>	<i>100%</i>

De keuze van het vervoermiddel voor de reis naar de luchthaven wordt bepaald op basis van tijd en comfort (afbeelding 11):

- De keuze voor een bepaald vervoermiddel voor de reis naar de luchthaven wordt door een groot deel van de respondenten bepaald vanwege snelheid/tijdsbesparing (87%) en comfort (85%). De prijs is voor 70% van de respondenten van belang. Deze bevindingen vallen grotendeels samen met de berekende gemiddelde reistijden voor vervoer vanuit AP 2 (zie pagina 16 in de hoofdrapportage) en doen hier infrastructurele oorzaken vermoeden. Wat het comfort betreft spelen echter ook onzekerheden mee (zoals vertraging) en het ongemak vanwege de hoeveelheid bagage.



Afbeelding 11: Redenen voor vervoermiddelkeuze naar de luchthaven (bevolking)

Dit is de snelste mogelijkheid

Dit is de meest comfortabele mogelijkheid

Dit is de goedkoopste mogelijkheid

(helemaal) mee eens

noch mee eens, noch mee oneens

(helemaal) niet mee eens

3.8. Waarom kiest men in de EUREGIO voor bepaalde luchthavens?

De bevindingen in de vorige paragraaf doen vermoeden dat de reis naar de luchthaven een belangrijke reden is om voor een bepaalde luchthaven te kiezen. Er zijn zeker ook andere redenen voor de keuze van een bepaalde luchthaven. Is de reis naar de luchthaven echt de belangrijkste reden? Zouden goedkopere tickets, lagere parkeertarieven, gunstiger vertrektijden, korte wachtrijen bij de douane of desnoods goede koffie een rol kunnen spelen?

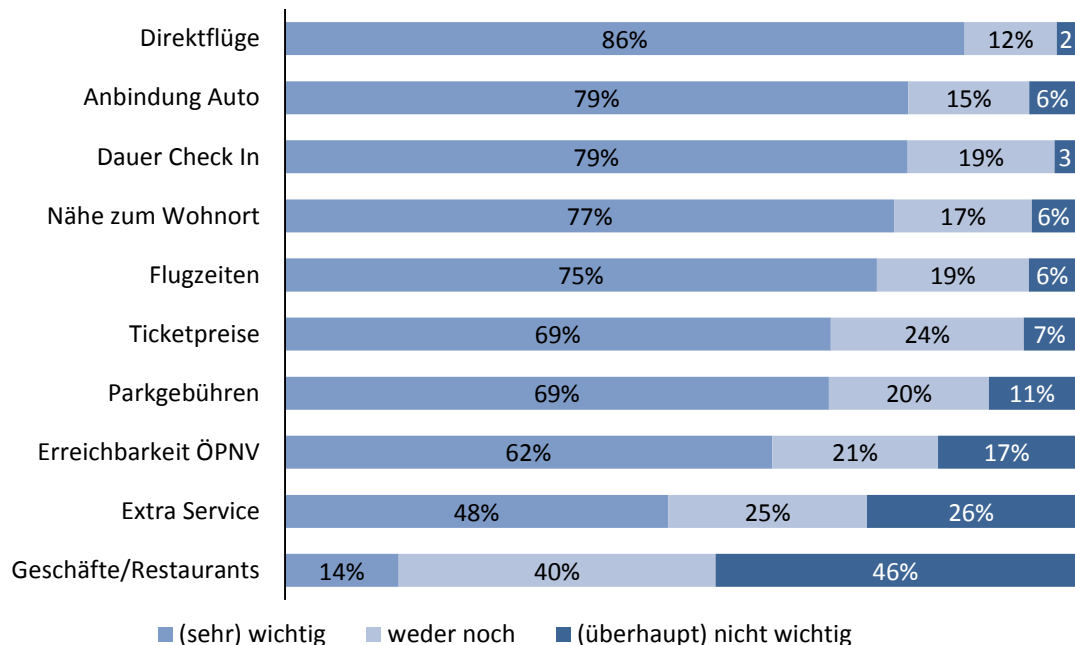
De keuze voor een luchthaven is vooral gebaseerd op goede snelwegverbindingen en de wachttijd voor het inchecken (afbeelding 12 en afbeelding 13):

- Zowel de bevolking als de bedrijven kiest voor een bepaalde luchthaven op basis van bereikbaarheid, de wachttijd voor het inchecken (inchecken van de bagage, veiligheidscon-

troles enz.). Bij de bevolking spelen goede bereikbaarheid en de wachttijd voor het inchecken een (zeer) belangrijke rol (80%). Voor bedrijven is dat met 77% slechts iets minder groot van belang.

- Voor de bevolking zijn de mogelijkheden van rechtstreeks vliegen echter nog belangrijker dan de bereikbaarheid en een snelle incheck. Van de respondenten geeft 86% aan dat rechtstreeks vliegen een beslissende rol speelt. Ook de afstand woonplaats-luchthaven (77%) en de vliegtijden (75%) zijn nog steeds voor ongeveer driekwart van de bevolking in de EUREGIO van doorslaggevend belang om voor een bepaald luchthaven te kiezen. Voor de bevolking zijn speciale diensten of de aantrekkelijkheid van winkels en restaurants van minder groot belang.
- Voor bedrijven zijn vliegtijden daarentegen de belangrijkste factor bij de keuze van een bepaalde luchthaven. 80% van de bedrijven geeft aan de vliegtijden (zeer) belangrijk te vinden bij de keuze van een luchthaven. De keuze van de bedrijven verschilt op drie manieren van de keuze door de bevolking. Ten eerste wordt de optie van rechtstreeks vliegen als minder belangrijk beschouwd. Rechtstreekse vluchten zijn maar voor iets meer dan 60% van de bedrijven relevant. Ten tweede is de nabijheid van een luchthaven tot het bedrijf maar voor 49% een doorslaggevend argument. En ten derde hechten bedrijven minder belang aan OV-verbindingen. Terwijl de bereikbaarheid per OV voor 62% van de bevolking juist heel belangrijk is, ligt dit cijfer voor bedrijven met 41% aanzienlijk lager.
- Voor bedrijven in de EUREGIO speelt het thema vrachtvervoer bij de keuze voor een bepaald luchthaven maar een ondergeschikte rol. Slechts een derde van de bedrijven geeft vrachtafhandeling (29%) c.q. vrachttarieven (34%) als belangrijk aan.

Hoe belangrijk zijn de onderstaande aspecten bij de keuze voor een luchthaven? (bevolking)

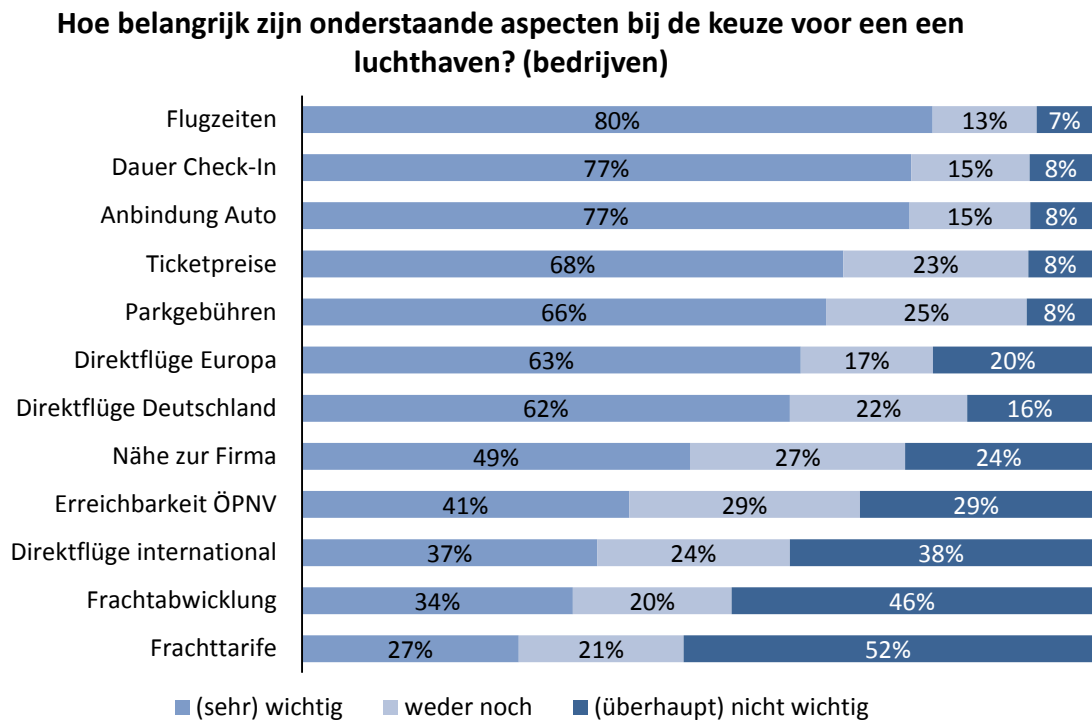


- Rechtstreekse vluchten
- Bereikbaarheid met de auto
- Wachttijden inchecken
- Nabijheid woonplaats
- Vliegtijden
- Prijzen vliegtickets
- Parkeertarieven

Bereikbaarheid met OV
 Extra service
 Winkels/restaurants

(zeer) belangrijk
 noch belangrijk, noch onbelangrijk
 (helemaal) niet belangrijk

Afbeelding 12: Redenen voor de keuze van een luchthaven (bevolking)



Afbeelding 13: Redenen voor de keuze van een luchthaven (bedrijven)

Vliegtijden
 Wachttijden inchecken
 Bereikbaarheid met de auto
 Prijzen vliegtickets
 Parkeertarieven
 Rechtstreekse vluchten Europa
 Rechtstreekse vluchten Duitsland
 Nabijheid bedrijf
 Bereikbaarheid met het OV
 Rechtstreekse vluchten internationaal
 Vrachtafwikkeling
 Vrachttarieven

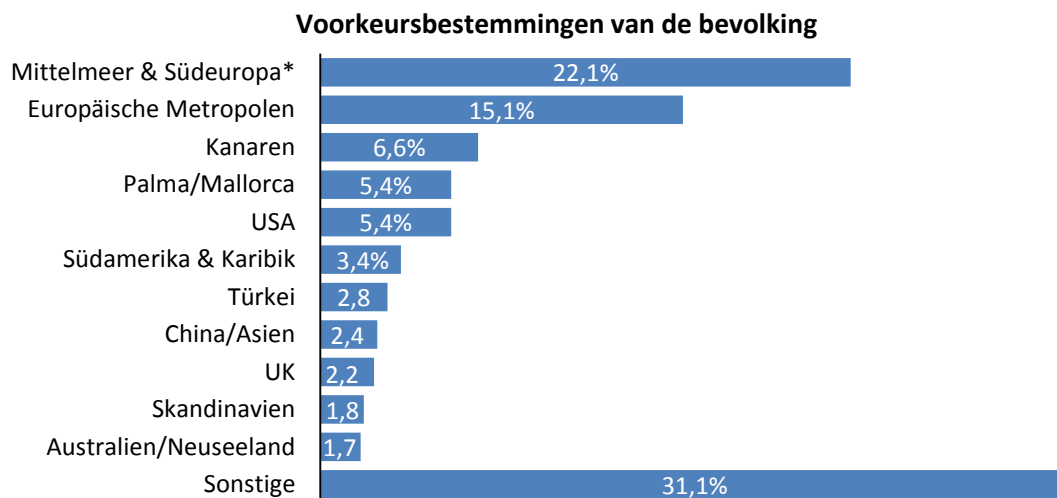
(zeer) belangrijk
 noch belangrijk, noch onbelangrijk
 (helemaal) onbelangrijk

3.9. Welke voorkeursbestemmingen heeft men in de EUREGIO?

Voorkeursbestemmingen vormen een belangrijk onderdeel van de markt vraagstructuren en mobiliteitsbehoefte binnen de EUREGIO. De vraag naar de gewenste bestemmingen vanuit het oogpunt van zowel bevolking als bedrijven doet zich hier dan ook voor.

Bij de voorkeursbestemmingen overheersen de Middellandse Zee en de Europese hoofdsteden (afbeelding 14):

- De bevolking noemt als voorkeursbestemming vooral vakantiedoelen in Zuid-Europa en de Middellandse Zee (22%, zonder Mallorca), Europese hoofdsteden (15%), de Canarische Eilanden (6%) en Palma de Mallorca (5%).

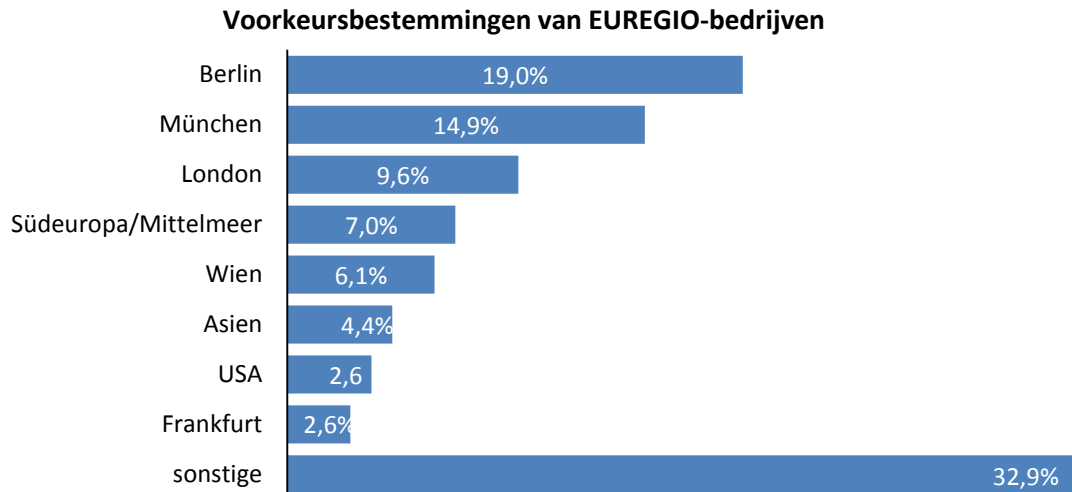


Afbeelding 14: Voorkeursbestemmingen van de EUREGIO-bevolking naar categorieën ingedeeld (Opmerking: *Zuid-Europa en het Middellands zeegebied zonder Mallorca)

Middellandse Zee & Zuid-Europa*
Europese hoofdsteden
Canarische Eilanden
Palma/Mallorca
VS
Zuid-Amerika/Caraïben
Turkije
China/Azië
VK
Scandinavië
Australië/Nieuw Zeeland
Overige

Voorkeursbestemmingen van bedrijven: Berlijn en München (afbeelding 15):

- De voorkeursbestemmingen van de bedrijven uit de EUREGIO zijn vooral Berlijn, München, London en Wenen. Deze vier bestemmingen vormen samen ongeveer 50% van de respons.



Afbeelding 15: Voorkeursbestemmingen van EUREGIO-bedrijven naar categorie ingedeeld

Berlijn
 München
 Londen
 Zuid-Europa en Middellandse Zee
 Wenen
 Azië
 VS
 Frankfurt
 Overige

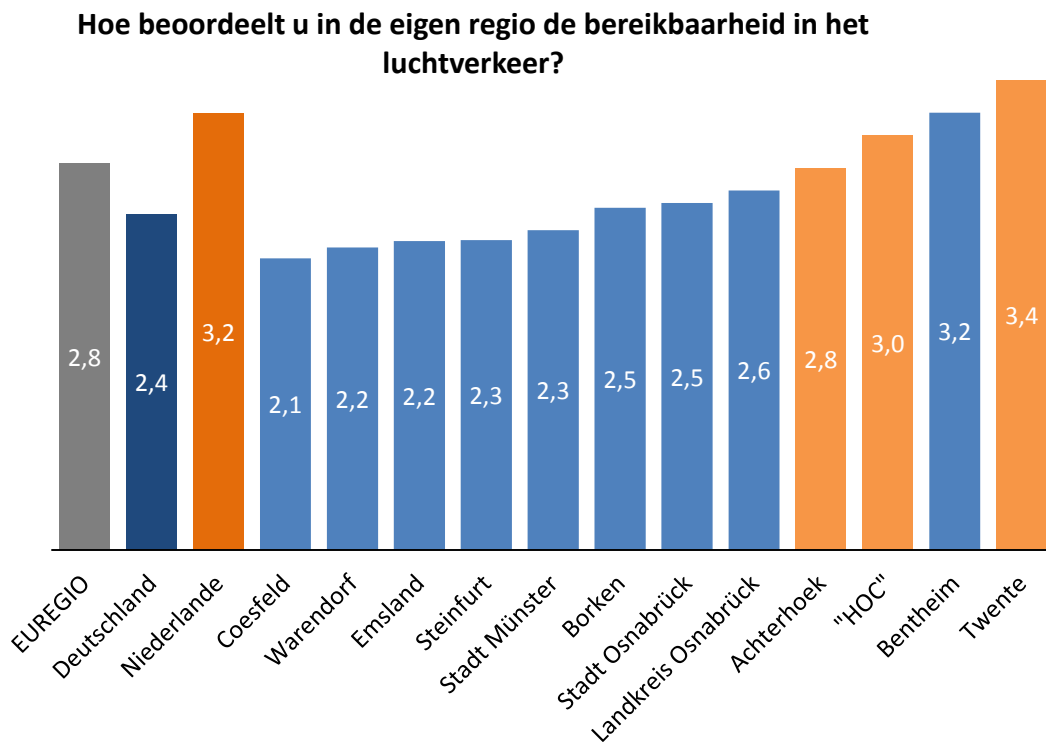
3.10. Hoe tevreden is de EUREGIO over de bereikbaarheid van de regio en de huidige situatie van het vliegverkeer?

De analyse van het mobiliteitsgedrag en de structuren van de marktvraag met betrekking tot het luchtverkeer in de EUREGIO geeft niet in de laatste plaats ook de tevredenheid weer van bevolking en bedrijven over de huidige situatie van het vliegverkeer. Daarbij is het niet voldoende om onderzoek te doen naar hoe groot de algemene tevredenheid is met de huidige mogelijkheden en omstandigheden, maar ook hoe de gebruikte luchthavens beoordeeld worden op de afzonderlijke tevredenheidsaspecten. Een dergelijke analyse omvat ook de identificatie van voorkeursluchthavens, die vanwege bepaalde omstandigheden toch niet gebruikt worden.

Er zijn ook duidelijke verschillen in de beoordeling van de bereikbaarheid vanuit de lucht (afbeelding 16):

- Op een schaal van 1 tot 6 (laag cijfer = hoge tevredenheid) is de gemiddelde tevredenheid over de bereikbaarheid van de eigen regio in de luchtvaartbranche 2,8. Bij de beoordeling vallen echter opmerkelijke verschillen op tussen de afzonderlijke EUREGIO-gebieden en tussen het Nederlandse en Duitse deel van de EUREGIO. Gemiddeld is de Duitse bevolking duidelijk tevredener over luchthaven en vliegverkeer (gemiddeld 2,4) dan de Nederlandse bevolking (gemiddeld 3,2). Ook bij de afzonderlijke districten en regio's valt op dat men in de Nederlandse regio minder tevreden is (Achterhoek, Twente en de gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden). Het meest tevreden als het om mobiliteitsomstan-

digheden in het luchtverkeer gaat, is de bevolking van de districten Coesfeld (2,1) en Warendorf c.q. district Emsland (2,2).



Duitsland
 Nederland
 Stad Münster
 Stad Osnabrück
 Regio Osnabrück

Afbeelding 16: Tevredenheid over de bereikbaarheid van de eigen regio in het luchtverkeer
 (Opmerking: getoond worden de gewogen gemiddelde waarden (schaal: 1=zeer goed, 6=zeer slecht). Vraag: „Hoe beoordeelt u in de eigen regio de bereikbaarheid in het luchtverkeer?“)

Wat de frequentie van het luchthavengebruik betreft, kan Düsseldorf zeker omschreven worden als voorkeursluchthaven. Maar alleen omdat deze luchthaven het meest wordt gebruikt, betekent dit nog niet dat de EUREGIO het meest tevreden is over Düsseldorf en dat velen niet liever vanaf een andere luchthaven zouden vliegen. Wat zeggen de gegevens van de enquête hierover?

De luchthavens Düsseldorf en Schiphol scoren hoog vanwege het aantal bestemmingen en de vliegfrequentie, FMO scoort op de wachttijden voor het inchecken en de bereikbaarheid met de auto (tabel 8):

- Met betrekking tot de luchthavens Düsseldorf en vooral Schiphol zijn zowel de bevolking als de bedrijven in gelijke mate tevreden over de bestemmingsfrequentie en bovenal met het aantal bestemmingen. Ter vergelijking: 46% van de bevolking en maar 20% van de bedrijven is over deze aspecten tevreden als het gaat om de luchthaven Münster-Osnabrück. De bevolking en de bedrijven zijn (resp. 94% en 93%) in hoge mate tevreden over FMO, vooral vanwege de goede bereikbaarheid met de auto. Ook de wachttijd van

het inchecken wordt als zeer positief beoordeeld in vergelijking tot Schiphol en Düsseldorf.

Tabel 8: Tevredenheid over de top 3 EUREGIO-luchthavens (verschillende aspecten)

Tevredenheid over de luchthaven met betrekking tot ...	Luchthaven Düsseldorf		Luchthaven Münster-Osnabrück		Luchthaven Schiphol	
	Bevolking	Bedrijven	Bevolking	Bedrijven	Bevolking	Bedrijven
Aantal vliegbestemmingen	86%	75%	46%	17%	89%	87%
Bestemmingsfrequentie	78%	66%	46%	23%	87%	82%
Aansluitende vluchten	69%	75%	58%	46%	81%	85%
Aankomst c.q. vertrektijden	68%	53%	66%	48%	70%	79%
Bereikbaarheid met de auto	76%	64%	94%	93%	70%	34%
Bereikbaarheid met het OV	67%	47%	28%	15%	78%	70%
Wachttijden inchecken	61%	35%	82%	78%	49%	33%
Prijzen vliegtickets	50%	23%	46%	23%	40%	25%
Betrouwbaarheid vluchten	83%	58%	84%	67%	78%	80%
Parkeertarieven	32%	5%	47%	28%	21%	6%
Winkels & restaurants	45%	–	18%	–	50%	–
Bijzondere service	54%	–	42%	–	45%	–
Tarieven vracht & logistiek	–	31%	–	43%	–	30%

(Opmerking: Overzicht van de waarden van de respondenten die aangaven tevreden tot zeer tevreden te zijn over de verschillende aspecten.)

Vanuit het oogpunt van zowel bevolking als bedrijven hebben de top 3 luchthavens van de EUREGIO ook veel zwakke punten (tabel 8):

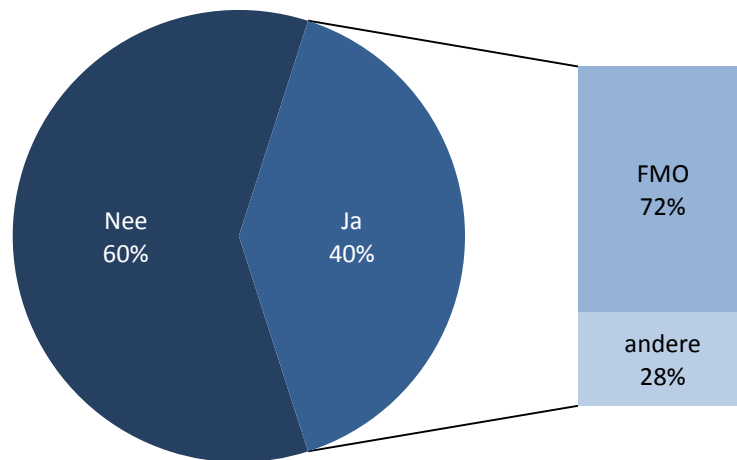
- Als het gaat over de luchthavens Schiphol en Düsseldorf storen de bevolking en vooral de bedrijven zich aan de hoogte van de parkeertarieven. Ongeveer 5% van de bedrijven en maar 25% van de bevolking zijn hier wel tevreden over. Daar staat tegenover dat zowel de bevolking als de bedrijven zeer ontevreden zijn over de bereikbaarheid van het FMO per OV. Hierover is slechts 28% c.q. 15% van de respondenten tevreden. Dit is in lijn met de berekende stijgingsfactoren van AP 2 (zie pagina 16) die wijzen op een groot verschil in de gemiddelde aankomsttijden met de auto en het OV.
- Zowel voor bevolking als bedrijven laat zich een nagenoeg gelijk tevredenheids- c.q. ontevredenheidsbeeld zien vanwege de prijs van vliegtickets. Voor de drie luchthavens geldt dat slechts 40–50% van de bevolking en 23–25% van de bedrijven met de ticketprijs tevreden is.

Bijna de helft van de respondenten zou liever vanaf een andere luchthaven vliegen (afbeelding 17):

- Op de vraag “Zou u liever vanaf een andere luchthaven willen vliegen dan van uw meest gebruikte luchthaven?” heeft maar 60% van de respondenten met “nee” geantwoord. Dit zijn dus de “tevredenen”. Een aandeel van 40% (“ja”) zou liever vanaf een andere lucht-

haven willen vliegen. Hiervan geeft 72% aan voorkeur voor het Münster-Osnabrück luchthaven te hebben.

Zou u liever vanaf een andere luchthaven willen vliegen?



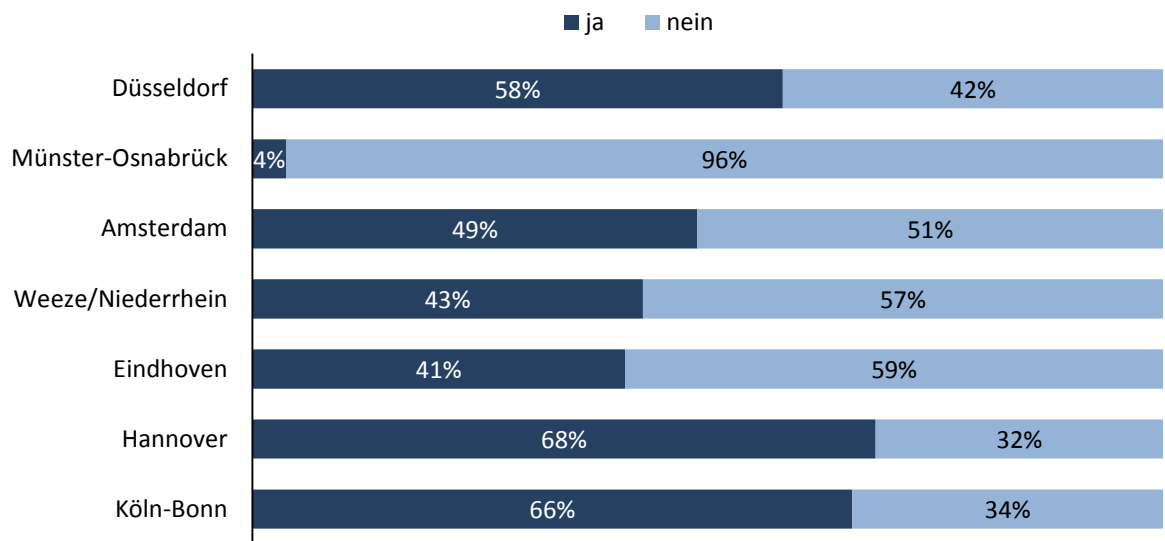
Afbeelding 17: De wens naar alternatieven (bevolking)

(Opmerking: Het aandeel van de respondenten dat liever vanaf een ander luchthaven vliegt in plaats vanaf de meest gebruikte luchthaven, mits een passend aanbod beschikbaar is.)

De voorkeursluchthaven van der EUREGIO is Münster-Osnabrück (afbeelding 17 en afbeelding 18):

- Uit de bevolkingsenquête blijkt overigens niet alleen dat bij een passend aanbod, een substantieel deel van de bevolking voorkeur zou geven aan vliegen vanaf Münster-Osnabrück. Van degenen die het meest gebruik maken van Münster-Osnabrück wil 96% daarvandaan blijven vliegen. De overeenkomstige aandeelwaarden voor Düsseldorf en Schiphol (of andere EUREGIO-relevante luchthavens) geven duidelijk andere verhoudingen aan. Vanaf Schiphol zou 51% van de frequente gebruikers willen blijven vliegen en vanaf Düsseldorf is dat aandeel slechts 42%. Voor de luchthavens van Hannover en Köln-Bonn ligt het aandeel maar net iets boven de 30%. Van de 58% van de reizigers die het meest vanaf Düsseldorf vliegen, maar liever gebruik zou willen maken van een andere luchthaven, noemt 95% in dat verband Münster-Osnabrück als voorkeursbestemming. Daar staat tegenover dat 49% van degenen die het meest vanaf Schiphol vliegen liever een andere luchthaven zou kiezen. Slechts 37% kiest als voorkeursbestemming Münster-Osnabrück, 13% noemt Weeze/Niederrhein, 12% Groningen/Eelde, 11% Eindhoven en 6% Lelystad.

Zou u liever vanaf een ander vliegveld vliegen?



Afbeelding 18: Alternatieve keuze en meest gebruikte luchthaven (bevolking)

(Opmerking: Alleen de relevante luchthavens worden hier genoemd (valgetal > 40) Lees: van de bedrijven die luchthaven Münster-Osnabrück het meest gebruiken, zou 96% nog steeds de voorkeur hebben voor deze luchthaven, maar 4% vliegt liever vanaf een andere luchthaven.

ja

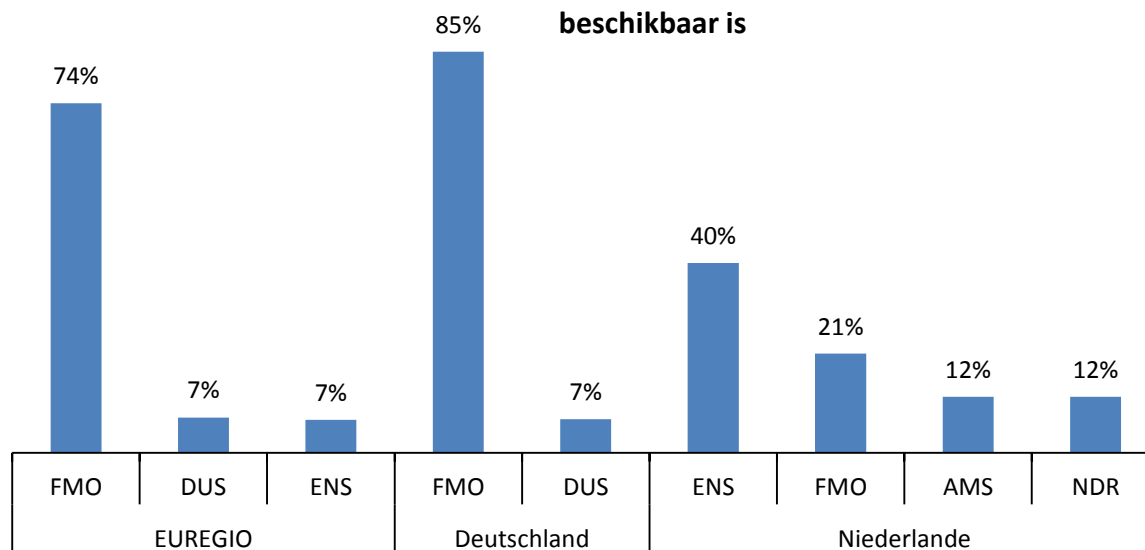
nee

(Opm. v. d. vertaler: Amsterdam = Schiphol)

Bedrijven uit de Duitse deelgebieden vliegen bij voorkeur vanaf FMO, bedrijven uit de Nederlandse gebieden vliegen liever vanaf Enschede/Twente (afbeelding 19):

- Al met al kan Münster-Osnabrück worden geïdentificeerd als voorkeursluchthaven voor bedrijven uit de EUREGIO. Hier wil 74% graag vandaan vliegen mits een passend aanbod. Münster-Osnabrück is vooral voor bedrijven uit de Duitse regio met 85% de potentiële voorkeursluchthaven. Voor Nederlandse bedrijven wordt hier Twente/Enschede (40%) genoemd, gevolgd door Münster-Osnabrück (21%) en Schiphol c.q. Weeze/Niederrhein (beide 21%) hebben de voorkeur. Opvallend is dat weliswaar 21% van de Nederlandse bedrijven graag vanaf Münster-Osnabrück zou vliegen, maar dat dit in werkelijkheid op het moment slechts voor 2% van de bedrijven in het Nederlandse deel de EUREGIO mogelijk zou zijn (zie paragraaf 3.6, tabel 5).

Voorkeursluchthaven – mits er een overeenkomstig aanbod beschikbaar is



Duitsland
Nederland

(Opm. v. d. vertaler: AMS = Schiphol)

Afbeelding 19: Genoemde voorkeursluchthavens in regionale vergelijking (bedrijven)

FMO geniet vooral de voorkeur van bedrijven die het meest vanaf Düsseldorf en Eindhoven vliegen (tabel 9):

- De luchthaven Münster-Osnabrück is vooral populair bij bedrijven die regelmatig hiervandaan vliegen. Veel reizigers lijken vooral trouw aan deze luchthaven. Maar 21% van de bedrijven dat meestal vanaf Schiphol vliegt, zou dat in de toekomst nog steeds willen doen, 37% zou liever vanaf Twente vliegen en 26% zou Münster-Osnabrück bij voorkeur gebruiken. Van de werknemers die het meest vanaf Düsseldorf vliegen, zou 67% van de overeenkomstige ondernemingen liever Münster-Osnabrück gebruiken, slechts 20% is tevreden over Düsseldorf. Het is ook opmerkelijk dat de luchthaven Weeze/Niederrhein niet zo hoog scoort wat klantvriendelijkheid betreft als Münster-Osnabrück. Toch zou 71% van de bedrijven die het meest vanaf Weeze/Niederrhein vliegt, dat nog steeds wil blijven doen.

Tabel 9: Meest gebruikte luchthaven en genoemde voorkeursluchthaven (bedrijven)

Door werknemers meest gebruikte luchthaven	Is er een luchthaven waar vandaan u het liefst zou willen vliegen?							Totaal
	Düsseldorf	Münster-Osnabrück	Schiphol	Weeze/Niederrhein	Eindhoven	Twente	andere luchthaven	
Düsseldorf	20%	67%	0%	0%	0%	5%	8%	100%
Münster-Osnabrück	1%	99%	0%	0%	0%	1%	0%	100%
Schiphol	7%	26%	21%	0%	0%	37%	9%	100%
Weeze/Niederrhein	14%	14%	0%	71,4%	0%	0%	0%	100%
Eindhoven	20%	67%	0%	0%	0%	5%	13%	100%

(Opmerking: Hier worden alleen de relevante luchthavens genoemd met voldoende valgetallen. Twente werd geen enkele keer genoemd als meest gebruikte luchthaven en komt daarom in deze lijst niet voor. Lees: van de bedrijven die het meest gebruik maken van de luchthaven Düsseldorf, zou 67% liever vanaf Münster-Osnabrück vliegen.)

4. Samenvatting en conclusies

Welke conclusie kunnen er worden getrokken op basis van de bevindingen in de afzonderlijke paragrafen. Hoe kunnen de resultaten van de enquêtes worden geïnterpreteerd tegen de achtergrond van de algemene sociale verandering? Op grond van de enquêtegegevens is het zeker gerechtvaardigd om de EUREGIO als een mobiel en “vlieg-toegewijd” gezelschap te beschouwen. Het vliegtuig heeft duidelijk de voorkeur, vooral voor langere vakanties en ook een kwart van de bedrijven in de EUREGIO gebruikt voor zakenreizen vaak het vliegtuig. Om de resultaten van de EUREGIO-enquête beter te kunnen interpreteren, is voor de EUREGIO met het Duitse en Nederlandse gemiddelde een ruwe vergelijking gemaakt gebaseerd op een opiniepeiling in Duitsland uit 2018 (b4p – best for planning) en op de gegevens voor Nederland uit 2016 (CBS/CVO).⁹ Volgens de Duitse vergelijkende studie gebruikt ongeveer 31% eens per jaar het vliegtuig voor privédoeleinden en ongeveer 8% doet dit vaker per jaar. Bovendien gaf 41% van de respondenten tijdens de b4p-peiling aan, dat ze in het afgelopen jaar een vliegreis hadden gemaakt. Met een beroep op de indicatoren uit de paragrafen 3.1 en 3.2 hierboven, ligt de EUREGIO net boven dit gemiddelde met een overeenkomstig aandeel van 43%. De b4p-gegevens laten ook zien, dat in het Duitse gemiddelde iets minder dan 1% het vliegtuig één keer per jaar gebruikt voor zakenreizen en ongeveer 2% doet dat vaker per jaar. Hier komt de EUREGIO, verwijzend naar de paragrafen 3.1 en 3.2, met een overeenkomstig aandeel van 12% respectievelijk 8%, duidelijk boven het gemiddelde uit. Uit de Nederlandse CBS-gegevens blijkt dat voor langere reizen naar het buitenland in 2016 ongeveer 54% van de respondenten de auto gebruikte, 44% het vliegtuig en ongeveer 2% de bus of trein. Volgens de Nederlandse vergelijkende studie heeft ongeveer 68% voor korte reizen naar het buitenland de auto gebruikt, ongeveer 24% het vliegtuig en ongeveer 7% de trein.

Tegen deze achtergrond wordt het dan ook duidelijk, dat de interesse en betrokkenheid van de politiek en het openbaar bestuur met het oog op de bereikbaarheid van de gemeenten van de EUREGIO in het luchtverkeer van groot belang is en met recht veel aandacht krijgt. Hoewel sociologische hedendaagse diagnoses herhaaldelijk wijzen op de toenemende mobiliteits- en flexibiliteitseisen van onze steeds snellere samenleving, is het onduidelijk hoe het reis- en vlieggedrag zich in de toekomst zal ontwikkelen. Zoals de resultaten van de EUREGIO-enquête aangeven, kan men vermoeden dat demografische veranderingen het vlieggedrag op zich niet significant zullen veranderen aangezien de bevolking van 65 jaar en ouder verhoudingsgewijs enerzijds veel vaker per vliegtuig zal reizen en anderzijds helemaal niet.

Uit de enquête blijkt ook dat vooral bedrijven met een internationaal georiënteerd businessmodel veel vaker zakelijk vliegen. De vraag blijft echter of dit in de toekomst zal toenemen, gelijk zal blijven of zelfs zal afnemen omdat het op dit moment niet duidelijk is of de huidige tendens naar her-nationalisering (zoals de Brexit) en de toenemende tendens tot bescherming (zoals de invoer van in- en exportbeperkingen en de handelstarieven van de VS) zich verder zal verspreiden. Bovendien maken de bevindingen van de enquête duidelijk dat veel mensen vliegen op dit moment ethisch gezien nogal twijfelachtig vinden, omdat het vliegen om milieuredenen veel kritiek ondervindt.¹⁰ Verondersteld kan worden dat toekomstige maatschappelijke veranderingen bepalend zullen zijn voor de relevantie van ethisch- en milieubelastend gebruik van het vliegtuig. Bovendien lijken veel respondenten niet echt overtuigd van de praktische voordelen of gebruikgerelateerde onmisbaarheid van het vliegtuig voor hun reizen.

⁹ Voor Duitsland: <https://gik.media/cms/wp-content/uploads/2018/10/Berichtsband-b4p-2018.pdf>, Pag. 184ff; Voor Nederland: <http://statline.cbs.nl/StatWeb/dome/?TH=50230&LA=nl>. Hier wordt nadrukkelijk gewezen op

het feit dat deze gegevens uit afzonderlijke steekproeven, enquêtemethodes en vragenlijsten maar gedeeltelijk vergelijkbaar zijn met de resultaten van de EUREGIO-enquête.

¹⁰ De gegevens laten zien dat dit milieubewustzijn ook wordt weerspiegeld in concrete consumentenkeuzes. Mensen en bedrijven die vliegen classificeren als twijfelachtig voor het milieu, gebruiken het vliegtuig minder vaak voor reisbestemmingen.

Wat onze maatschappij in de toekomst te bieden heeft voor leefmodellen, wijze van gebruik, mobiliteitseisen en -opties lijkt van cruciaal belang te zijn voor de ontwikkeling van deze houding.

Uit onze enquêtes blijkt dat de meest gebruikte EUREGIO-luchthavens (1) Düsseldorf, (2) Münster-Osnabrück en (3) Schiphol zijn. Het feit dat Münster-Osnabrück zo'n grote betekenis heeft, kan opmerkelijk zijn, maar verwijst naar de resultaten van arbeidspakket 2 (zie de resultaten in de hoofdrapportage en bijlage B). Ook de resultaten van de enquêtes over het reisgedrag naar de luchthaven en besluitvormingscriteria bij luchthavenkeuze (zie paragrafen 3.7 en 3.8) en de resultaten van onze enquête die in 2015 werd gehouden over de acceptatie van de FMO in het district Steinfurt, zijn daarbij heel zinvol. FMO scoort niet echt op een breed aanbod aan vluchten en overtuigende vliegfrequenties, maar met het oog op andere aspecten scoort het niet slechter dan Düsseldorf en Schiphol. FMO scoort vooral op de klantvriendelijke bereikbaarheid met de auto.

De gegevens uit de enquêtes en de analyses in arbeidspakket 2 (zie de resultaten in de hoofdrapportage en bijlage B) laten ook zien dat de bevolking en de bedrijven in de EUREGIO, in termen van luchtvervoer, in een bevoorrechte positie verkeren. Overigens beamen veel van de respondenten dit. De tevredenheid over de bereikbaarheid in de regio voor de luchtvaart is gemiddeld gezien relatief hoog. Wat betreft de meest gebruikte EUREGIO-luchthavens (de EUREGIO top 3: Düsseldorf, Münster-Osnabrück en Schiphol) is er over het algemeen alleen een grotere mate van ontevredenheid over de parkeertarieven en de attractiviteit van winkels en restaurants. Dit laatste speelt echter geen rol van betekenis in de enquêtes over de keuze om vanaf een bepaalde luchthaven te vliegen.

Hoewel er in korte tijd een groot aantal luchthavens vanuit het EUREGIO-gebied te bereiken zijn, zijn er slechts twee grote luchthavens (Münster-Osnabrück en Twente/Enschede) binnen het EUREGIO-gebied zelf. De bevolking en bedrijven zouden dan ook liever hiervandaan vliegen dan vanaf de luchthaven die het meest door de respondenten wordt gebruikt. Samengevat kan worden vastgesteld, dat er een groot potentieel is voor luchthavens in de EUREGIO-zone.

Wat in dit verband beslist moet worden vermeld, is de nationale oriëntatie bij de luchthavenkeuze. Het Duitse EUREGIO-deel maakt vrijwel uitsluitend gebruik van luchthavens in Duitsland, het Nederlandse deel meestal van luchthavens in Nederland. Over de redenen kan alleen maar worden gespeculeerd (zie de uitleg in de hoofdrapportage, paragraaf 2.3) en uiteraard zijn beslissingen van consumenten vaak complex. Het kan echter in de toekomst nodig zijn om een bewustzijn te ontwikkelen en te ondersteunen, dat zich over de nationale grenzen en de belevingswerelden heen beweegt. Op basis hiervan zou het mogelijk zijn win-winsituaties te bereiken met betrekking tot de leefkwaliteit van inwoners van het EUREGIO-gebied en ook om het gemeenschappelijk potentieel en de mogelijkheden gezamenlijk te gebruiken.

¹¹ www.ioresearch.nl.

¹² Er kon geen clustersteekproef worden gedaan, aangezien het hele EUREGIO-gebied in de enquête moest worden opgenomen. Dit maakte dat het ontwerp van de steekproef net zo kostbaar zou zijn als een landelijke enquête waarvoor meestal maar zo'n 50 gemeenten worden geselecteerd.

5. Methoden

5.1. Onderzoeksmethoden en steekproeftrekking

Voor de bevolkingsenquête in het EUREGIO-gebied bood zich om diverse redenen een Mixed Methods Design aan. De bevolkingsenquête voor het Duitse EUREGIO-gebied werd met een computergestuurd telefonisch onderzoek gedaan (CATI). Een telefonische enquête was vooral nuttig voor de bevolking in het EUREGIO-gebied, omdat enquêtes per post veel tijd kosten en erg duur zijn. Uit ervaring is gebleken dat de responspercentages in dit geval zeer laag zouden zijn. In de Nederlandse regio werd de bevolkingsenquête online uitgevoerd, aangezien CATI-enquêtes tegenwoordig niet echt gebruikelijk zijn in Nederland en omdat de 900 geplande interviews een lage respons en een vertekende sociaal-demografische uitkomst zou kunnen opleveren gezien de ter beschikking staande kostenraming. Om technische redenen werd de online-enquête in Nederland uitbesteed aan een Nederlands onderzoeksinstituut (I & O Research¹¹ te Enschede). De evaluatie en analyse van de gegevens bleef overigens volledig in handen van BEMA en projectpartners.

De selectie voor de bevolkingsenquête in het Duitse EUREGIO-gebied was een representatieve willekeurige steekproef. Voor het gehele Duitse EUREGIO-gebied (d.w.z. alle individuele gemeenten en "kreisfreie" steden) werd met het beproefde Gabler Häder-concept een telefoonnummer geprikt. Deze steekproef vond plaats met de steun van het "GESIS - Leibniz Institute for Social Sciences". Dit door ZUMA ontwikkelde raamwerk is inmiddels bij uitstek geschikt voor telefonische enquêtes in Duitsland, omdat deze databank zowel een telefoonboek als niet-geregistreerde verbindingen bevat, die via een lokaal netwerk bereikbaar zijn. Dit raamwerk wordt twee keer per jaar geactualiseerd. De totale hoeveelheid te benaderen respondenten werd bepaald met behulp van de netnummers. Aangezien meer dan 40% van alle huishoudens niet langer meer voorkomt in het telefoonboek en dit voornamelijk jonge en (hoog) opgeleide mensen zijn, zijn telefonische enquêtes niet representatief. Naast vaste aansluitingen kunnen mobiele telefoonnummers ook worden gebruikt voor landelijke steekproeven (de zogenaamde dual-frame-benadering), om de kwaliteit van de enquête te verhogen. Helaas was dit niet mogelijk met onze regionale databank, omdat er op dit moment nog geen technische mogelijkheden zijn om mobiele nummers regionaal te verdelen, zodat de steekproef in de EUREGIO-deelgebieden (districten, „kreisfreie“ steden, regio's e.d.) alleen op vaste nummers is gebaseerd.

De bevolkingsenquête in Duitsland werd voor elke gemeente afzonderlijk steekproefsgewijs uitgevoerd. Dit betekent in aantallen de trekking van meer dan 100 individuele steekproeven, die bovendien al naar gelang de relatieve grootte binnen het district moesten worden uitgevoerd.¹² De totale hoeveelheid was, los van de nationaliteit, de Duitstalige bevolking van 18 jaar en ouder. De enquête werd uitgevoerd door het interne telefoonlaboratorium van de BEMA-onderzoeksgroep van het Instituut voor Sociologie van de Westfälische Wilhelms-Universität Münster.

De bedrijfsenquête vond plaats per post (PAPI)¹³, waarbij rekening werd gehouden met de regels van de TDM (Tailored Design Method). Een postenquête was vooral nuttig voor het bevragen van bedrijven omdat een telefonische enquête te veel tijd vraagt en de kosten zou hebben verhoogd (belafspraken met managers c.q. eigenaren). Online-enquêtes zijn bij bedrijven niet logisch, omdat de responscijfers, zo leert de ervaring, te laag zijn. Het was wel mogelijk om de enquête online in te vullen via een link.

Hoewel postenquêtes over het algemeen als niet kritisch worden beschouwd, moet niettemin worden opgemerkt dat in de wetenschappelijke discussie door de tijd heen duidelijke kritiek naar voren komt over de postenquêtes. Dit heeft vooral betrekking op de lage responspercentages en

het probleem van zelfrekrutering. De laatste jaren wordt deze kritiek echter steeds meer gerelativeerd, omdat zelfs telefonische, online en face-to-face enquêtes problemen ondervinden bij de deelnamebereidheid, waardoor de responspercentages niet langer significant van elkaar verschillen.

Niettemin is het belangrijk om bij postenquêtes een grote waarde te hechten aan de kwaliteit van de ingezette instrumenten. Vooral de algemene aanbevelingen van de Tailored Design Method (TDM) moeten tijdens de enquête worden geïmplementeerd:

- centraal hierbij stond een weloverwogen vertrouwenwekkende brief van een neutrale afzender (Universiteit van Münster), lokale betrokkenheid (EUREGIO), als ook het benadrukken van het belang van de enquête (de aantrekkelijkheid en toekomst van de regio, de mogelijkheid om deel te nemen aan de enquête zelf) en de betrouwbaarheid van de methodiek (representatieve steekproef);
- een concrete referentie (toenemende mobiliteitseisen en -behoeften aan bedrijven) die het belang van de enquête benadrukte;
- een concrete ondersteuning van de uitvoering van de enquête door opdrachtgever en partners. De enquête werd gelanceerd via de lokale media (gedrukt, radio, televisie, internet) en begeleid met informatievoorziening die op het belang van de enquête wees;
- de vragenlijst was ingeperkt tot twee pagina's en had ook een leesvriendelijk ontwerp, om respondenten aan te moedigen deel te nemen. Daarom werd een computerleesbare vragenlijst weggelaten en werd een (dubbele) handmatige invoer voorgenomen;
- een vervolgactie (herinneringsbrief) na de zomervakantie (half augustus) in regio's met lage responspercentages, waardoor de uiteindelijke respons aanzienlijk is toegenomen;
- nadruk op anonimiteit en geen mogelijkheid tot herleiding van de vragenlijst.

Voor een steekproeftrekking moet de totale hoeveelheid respondenten zodanig zijn samengesteld dat deze bewerkbaar is en bijvoorbeeld hieruit een willekeurige selectie kan worden gemaakt. Om representatieve uitspraken te kunnen doen, moet de steekproeftrekking met uiterste zorgvuldigheid worden uitgevoerd. De inspanningen voor een representatieve enquête onder bedrijven in het EUREGIO-gebied zijn bijzonder hoog, omdat hier geen beroep kan worden gedaan op de gratis wetenschappelijke opiniepeilingen (zoals GESIS). Er zijn nog meer factoren die maken dat de enquête te duur wordt.

Bij de bedrijfsenquête werd vooraf de vraag gesteld wat precies de totale hoeveelheid is om representatief te zijn. Zo is het aandeel kleine bedrijven, waarvan de IHK's of Kamers van Koophandel de adressen niet beschikbaar mogen stellen, in het EUREGIO-gebied erg hoog. Zelfs bij de in theorie wel bereikbare bedrijven in het EUREGIO-gebied zijn hele sectoren waarvan het niet doelgericht zou zijn geweest, om ze in de steekproef op te nemen. Hierbij moet worden gedacht aan een aantal branches dat duidelijk geen zakelijke relatie met het luchtverkeer lijkt te hebben (zoals regionale verzekeringsmaatschappijen, plaatselijke makelaars, woningbeheerders, autobedrijven, detailhandel, artsen). Als dit soort bedrijven in de enquête waren opgenomen, had dat zeker gevolgen gehad voor het responspercentage. Dat zou vermoedelijk veel lager zijn uitgevallen en zou gerede twijfel gebracht hebben over de representativiteit van de enquête. Tegen deze achtergrond werd de bedrijfsenquête beperkt tot de volgende "relevante" sectoren waarvan de afzonderlijke bedrijven in het EUREGIO-gebied werden geïdentificeerd via de Duitse en Nederlandse Kamers van Koophandel en per post werden benaderd na een steekproeftrekking (adres van het bedrijf):

- industrie/productie-industrie

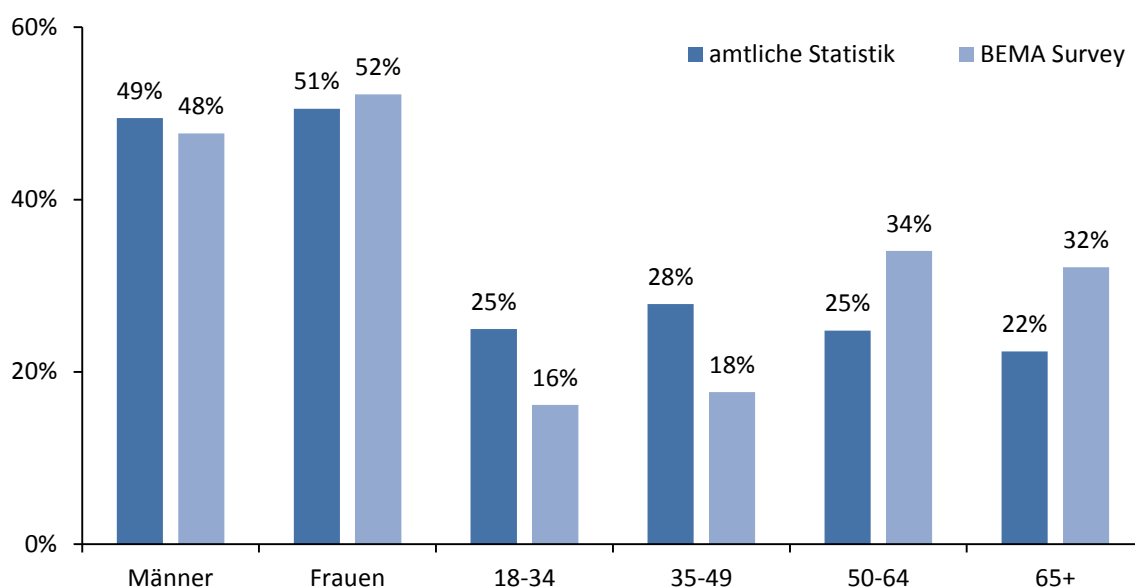
- groothandel en buitenlandse handel
- ingenieursbureaus, advocaten, andere vrije beroepen
- dienstverlening, onderverdeeld naar (1) informatie, communicatie, IT, (2) onderzoek en ontwikkeling, wetenschap, (3) advisering, werving en PR en (4) overige dienstverlening
- ambachten

¹³ Naast de vragenlijst en een gefrankeerde en geanonimiseerde retourenvelop omvatte de brief ook de mogelijkheid om online deel te nemen aan de enquête via een persoonlijke toegangscode.

5.2. Weergave van de totale hoeveelheid

In empirisch-sociaal onderzoek wordt een enquête niet alleen als representatief beschouwd, als de steekproef voor de bevolkingsenquête willekeurig werd uitgevoerd en waarin elk individu een gelijke kans heeft om in de selectie te komen, zoals beschreven in de paragraaf hierboven. De steekproef moet ook de totale hoeveelheid adequaat weergeven.

Om de kwaliteit van de verzamelde gegevens te vergelijken werd teruggegrepen op de officiële statistieken (regionale databank van het Landesamt für Statistik, het CBS en Eurostat) en de verdeling van de bevolking naar leeftijd en gender gebruikt op districts- c.q. regionaal niveau. Het laat zien dat de genderverdeling in de enquête een goede weerspiegeling is (uitgaande van de bevolking ouder dan 18 jaar) (figuur 20). Hoewel de waarden in sommige gebieden tussen de 7-8% verschillen, is dit nog acceptabel, vooral omdat deze afwijking van iets minder dan 2% in de steekproef van de totale EUREGIO-enquête erg klein is. De bivariate analyse van de gegevens laat ook zien dat gender een te marginaliserende rol speelt in de respons over het vlieggedrag (tabel A1 in de bijlage). Op oudere leeftijd is er een fenomeen dat al langer zichtbaar is in telefonische en internet-enquêtes: de groep jongere respondenten (vooral 18 tot 35 jaar) neemt minder vaak deel aan deze vorm van empirisch-sociaal onderzoek dan welke andere leeftijdsgroep ook. Zoals verwacht in de aanloop naar de huidige situatie toonde de bevolkingsenquête aan, dat vooral mensen van 50 jaar en ouder vaker deelnemen, wat betekent dat deze groep ook aanzienlijk oververtegenwoordigd is. Daarom is de gemiddelde waarde van 54,5 jaar relatief hoog en kan de verdeling naar leeftijd slechts ruwweg die van de totale bevolking benaderen.



Abbeelding 20: Vergelijking van de EUREGIO-steekproef met officiële bevolkingsstatistieken. *Bevolking EUREGIO ouder dan 18 jaar. Bron EUROSTAT 2018*.¹⁴

Officiële statistieken

Mannen

Vrouwen

¹⁴ Vanwege ontbrekende gegevens werden deze berekeningen in dit geval uitgevoerd zonder de Nederlandse gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden.

Voor bedrijven konden geen vergelijkingen worden gemaakt, omdat er geen informatie beschikbaar was over het aantal werknemers. Niettemin was een kort overzicht van de basiskenmerken van de onderzochte bedrijven wel mogelijk.

Tabel 10: Bedrijfs grootte naar district, regio en landen

District/Regio	Bedrijfs grootte						Totaal
	tot 10 werknemers	11 – 25 werknemers	26 – 50 werknemers	51 – 100 werknemers	101 – 250 werknemers	250 en meer	
District Borken	13,8%	20,0%	18,8%	21,3%	15,0%	11,3%	100,0%
District Coesfeld	8,6%	22,9%	5,7%	31,4%	22,9%	8,6%	100,0%
Regio Emsland	15,2%	28,3%	19,6%	17,4%	8,7%	10,9%	100,0%
Graafschap Bentheim	8,8%	11,8%	23,5%	20,6%	17,6%	17,6%	100,0%
Regio Osnabrück	2,9%	23,5%	16,2%	20,6%	19,1%	17,6%	100,0%
Stad Münster	7,3%	24,4%	22,0%	12,2%	17,1%	17,1%	100,0%
Stad Osnabrück	6,1%	35,7%	24,5%	11,2%	11,2%	11,2%	100,0%
District Steinfurt	9,8%	29,3%	18,3%	19,5%	14,6%	8,5%	100,0%
District Warendorf	7,0%	32,6%	25,6%	9,3%	11,6%	14,0%	100,0%
Regio Twente	10,0%	42,0%	18,0%	18,0%	8,0%	4,0%	100,0%
Regio Achterhoek	7,1%	31,6%	22,4%	18,4%	11,2%	9,2%	100,0%
Gemeenten HOC*	9,1%	54,5%	9,1%	9,1%	–	18,2%	100,0%
Totaal	8,6%	28,9%	19,8%	17,6%	13,6%	11,5%	100,0%
Duitsland	8,7%	26,8%	19,6%	17,5%	14,7%	12,6%	100,0%
Nederland	8,1%	36,9%	20,0%	17,5%	9,4%	8,1%	100,0%

Totaal	8,6%	28,9%	19,8%	17,6%	13,6%	11,5%	100,0%
--------	------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

*HOC: Gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden

Tabel 11: Bedrijfsbranches naar district/regio en landen

District/Regio	Bedrijfsbranche						Totaal
	industrie/productie-industrie	groothandel en buitenlandse handel	ingenieursbureaus, advocaten en vrije beroepen	dienstverlening	ambachten	andere branches	
District Borken	41,3%	16,3%	1,3%	18,8%	15,0%	7,5%	100,0%
District Coesfeld	51,4%	14,3%	2,9%	22,9%	2,9%	5,7%	100,0%
Regio Emsland	28,3%	10,9%	10,9%	34,8%	6,5%	8,7%	100,0%
Graafschap Bentheim	44,1%	11,8%	–	38,2%	–	5,9%	100,0%
Regio Osnabrück	45,6%	8,8%	10,3%	23,5%	8,8%	2,9%	100,0%
Stad Münster	20,0%	12,5%	2,5%	62,5%	–	2,5%	100,0%
Stad Osnabrück	16,3%	9,2%	19,4%	44,9%	1,0%	9,2%	100,0%
District Steinfurt	32,9%	18,3%	7,3%	31,7%	4,9%	4,9%	100,0%
District Warendorf	51,2%	9,3%	2,3%	27,9%	4,7%	4,7%	100,0%
Regio Twente	49,0%	9,8%	5,9%	21,6%	–	13,7%	100,0%
Regio Achterhoek	31,3%	20,2%	7,1%	26,3%	–	15,2%	100,0%
Gemeenten HOC*	36,4%	9,1%	–	36,4%	–	18,2%	100,0%
Totaal	35,4%	13,4%	7,4%	31,4%	4,2%	8,2%	100,0%
Duitsland	34,9%	12,5%	7,7%	33,2%	5,5%	6,2%	100,0%
Nederland	37,0%	16,0%	6,2%	25,9%	–	14,8%	100,0%
Totaal	35,4%	13,4%	7,4%	31,4%	4,2%	8,2%	100,0%

*HOC: Gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden

Tabel 12: Businessmodel naar district/regio en landen

District/Regio	Businessmodel			
	regionaal	nationaal	Europees	internationaal
District Borken	29,6%	21,0%	38,3%	34,6%
Graafschap Bentheim	34,3%	20,0%	25,7%	31,4%
District Coesfeld	34,8%	34,8%	34,8%	13,0%
Regio Emsland	47,1%	32,4%	17,6%	20,6%
Regio Osnabrück	25,0%	39,7%	30,9%	27,9%
Stad Osnabrück	34,1%	36,6%	26,8%	26,8%
Stad Münster	27,6%	45,9%	17,3%	28,6%
District Steinfurt	28,6%	22,6%	26,2%	29,8%
District Warendorf	15,9%	25,0%	27,3%	47,7%
Regio Achterhoek	27,5%	43,1%	21,6%	27,5%
Regio Twente	30,3%	36,4%	26,3%	34,3%
Gemeenten HOC*	36,4%	9,1%	36,4%	9,1%
Totaal	25,1%	32,8%	26,9%	29,6%
Duitsland	29,7%	31,6%	27,3%	29,3%
Nederland	30,2%	36,4%	25,3%	30,2%
Totaal	25,1%	32,8%	26,9%	29,6%

*HOC: Gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden

Opmerking: Kolompercentages tellen niet tot een totaal van 100% omdat er meerder antwoorden mogelijk waren.

5.3. Steekproefafwijking

Om representatief te zijn moet bij een enquête de steekproefafwijking duidelijk kunnen worden vastgelegd. Voor de bevolkingsenquête kan de fouttolerantie worden bepaald voor 1.908 (Duitsland) c.q. 1.019 (Nederland) respondenten:

Tabel 13: Steekproefafwijking bevolkingsenquête

Aandeel	Fouttolerantie	
	Duitsland	Nederland
5%	1,0 procentpunten	1,3 procentpunten
10%	1,3 procentpunten	1,8 procentpunten
25%	1,8 procentpunten	2,7 procentpunten
50%	2,2 procentpunten	3,1 procentpunten
75%	1,9 procentpunten	2,7 procentpunten
90%	1,3 procentpunten	1,8 procentpunten
95%	1,0 procentpunten	1,3 procentpunten

Deze fouttoleranties geven aan in hoeverre het resultaat van de bevolkingsenquête met 95% zekerheid (= Duitse c.q. Nederlandse EUREGIO) werkelijk te bepalen is.

De 539 (Duitsland) c.q. 162 (Nederland) geïnterviewde bedrijven laten de volgende fouttolerantie zien:

Tabel 14: Steekproefafwijking bedrijfsenquête

Aandeel	Fouttolerantie	
	Duitsland	Nederland
5%	1,8 procentpunten	3,4 procentpunten
10%	2,5 procentpunten	4,6 procentpunten
25%	3,7 procentpunten	6,7 procentpunten
50%	4,2 procentpunten	7,7 procentpunten
75%	3,7 procentpunten	6,7 procentpunten
90%	2,5 procentpunten	4,6 procentpunten
95%	1,8 procentpunten	3,4 procentpunten

Deze fouttoleranties geven aan op welk gebied een resultaat van de enquête met 95% zekerheid daadwerkelijk in de totale hoeveelheid (= bedrijven uit de branches met een theoretische relatie met het vliegverkeer in de EUREGIO plaatsvindt) terug te vinden is.

5.4. Vragenlijst

De vragenlijst bestond uit verschillende inhoudelijke vragen over mobiliteitsbehoeften en markt-vraagstructuren met betrekking tot het luchtverkeer in de Duits-Nederlandse EUREGIO in combinatie met de demografische gegevens uit de bevolkingsenquête (gender, leeftijd, woonplaats, samenstelling huishouden, opleidingsniveau) en de informatie uit de bedrijfsenquête over de

bedrijfsomvang, het businessmodel en de sector. Zo waren bivariate analyses mogelijk en kon daarnaast de kwaliteit van de steekproef worden ingeschat.

De samenstelling van de items vond plaats enerzijds op basis van de enquête die door de BE-MA in 2015 in de regio Steinfurt werd uitgevoerd over het gebruik en de acceptatie van de luchthaven Münster-Osnabrück evenals op basis van de jarenlange praktische ervaring van de onderzoeksgroep met regionale enquêtes. Anderzijds gebeurde dit op basis van de gesprekken en discussies met de betrokken projectpartners uit de politiek en het openbaar bestuur in het kader van de bijeenkomst van de EUREGIO-projectgroep in Gronau/Glanerbrug.

6. Bijlage

Tabel A1: Vliegfrequentie naar leeftijd (bevolking)

Leeftijd	Vakanties met het vliegtuig				Totaal
	vaker per jaar	eens per jaar	zelden	nooit	
18 tot 34	15,9%	18,5%	16,2%	14,9%	16,5%
35 tot 49	20,6%	18,5%	15,4%	18,2%	17,8%
50 tot 64	28,6%	30,8%	39,0%	32,6%	33,4%
65+	34,9%	32,2%	29,4%	34,3%	32,3%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel A2: Vliegfrequentie naar opleidingsniveau (bevolking)

Opleidingsniveau	Vakanties met het vliegtuig				Totaal
	vaker per jaar	eens per jaar	zelden	nooit	
laag	13,4%	19,2%	17,8%	27,0%	20,0%
gemiddeld	35,4%	38,5%	40,4%	45,6%	40,4%
hoog	51,2%	42,3%	41,9%	27,4%	39,6%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Opmerking: Onderwijsniveau laag: geen diploma/lager onderwijs; medium: middelbaar onderwijs; hoog: kwalificatie voor toelating tot hogeschool/universiteit

Tabel A3: Vliegfrequentie naar gender (bevolking)

Gender	Vakanties met het vliegtuig				Totaal
	Vaker per jaar	eens per jaar	zelden	nooit	
vrouw	47,4%	47,1%	51,1%	56,2%	51,2%
man	52,6%	52,9%	48,9%	43,8%	48,8%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel A4: Vliegfrequentie naar omvang van het huishouden (bevolking)

Omvang van het huishouden	Vakanties met het vliegtuig				Totaal
	vaker per jaar	eens per jaar	zelden	nooit	
1-persoonshuishoudens	19,3%	18,3%	16,7%	14,6%	16,8%
2 persoonshuishoudens	47,2%	44,5%	47,1%	44,7%	45,6%
3 persoonshuishoudens	15,5%	13,5%	11,3%	12,8%	13,1%
4 persoonshuishoudens	12,4%	15,2%	16,5%	17,4%	15,8%
5 en meer persoonshuishoudens	5,6%	8,5%	8,4%	10,5%	8,7%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel A5: Vliegfrequentie naar niveau van verstedelijking van de woonplaats (bevolking)

Urbanisatiegraad van de woonplaats	Vakanties met het vliegtuig				Totaal
	vaker per jaar	eens per jaar	zelden	nooit	
tot 5.000 inwoners	7,4%	8,1%	9,6%	10,5%	9,1%
5.000 – 20.000 inwoners	22,1%	22,4%	25,4%	27,8%	24,9%
20.000 – 50.000 inwoners	24,4%	31,8%	28,2%	26,0%	27,7%
50.000 – 100.000 inwoners	19,1%	19,7%	18,5%	19,0%	19,1%
meer dan 100.000 inwoners	27,0%	18,0%	18,3%	16,7%	19,1%

Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
--------	--------	--------	--------	--------	--------

Tabel A6: Vliegfrequentie naar district/regio (bevolking)

District/Regio	Vakanties met het vliegtuig				Totaal
	vaker per jaar	eens per jaar	zelden	nooit	
District Borken	9,3%	6,0%	7,8%	11,3%	8,8%
District Coesfeld	6,6%	4,2%	2,9%	7,1%	5,3%
Regio Emsland	10,4%	9,1%	6,1%	7,4%	8,1%
Graafschap Bentheim	2,9%	2,8%	2,9%	4,1%	3,3%
Regio Osnabrück	5,5%	8,9%	7,0%	10,7%	8,6%
Stad Münster	13,1%	6,4%	4,8%	7,8%	7,6%
Stad Osnabrück	6,6%	3,8%	3,9%	3,3%	4,1%
District Steinfurt	10,4%	8,5%	9,5%	11,2%	10,0%
District Warendorf	4,4%	6,8%	4,1%	9,5%	6,8%
Twente	19,9%	26,2%	29,6%	16,7%	22,6%
Achterhoek	7,3%	12,0%	12,4%	6,9%	9,5%
Gemeenten HOC*	3,5%	5,3%	8,9%	4,1%	5,4%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Duitsland	69,0%	56,5%	49,1%	72,3%	62,5%
Nederland	31,0%	43,5%	50,9%	27,7%	37,5%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

*HOC: Gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden

Tabel A7: Vliegfrequentie naar meest gebruikte luchthaven (bevolking)

Meest gebruikte luchthaven	Vakanties met het vliegtuig				Totaal
	vaker per jaar	eens per jaar	zelden	nooit	
Bremen	1%	0%	0%	2%	1%
Dortmund	2%	1%	1%	1%	1%
Düsseldorf	33%	29%	33%	42%	33%
Frankfurt am Main	2%	1%	1%	1%	1%
Hamburg	–	1%	–	0%	0%
Hannover	1%	3%	2%	2%	2%
Köln-Bonn	3%	3%	1%	4%	3%
Münster-Osnabrück	26%	22%	22%	35%	25%
Paderborn-Lippstadt	0%	1%	0%	1%	1%
Weeze/Niederrhein	3%	4%	4%	2%	4%
Schiphol	23%	28%	29%	9%	24%
Eindhoven	3%	4%	2%	–	3%
Groningen/Eelde	–	1%	1%	1%	1%
Lelystad	0%	0%	0%	–	0%
Maastricht/Aachen	–	0%	1%	–	0%
Rotterdam The Hague	0%	1%	0%	–	0%
andere luchthavens	1%	–	1%	0%	1%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel A8: Vliegfrequentie naar bedrijfsomvang (bedrijven)

Bedrijfsomvang	Zakenreizen met het vliegtuig				Totaal
	vaak	soms	zelden	nooit	
tot 10 werknemers	4,5%	5,3%	4,3%	26,5%	8,2%
11 – 25 werknemers	18,1%	19,4%	36,2%	38,2%	27,6%
26 – 50 werknemers	15,5%	24,7%	19,3%	15,7%	19,2%
51 – 100 werknemers	11,6%	22,9%	22,2%	11,8%	18,1%
101 – 250 werknemers	20,6%	17,6%	11,6%	3,9%	14,2%
250 en meer werknemers	29,7%	10,0%	6,3%	3,9%	12,6%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel A9: Vliegfrequentie naar bedrijfsbranche (bedrijven)

Bedrijfssector	Zakenreizen met het vliegtuig				Totaal
	vaak	soms	zelden	nooit	
Industrie/productie-industrie	49,7%	47,1%	26,7%	23,3%	37,2%
Groothandel en buitenlandse handel	13,5%	13,5%	17,5%	6,8%	13,7%
Ingenieursbureaus, advocaten, vrije beroepen	7,1%	9,4%	5,3%	5,8%	6,9%
Dienstverlening	23,2%	24,7%	37,9%	47,6%	32,3%
Ambachten	1,3%	1,2%	4,9%	8,7%	3,6%
andere branches	5,2%	4,1%	7,8%	7,8%	6,2%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel A10: Vliegfrequentie naar businessmodel (bedrijven)

Businessmodel	Zakenreizen met het vliegtuig				Totaal
	vaak	soms	zelden	nooit	
Regionaal	2,6%	17,5%	33,3%	61,9%	26,3%
Nationaal	16,1%	29,2%	50,7%	31,4%	33,4%
Europees	31,0%	29,8%	31,4%	15,2%	28,2%
Internationaal	69,0%	42,1%	10,6%	2,9%	32,0%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabel A11: Vliegfrequentie naar district/regio (bedrijven)

District/Regio	Zakenreizen met het vliegtuig				Totaal
	vaak	soms	zelden	nooit	
District Borken	17,0%	9,9%	9,7%	11,2%	11,8%
Graafschap Bentheim	2,6%	9,4%	4,4%	3,7%	5,2%
District Coesfeld	3,9%	5,8%	8,3%	12,1%	7,2%
Regio Emsland	3,3%	7,0%	3,9%	8,4%	5,3%
Regio Osnabrück	13,1%	9,9%	9,7%	9,3%	10,5%
Stad Osnabrück	7,8%	6,4%	5,8%	1,9%	5,8%
Stad Münster	19,6%	15,8%	14,6%	7,5%	14,9%
District Steinfurt	11,8%	14,6%	10,2%	16,8%	12,9%
District Warendorf	10,5%	7,6%	2,9%	6,5%	6,6%
Regio Achterhoek	3,3%	3,5%	9,7%	7,5%	6,1%
Regio Twente	6,5%	9,4%	19,9%	11,2%	12,4%
Gemeenten HOC*	0,7%	0,6%	1,0%	3,7%	1,3%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Duitsland	89,7%	86,5%	69,6%	77,8%	80,3%
Nederland	10,3%	13,5%	30,4%	22,2%	19,7%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

*HOC: Gemeenten Hardenberg, Ommen en Coevorden

Tabel A12: Vliegfrequentie naar de meest gebruikte luchthavens (bedrijven)

Door werknemers de meest gebruikte luchthavens	Zakenreizen met het vliegtuig				Totaal
	vaak	soms	zelden	nooit	
Bremen	–	1%	2%	–	1%
Dortmund	3%	5%	2%	–	3%
Düsseldorf	53%	44%	29%	–	42%
Frankfurt am Main	2%	1%	–	–	1%
Hamburg	1%	1%	–	–	1%
Hannover	3%	2%	1%	–	2%
Köln-Bonn	–	–	1%	–	0%
Münster-Osnabrück	25%	35%	38%	–	33%
Weeze/Niederrhein	–	1%	3%	–	1%
Eindhoven	1%	–	2%	–	1%
Schiphol	11%	11%	20%	–	14%
Groningen/Eelde	1%	–	1%	–	0%
andere luchthavens	1%	–	–	–	0%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	–	100,0%