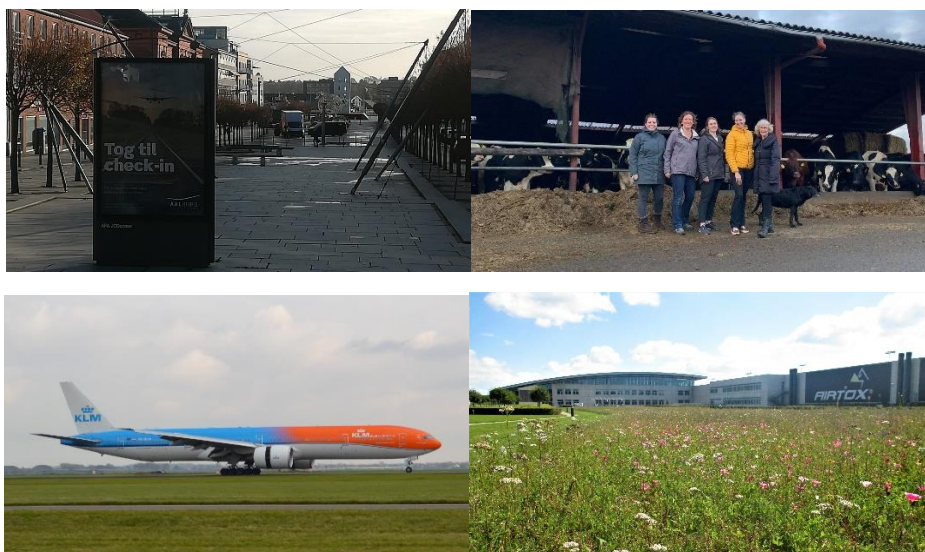

RATIONALER OG PRAKSISSE AF HOLLANDSKE MIGRANTER BOSAT I JYLLAND

BEHOV FOR CO-PRESENCE OG ANVENDELSE AF MOBILITETSPOTENTIALER



AALBORG UNIVERSITET
STUDENTERRAPPORT

Titelblad

Projektperiode: 11. semester geografi

Uddannelsessted: Aalborg Universitet

Vejleder: Claus Lassen

Sideantal uden forord, bilag, indholdsfortegnelse og litteraturliste: 111

Antal anslag med mellemrum: 282173

Sideantal med forord, bilag, indholdsfortegnelse og litteraturliste: 274

Afsluttet: 28. januar 2021

Projektet er udarbejdet af:

Marieke van Hulst Pedersen

Forord

Som tilflytter til Danmark har jeg igennem årene rejst frem og tilbage mellem Danmark og Holland for at besøge familie og venner. Samtidig har det medført, at familie og venner har valgt at besøge mig i Danmark. Valg af mobilitetsform er øjensynligt påvirket af både afstand, tid og økonomi. Derudover har moderne kommunikationsmuligheder skabt muligheden for at være i kontakt til familie og venner i hjemlandet på afstand.

Hvorvidt disse faktorer rent faktisk har betydning for menneskers valg i forhold til deres fysiske og virtuelle mobilitet, bliver undersøgt og analyseret i forhold til det nye mobilitetsparadigme, som har fokus på betydningen af sociale faktorer, der påvirker individers valg og handlinger. Disse resultater kan have betydning og være af værdi for både luftfarten og andre mobilitetsaktører i forhold til planlægningen og indretningen af infrastruktur. Dermed vil det være muligt at skabe et mere mobilt samfund, der er tilpasset det moderne menneske og dets behov, der kan sikre en bedre mobilitet og tilgængelighed for alle.

Her kan de hollandske migranter bosat i Jylland, som en del af VFR-segmentet give en indsigt i, hvilke rationaler og praksisser påvirker individers valg af mobilitetsform, samt hvilke muligheder og begrænsninger har en indflydelse på individers faktiske mobilitet. I dette projekt vil der derfor specielt blive undersøgt og analyseret, hvilke tanker og refleksioner hollandske migranter bosat i Jylland har i forhold til deres bevægelser mellem Danmark og Holland.

Dette projekt vil ikke være muligt uden min vejleder Claus Lassen, som har støttet mig igennem hele processen, som jeg er meget taknemlig for. En tak går til både Søren Svendsen og Jesper Klausholm, som i starten af processen har givet mig en indsigt i deres praksis omkring VFR-segmentet indenfor luftfarten. Ikke mindst vil jeg takke respondenterne Tineke & Aizo, Heidi & Pieter, Anita, Romy, Ingrid, Paul, Thijs en Maarten, som har valgt at deltage i et interview, som er af stor værdi i forhold til projektet. Sidst vil jeg takke min familie for deres tålmodighed og støtte.

Abstract

In these times, where the world is hit by a pandemic, it seems, that people have become more aware of the need to be co-present. Internet and technology have showed its importance in modern society, where more people have become mobile through physical and virtual mobilities. Aviation coming to a near standstill has amongst others been a visible reminder of possible friction, which can lead to immobility. In these times, where the 'Visiting Friends and Relatives' segment is one of the few stable segments in international travel, their choices are clearly affected by their personal circumstances and purpose of the journey. Movements like identities have become more hybrid. Therefor there is value in researching and analyzing, which rationalities and practices Dutch migrants living in Jutland have relative to their physical and virtual mobilities, and how their mobility is affected by personal and external possibilities and limitations.

In general, time is most valued, when the Dutch migrants living in Jutland travel to their home country, which is mainly done by car, especially when travelling with more than one person. There seems to be a distinction when the respondents travel alone, where there is more of a balance between modes of transport. Because the relative distance between car and airplane is equal timewise, it has been possible to uncover, which other factors are in play. Economic capital, practicality, a lack of flexibility, and too many shifts are the main reason the car is the preferred mode of travelling.

The same goes the other way around when friends and family visit Denmark. Tourism and business travel are often combined with the VFR-segment because the respondents and their family seem to want to make the most out of their spare time, which the respondents recognize doing themselves, when planning their movements. The respondents are also influencing the travel behavior of family and friends visiting them, when it comes to modes of transport, connections, and tourist activities.

There are also more personal social factors, that have an impact on the respondent's actual mobility. Especially possibilities and limitations on an individual level have been of interest because it shows a need and demand for rethinking service and marketing in aviation. It is particularly physical and mental limitations amongst the older generations, that demand a customized service, because there are limitations related to access and competence. This is fostered by a lack of knowledge, trust, and security, with a fear of the unknown, which is withholding individuals from appropriating their potential mobility. Besides internal factors analyses have showed that this is affected

by differences in access to public transportation in Denmark and the Netherlands, where there are big differences in connectivity between urban and rural areas.

To be able to explain the respondent's mobility and travel behavior, there has been more closely looked at how this is linked to the respondent's connection to both countries, their need for co-presence coupled to obligations, self-empowerment, and identity. There seems to be a loyalty towards the Dutch airline KLM, which is founded by a strong relation of trust build over time. The Dutch migrants living in Jutland still feel a connection to their home country, and more generally like to visit places they feel connected to physically.

Therefor it has also been of interest to examine when and why the migrants use physical or virtual mobilities. More specifically how access to the internet and communication devices have affected physical mobility. The internet and modern technologies have made it possible to communicate from a distance. The rapport shows that physical mobility has not stagnated amongst the migrants because of their virtual mobility. In many ways, it has become easier to stay in contact with family and friends in Holland and has made it easier to plan the next face-to-face moment, where virtual and communicative mobility is appropriated to stay up to date about everyday life. These different forms of mobilities create opportunities and individuals have the power to use their potential mobility more effectively by obtaining knowledge. The power of the individual should therefore not be underestimated, when turning its movement capital into actual mobility. Mobilities are converging and individuals' movements hybrid, therefor planning, research and development of infrastructural systems should be done from a relational mobility perspective instead of a conventional static perception. Furthermore, it is proposing further analyses on the lack of competition, which could lead to a better mobility potential for the VFR-segment. Especially now where there is a possibility to build back a more sustainable aviation sector.

Indhold

Forord	4
Abstract	5
Kapitel 1 Indledende analyse	11
1.1 Valg af transportform.....	11
1.2 Familie og venner	12
1.3 Visiting Friends and Relatives	13
1.4 Eksisterende fokus på VFR-segmentet	15
1.5 Fokus på hollandske migranter og turister	16
1.6 Fysisk og virtuel mobilitet.....	17
Kapitel 2 Problemformulering	19
2.1 Underspørgsmål	19
Kapitel 3 Videnskabsteori og forskningsdesign.....	21
3.1 Forståelse igennem hermeneutikken	21
3.2 Forskningsdesign	23
3.3. Hvorfor hollandske migranter bosat i Jylland	24
Kapitel 4 Metodisk fremgangsmåde.....	26
4.1 Interview som metode	26
4.1.1. Ekspertinterviews.....	26
4.1.2. Interviews hollandske migranter bosat i Jylland.	27
4.1.3. Sproglige udfordringer	28
4.1.4. Valg af respondenter.....	28
4.1.5. Kortlægning af respondenternes catchment area	29
4.2 Dokumentanalyse	31
4.3 Metoderefleksion.....	31
4.3.1. Refleksion interview med respondenter fra luftfarten	31
4.3.2 Refleksion interviews med hollandske migranter	32
4.3.3.Virtuelle vs. fysiske interviews	33
Kapitel 5 Teori	35

5.1 Bevægelser.....	36
5.1.1. Betydningen af bevægelser	36
5.1.2. Mobilitets teorier i det moderne samfund	37
5.2 Betydningen af nærhed.....	38
5.2.1. Face-to-face, face-the-place, face-the-moment	39
5.2.2. Forpligtelser	40
5.2.3. Social kapital og nærhed	41
5.3 Motilitet	43
5.3.1. Adgang, færdigheder og anvendelse	44
5.3.2. Motilitet som kapital	44
5.4 Anvendelse af teoretisk begrebsapparat.....	45
Kapitel 6 Migranternes bevægelser.....	47
6.1 Inden migrationen.....	47
6.2 Alene eller med hele familien.....	49
6.3 Skift	51
6.4 Begravelser og sygdom	53
6.5 Begivenheder og livsfaser.....	54
6.6 Besøg fra Holland	56
Kapitel 7 Turisme	59
7.1.Overnatning i Danmark	59
7.2 Familie og venner som turister i Danmark.....	60
7.3 Danmarks turistiske værdi.....	62
7.4 VFR kombineret med turisme	64
Kapitel 8 Personlige begrænsninger og co-presence	67
8.1 Børnenes behov	67
8.2 Store børn	68
8.3 Aldersrelaterede og fysiske begrænsninger	69
8.4 Tryghed	71

Kapitel 9 Udefrakommende begrænsninger	73
9.1 Offentlig transport	73
9.2 Tilgængelighed og den relative afstand.....	75
9.3 Lufthavnens indretning og service.....	77
9.4 Geografiske forskelle.....	79
9.5. Manglende kendskab og tillid.....	81
9.6 Menneskers frie vilje	84
Kapitel 10 Tilknytning til hjemlandet.....	86
10.1 Loyalitet i forhold til AMS.....	86
10.2 Midt i mellem.....	88
10.3 Home is where the heart is.	90
10.4 Identitet	93
Kapitel 11 Betydningen af teknologisk udvikling og virtuel mobilitet	98
11.1. Sociale medier.....	98
11.2 Nemmere at holde kontakt	99
11.3 Fysisk mobilitet	102
11.4. Corona som øjenåbner.....	104
Konklusion	107
Personlig adgang og færdigheder.....	107
Behov for co-presence og face-to face-kontakt.....	108
Betydningen af virtuel kommunikation	108
Diskussion og perspektivering: mobilitetspotentialer	110
Co-presence i mobiliteter.....	110
Tilgængelighed for alle.....	112
Hybride mobilitet	113
Konkurrence.....	114
Konkurrence indenfor EU.....	117
En bæredygtig luftfartsektor	118

Referencer	119
Bilag A Interviewguide med aktører regionale lufthavne	125
Bilag B Transskribering Jesper Klausholm	127
Bilag C Transskribering Søren Svendsen	140
Bilag D Interviewguide med hollandske migranter i Danmark	157
Bilag E Transskribering Tineke og Aizo	160
Bilag F Transskribering Anita Kort	174
Bilag G Transskribering Pieter & Heidi	191
Bilag H Transskribering Ingrid	211
Bilag I Transskribering Romy Hoogwerf	224
Bilag J Transskribering Paul	235
Bilag K Transskribering Thijs	249
Bilag L Transskribering Maarten	261
Bilag M Planlægning interviews	272
Bilag N Kort provinser Holland (find kort)	273

Kapitel 1 Indledende analyse

I 2009 kørte jeg sammen med en veninde for allerførste gang i en bil til Danmark. Vi ville gerne have friheden til at kunne køre rundt i landet, og det var derudover billigere at køre end at anvende flyvemaskinen til Billund. I mine efterfølgende rejser alene, har jeg valgt at anvende flyforbindelsen mellem Amsterdam og Billund, jf. kort 1.1. Især efter jeg flyttede til Randers i Danmark i 2011, har lufthavne i den grad fået en større betydning i mit liv. Udover at lufthavne er et sted, hvor man kunne rejse fra til andre destinationer i verden som turist, har lufthavne forbundet mig med min familie i Holland og mit liv i Danmark.

1.1 Valg af transportform

I starten anvendte jeg Billund som min primære lufthavn, men efter etablering af ruten mellem Aalborg og Amsterdam blev Aalborg det oplagte valg, jf. kort 1.1. Selvom jeg har anvendt både Billund og Aarhus som turist, vil jeg som udgangspunkt foretrække at rejse fra Aalborg på grund af den absolutte og relative afstand, gratis parkering og fordi jeg føler mig tilpas i lufthavnen. Især efter jeg er blevet mor har det betydet meget, at lufthavnen er indrettet til børnefamilier, hvor der er forskellige tilbud, der gør det nemmere at rejse. Jeg har endda valgt at rejse til Holland med begge børn, fordi det vil være mere komfortabelt, og fordi der ventede familie på den anden side, der kunne tage imod os.



Figur 1.1 Danmarks Lufthavne nævnt i projektet navngivet med forkortelse IATA.

Bilen vil have været et billigere alternativ og vil give mig friheden til at transportere mig rundt i Holland. Men fordi jeg selv skulle køre hele vejen, hvor jeg ikke vil have hænderne fri til at hjælpe børnene, virkede det som en uoverskuelig opgave. En køretur på en 10 til 12 timer vil gøre mig så træt, at jeg ikke en gang kunne nyde at være sammen med min familie og venner, som er hele formålet med rejsen. At der både i lufthavnen og i flyet er hjælpende hænder, har for mig gjort det til et nemt valg at flyve. Min familie bor tæt på Rotterdam, hvilket betyder, at der kun er en lille time fra lufthavnen til hjembyen, hvormed hele rejsen kun tager fem til seks timer.

Alligevel har jeg skiftevis valgt at anvende flyvemaskinen eller bilen til at rejse frem og tilbage til Holland, alt afhængig af om det er med eller uden min mand. Det gav ikke mening at flyve på grund af økonomien og den frihed vi mister ved ikke at have bil i Holland. Især fordi vi godt kan lide at tage på tur og vil opleve noget, så ikke hele rejsen drejer sig om at besøge familie og venner. Hvis der er brug for at rejse frem og tilbage med kort varsel på grund af dødsfald, sygdom, familieforøgelse eller andre usædvanlige grunde er det uden tvivl flyvemaskinen, der foretrækkes. Når jeg rejser alene, føles det befriende at kunne læne mig tilbage i stolen, hvor jeg ikke skal tænke på andet end mig selv. Den tid kan anvendes til at være produktivt i forhold til arbejde og studiet, selvom jeg personlig allerhelst vil beundre skyerne, jorden og havet.

1.2 Familie og venner

Mine stadigvæk tætte bånd med familie og venner i Holland har samtidig medført bevægelser fra Holland til Danmark. Familie og venner har siden jeg er flyttet til Danmark valgt at besøge mig og min familie, hvor der enten bliver valgt at flyve eller køre med bilen. Igen virker deres valg til at være påvirket af både de enkeltes økonomi og familiesammensætning. Derudover er jeg med til at bestemme, hvilken lufthavn de anvender, hvis familie og venner vælger at flyve, fordi det er nemmere at køre til Aalborg fra min bopæl i Randers Nord. Derudover er det forskelligt fra situation til situation, om familie og venner bor hjemme hos mig, eller om de selv finder et sted at bo i nærheden. Det er igen afhængig af familiesammensætning, økonomi, men også hvor nært et bånd man har til vedkommende. Derudover bliver et besøg nogle gange kombineret med at holde ferie i Danmark. Det giver hollænderne mulighed for at udforske Danmark, og samtidig besøger mig og min familie.

Nu hvor der i efteråret 2020 er blevet etableret en direkte togforbindelse til Aalborg Lufthavn, er det blevet endnu mere attraktivt at rejse til familie og venner i Holland fra lufthavnen. Selvom der var usikkerhed og uvished på grund af Corona, har det ikke holdt mig fra at rejse for at se familie og venner, som det har gjort i starten, hvor der

var lukket ned for landet. Dengang der blev åbnet op for grænserne i sommers, rejste jeg med hele familien til Holland, hvorefter vi holdt ferie i Tyskland ugen efter. Derudover valgte jeg at rejse alene med flyvemaskinen i oktober for at besøge familie og venner. Flyforbindelsen mellem Danmark og Holland har den effekt, at afstanden til hjemlandet føles mindre, fordi jeg har muligheden for at rejse hurtigt og nemt til familie og venner i Holland, hvis der er brug for fysisk nærvær.

1.3 Visiting Friends and Relatives

Luftfartsektoren er utrolig hårdt ramt på grund af Coronakrisen, og statistikkerne for den forventede antal flybevægelser og passagerer er blevet justeret nedad flere gange her i efteråret 2020 (Eurocontrol, 2020 (4)) (Eurocontrol, 2020 (5)). De store amerikanske netværksselskaber i USA har allerede i juli meldt ud, at de har valgt at satse både på turisme og VFR-segmentet. Som ellers er domænet af punkt-til-punkt¹ orienterede LCC's², men virker som et klart valg, nu hvor erhvervslivet endnu ikke rejser så meget som forventet. Derudover regner flyselskaberne med, at VFR-segmentet er mere tilbøjeligt til at rejse, selvom der er Corona (Ahlgren, 2020). VFR-segmentet, som står for 'Visiting Friends and Relatives', er derfor specielt et interessant segment at undersøge, nu hvor Corona og medfølgende restriktioner begrænser en stor del af menneskers (aero)mobilitet. Det har skabt en ekstra bevidsthed om betydningen af personlig og fysisk kontakt, både her i Danmark og i forhold til udlandet. Flyselskabernes strategi synes derfor logisk i forhold til, at det er VFR-segmentet, der skal sætte gang i luftfartstrafikken igen (Luchtvaartnieuws, 2020) (Ahlgren, 2020). Som Jesper Klausholm, marketingschef for Billund Airport har fremført, er det dette segment, der i mange tilfælde er flettet sammen med erhvervstrafikken her i Europa³. Migranter der arbejder i udlandet, vender jævnligt tilbage til hjemlandet for at kunne være sammen med familie og venner (Interview Klausholm). Migranter har en fordel i forhold til deres rejseadfærd, fordi de ikke må begrænses i deres frihed til at bevæge sig frem og tilbage til hjemlandet (EUR-Lex, 2004). Klausholm fremhæver specielt om denne gruppe rejsende:

"Hvordan definerer man VFR, for jeg ved godt, at hvis det er Visiting Friends and Relatives, men nu f.eks. Wizz Air, de har jo holdt sig flyvende her hos os under hele Corona krisen. Det handler selvfølgelig om, at der har været Ukrainer og Rumæner og folk fra Baltikum, der måske arbejder i

¹ Punkt-til-punkt forbindelser er direkte flybevægelser til andre lufthavne. (Gillen, 2017)

² LCC's eller i dette tilfælde Ultra-low-cost-carriers, er selskaber, der hovedsageligt tilbyder punkt-til-punkt forbindelser, hvor der er fokus på omkostning minimering, så det er muligt at tilbyde lave priser på billetterne. (Gillen, 2017) I selve artiklen bliver de derudover refereret til som budget airlines. (Ahlgren, 2020)

³ Der er valgt at interviewe Jesper Klausholm på baggrund af hans kendskab til luftfartsektoren og VFR-segmentet i Jylland, som mere dybdegående vil blive gjort rede for i metodeafsnit 4.1.1. Transskriberingen er vedlagt i bilag B.

Danmark i 14 dage, og så flyver hjem til sin familie i en uge, og så flyver tilbage og arbejder 14 dage igen. Der kan man sige: "Men de flyver for at arbejde". Men grunden til, at de flyver tilbage, er for at besøge deres venner og familie, eller for at være sammen med deres venner og familie. Så jeg synes jo, at det er mere end fair, at det er businesstrafik i hvert fald. Det er et super stærkt segment, fordi som sagt, selvom der er Corona, så fløj de videre." (Interview Klausholm)

Det er et godt eksempel, der viser, at det er svært at skelne mellem segmenterne. Som Klausholm nævner, er disse migranter her på grund af arbejde, men deres bevægelser er der lige så meget, fordi de flyver tilbage til familie og venner i hjemlandet. VFR-segmentet er i forhold til andre segmenter også et underbelyst segment og emne i videnskabelige undersøgelser (Hania, et al., 2014). Men på trods af, at det er et overset segment, er det særdeles vigtigt for luftfarten:

"Jeg synes at VFR-segmentet kan noget, fordi der er sådan en stabil efterspørgsel, hvorimod både businesssegmentet men også leisure segmentet det er noget mere volatilt. Afhængig af økonomien, osv. Det er netop noget vi ser herud ved os, at det er VFR-segmentet, der holder tingene kørende." (Interview Klausholm)

I den her meget usædvanlige tid, hvor luftfarten er hårdt ramt af de konsekvenser, som følger med Coronapandemien, viser det sig således endnu tydeligere, hvor stabilt segmentet egentlig er. Selvom det er uafklaret, hvilken indflydelse Coronakrisen og en stigende fokus på klimaet vil have på økonomiske udvikling, vil segmentet sandsynligt få en større betydning i fremtiden, da det giver mulighed for at mennesker i stigende omfang kan have globalt udstukket venskaber og familierelationer (Larsen, et al., 2019). Inden Corona krisen blev det dog allerede diskuteret om, hvorvidt erhvervslivet i fremtiden fortsat vil forblive den bærende kraft indenfor luftfarten. Krisen har i hvert fald gjort opmærksom på muligheden for at skifte til virtuelle platforme, hvormed erhvervslivet potentielt kan få mindre betydning for luftfarten i fremtiden (Wyman, 2020) (Interview Klausholm). Søren Svendsen, der indtil slutningen af 2020 var CEO i 12 år for Aalborg Airport, nævner tilsvarende, at der er en mangel på viden om segmentet⁴. Når der bliver spurgt ind til, hvordan der bliver taget højde for specifikt VFR-segmentet i forhold til ruteudviklingen, nævner Svendsen:

"Der må jeg sige, at vi er ikke så dygtige, som de er i Billund. Vi har ikke det produkt som Billund har. Billund de siger bare: "Legoland". Som absolut appellerer ved dette segment. Det har vi desværre ikke, og derfor har vi kastet os ud i at samarbejde med turistorganisationer. Vi vil rigtig gerne have nogle med fra turistorganisationer til Rutes konferencer, til at vise, hvad vi egentlig kan

⁴ Ligesom Jesper Klausholm er Søren Svendsen valgt som aktør, der kan bidrage til at få en bedre forståelse for VFR-segmentet i den nuværende praksis, som vil blive gjort rede for i afsnit 4.1.1. Transskriberingen er vedlagt i bilag C.

og har i Nordjylland. Når jeg snakker Nordjylland, så går det helt ned til syd for Aarhus. Vi tager alle de her ting med, og det er netop et udtryk for, at det er supervigtigt at få det der segment, som du snakker om, at få det med til luftfartsselskaberne og vise, at vi også fokuserer på det.”

(Interview Svendsen)

Der bliver talt meget om VFR som en del af leisure og med fokus på turisme. Det viser sig også i deres måde at præsentere trafiktallene på. Billund Airport havde i alt 3.718.875 passagerer i 2019. Før 2018 blev der i de offentlige tal stadigvæk skelnet mellem indenrigs, udenrigs og charter, men det hele er samlet nu i kommercielle tal, som ikke viser, hvordan fordelingen er på de enkelte segmenter. (Billund Airport, 2020) Det samme gælder for Aalborg Airport, som havde 1.462.507 passagerer, der rejste igennem lufthavnen i 2019, hvor over halvdelen, 783.868 passagerer, var indenrigstrafik (Aalborg Airport, 2020). Der er ikke nogen specifikke tal tilgængelige i forhold til, hvor stor en andel af rejsende tilhører VFR-segmentet (Interview Svendsen og Klausholm). Til gengæld er der kendskab og bevidsthed om segmentets tilstedeværelse på ruterne:

”Jeg vil sige, at der faktisk ikke er nogle ruter, som vi har, som ikke på et eller andet måde er påvirket af VFR. Færøerne, Island, Norge, så har vi det hele Centrale og Østeuropa, der er der store VFR-flows. Det er der også på London. London er Danmarks tiende største by, hvor danskerne indbyggere bor i London. Der er rigtig mange, der flyver til London for at besøge venner eller familien og den anden vej. Det samme gælder jo Paris, Amsterdam osv. ikke at forglemme. Jeg vil sige, at VFR-segmentet ligger på alle ruter, hvor de selvfølgelig flyver mere på det ene end andre, men det ligger på alle ruter.” (Interview Klausholm)

Der er et ønske om at få en bedre forståelse og kendskab til segmentet, men der mangler både data og viden. Det burde ifølge Svendsen være en opgave, som turistorganisationer tager sig af, men det har de ikke styr på (interview Svendsen). Der mangler både kvantitativt og kvalitativt data i forhold til segmentet, og der kunne være en værdi i at få en bedre forståelse for individers bevægelser og mobilitet. Dermed synes turisme og VFR-segmentet at være et vigtigt men overset område, og det kan argumenteres, at det mere end nogensinde før er vigtigt at få en bedre forståelse for dette segment.

1.4 Eksisterende fokus på VFR-segmentet

Hvor der før i tiden kun var fokus på, hvordan folk kunne komme fra punkt A til B i transport og infrastruktur planlægning, er der i nyere tid mere fokus på mobilitetsforskning. Mobilitetsstudier undersøger ikke kun spørgsmålet hvordan mennesker bevæger sig, men desuden hvorfor mennesker vælger at rejse på en bestemt måde. Der er et ønske om at få en bedre forståelse for betydningen af

individets bevægelser i relation til det sociale liv og samfundsmæssige faktorer, der kan påvirke individets handlinger og valg (Cresswell, 2006) (Urry, 2007). Der virker til gengæld ikke at være fokus på de enkelte segmenter og rejsende, fordi der er en opfattelse, at alle segmenter har lignende behov, hvormed der er fokus over hele linjen blandt de regionale lufthavne (Interview Klausholm og Svendsen). Det markerer, at der kun i mindre grad er fokus på betydningen af individuelle behov blandt de enkelte segmenter, og at der i praksis stadigvæk er for meget fokus på hvordan frem for hvorfor. Det viser en statisk tilgang med en grov segmentering, hvor der ikke tages højde for, at mobilitet produceres ud fra personlige behov, valg og omstændigheder i praksis (Lassen & Jensen, 2007). Dermed kan der argumenteres for, at der mere overordnet er potentiale i at få en dybdegående forståelse for de enkelte segmenter, samt rejsendes rationaler og praksisser i forhold til deres bevægelser. Som generelt kan skabe en bedre forståelse for det sociale liv og den rumlige praksis, fordi menneskers mobilitet identificeres på individuelt niveau, mens det konstrueres på samfundsmæssig plan (Lassen & Jensen, 2007).

1.5 Fokus på hollandske migranter og turister

I modsætning til destinationer som Bornholm og Bosnien, som er blevet anvendt som eksempler på bæredygtige ruter for VFR-trafik (Interview Svendsen og Klausholm), er der andre forhold gældende for VFR-trafik til og fra Holland. Den relative afstand til Holland med bilen og flyvemaskinen er forholdsvis ens. Det er lige præcis derfor, at deres rejseadfærd er en god indikator for, hvornår og hvorfor enten bil, tog, bus eller flyvemaskinen bliver anvendt til at rejse frem og tilbage. Klausholm bekræfter, at et selskab som KLM er bevidst om prisfølsomheden, og at især hollænderne hurtigt vil skifte flyveren ud med bilen:

”Specifikt for Amsterdam, generelt kan man sige for Amsterdam, kan man sige, at 75 til 80% af trafikken er connecting trafik. Så det er kun de 20 til 25%, der er point til point mellem Billund og Amsterdam. En stor del af det er også erhvervstrafik. For noget som også kendetegner VFR-segmentet er, at det er meget prisfølsomt. Derfor er man til og fra Amsterdam og Holland, jo hurtig til at skifte over til bil. Hvis KLM skal have 1800 kroner for en retur.” (Interview Klausholm)

Til gengæld rejser hollænderne nok flere gange om året til hjemlandet end personer, der har en betydelig længere rejse til destinationen. Hvor Klausholm nævner, at afstand er en vigtig målestok for potentiale:

”Hvis man har familie i USA, så er det anderledes. Jeg tror, at jo længere man er væk, jo dyrere rejsen er, jo sjældnere ser man også hinanden. Jeg hører jo folk, der bor i Australien og Ny Zealand. De er måske hjem hver andet år. Jeg tænker, at du besøger Holland en gang i kvartalet eller noget.” (Interview Klausholm)

Den korte afstand mellem Danmark og Holland medfører, at der er bedre mulighed for at rejse frem og tilbage flere gange om året i modsætning til oversøiske ruter på grund af økonomiske og tidsmæssige begrænsninger.

Som beskrevet tidligere bliver VFR-segmentet regnet som en del af leisure segmentet, hvor leisure segmentet samlet set udgør halvdelen af passagererne på en fast rute som til Amsterdam (Interview Svendsen). Selvom lufthavnen i Amsterdam hovedsageligt bliver anvendt som hub til at komme videre til resten af verden (Interview Klausholm), kunne der alligevel være muligheder for at skabe mere point to point trafik mellem Jylland og Amsterdam. Hvor der er fokus på at tiltrække flere turister, samt venner og familie, der styrker turisme i Jylland og Danmark. Selvom Aalborg Airport prøver at få virksomheder til at sende deres medarbejdere af sted igen, men samtidig er der en stigende fokus på leisure segmentet. Der er en tro på, at segmentet har muligheden for at få gang i trafikken igen, fordi det nok er lande som Holland og Norge, hvor der som allerførste bliver åbnet op for turisme. Der er eksisterende ruter og forbindelser, der kunne blive udnyttet til at få gang i hjulene igen (Interview Svendsen).

Stabiliteten af VFR-segmentet indenfor den her Corona tid, viser en styrke, som kan udnyttes, når flytrafikken efter krisen skal i gang igen. Idet luftfarten er i dag, fremstår som en hybride sektor, kan VFR-segmentet ikke analyseres og forstås adskilt fra erhvervsmobilitet og turismen. Disse segmenter er derfor også en del af undersøgelsens kontekst, i forhold til deres indvirkning på VFR-segmentet. Det kan sammenlignes med individers 'hybride' identiteter (Frello, 2006), der heller ikke kan anskues hver for sig, uden at tage højde for andre dele af menneskers identitet. Der eksisterer således en række andre faktorer end den relative afstand, som potentielt påvirker hollændernes valg og rejseadfærd. En del af disse er forbundet til menneskers muligheder for at kunne kommunikere på afstand.

1.6 Fysisk og virtuel mobilitet

I det moderne samfund skelnes der mellem fysiske og virtuelle bevægelser på grund af den teknologiske udvikling, som verden over har skabt komplekse forbindelser og netværk, der er blevet muliggjort på grund af udviklingen af biler, flyvemaskiner, kommunikationsmidler og internet. (Castells, 2003) (Larsen, et al., 2019) På den måde har den teknologiske udvikling gjort det nemmere og billigere for mennesker at bevæge sig i denne verden og holde kontakten til familien vedlige. At det i stigende omfang er muligt at have dagligt kontakt til familie og venner, har medført, at afstanden virker mindre (Urry, 2007) (Urry, 2002). Det har for min vedkommende

gjort det nemmere at holde fast i og styrke nogle bestemte relationer med familie og venner i hjemlandet.

Mit udgangspunkt for dette speciales analyser er derfor, at hvis jeg som individ laver nogle bevidste valg i forhold til min egen rejseadfærd, så må andre hollandske migranter bosat i Jylland, bevidst eller ubevidst lave lignende overvejelser og valg. Specialet tager derfor udgangspunkt i at undersøge og analysere, om der er bestemte mobilitetsmønstre til stede hos hollandske migranter bosat i Jylland. En øget forståelse for og viden om individers mobilitetsmønstre, rationaler og valg kan med fordel anvendes af aktører, der ønsker at skabe forbindelser og infrastruktur, der styrker Danmarks tilgængelighed (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2017). Målgruppen for dette speciale er både lufthavne og luftfartsselskaber, se f.eks. Innovationsfondsprojektet Airport City Future (Larsen, et al., 2019), men samtidig kan projektets analyser også være relevante for fagpersoner, der arbejder med planlægning, transportgeografi, mobilitetsforskere, samt embedspersoner inden for transport- og boligministeriet, samt bredere det som er blevet beskrevet som 'place managere' (Lassen & Laursen, 2021)

Kapitel 2 Problemformulering

Som følge af den indledende problemanalyse er der valgt at opstille den følgende problemformulering og medførende underspørgsmål, der i kombination kan give en bedre forståelse for migranternes rejseadfærd.

Hvilke rationaler og praksisser har hollandske migranter bosat i Jylland i forhold til deres fysiske og virtuelle mobiliteter, og hvordan påvirker personlige og udefrakommende mulighederne og begrænsninger deres mobilitet?

2.1 Underspørgsmål

Problemformuleringen er undersøgt ud fra følgende underspørgsmål, der hver især fokuserer på forskellige faktorer, der potentielt påvirker menneskers rejseadfærd. Det *første spørgsmål* er rettet mod at undersøge, hvordan migranternes bevægelser bliver påvirket af muligheder og begrænsninger på personlig plan:

1. *Hvordan påvirker migranternes personlige adgang og færdigheder deres faktiske mobilitet mellem Jylland og Holland?*

I dette spørgsmål vil der blive taget højde for både den absolutte og relative afstand mellem punkt A og B. Dette indfanger faktorer som tid og økonomi. Derudover vil der blive set på sociale og fysiske muligheder og begrænsninger i hverdagslivet, som kan have indflydelse på deres rejseadfærd. Det i sammenhæng med hvordan det bliver påvirket af udefrakommende dynamikker og materielle strukturer i forhold til hvordan det konkrete valg skabes. I relation hertil vil der konkret blive undersøgt de praksisser som knytter sig til rejser i forbindelse med familie og venner. Stabiliteten i VFR-segmentet har vist, at selvom der er begrænsninger, at migranterne fortsat rejser for at kunne være sammen med familie og venner, som for det andet gør det interessant at undersøge:

2. *Hvordan påvirker migranternes behov for co-presence og face-to-face kontakt deres fysiske mobilitet?*

Specielt Coronakrisen synes fysiske mobilitet i stigende omfang at blive erstattet af virtuelle kommunikationsmidler, der i forvejen har bidraget til migranternes forbindelse til hjemlandet. Derfor virker det i tillæg relevant at undersøge, hvorvidt og hvordan moderne kommunikationsmidler har en indvirkning på migranternes rejseadfærd. For det tredje undersøges endeligt også:

3. *Hvilken betydning har virtuel kommunikation på hollændernes fysiske og virtuelle mobilitet?*

For at kunne besvare disse spørgsmål vil der først i kapitel 3 til og med 5 blive gjort rede for de videnskabelige, metodiske og teoretiske rammer, der bliver anvendt i analysen. I kapitel 6 begyndes analysen, og der vil i dette kapitel blive set på migranternes bevægelser, og hvilke muligheder og begrænsninger påvirker deres rejseadfærd. Derefter vil der i kapitel 7 nærmere blive analyseret, hvordan turisme og VFR-segmentet påvirker hinanden indenfor leisure og kun i mindre grad med overlap til erhvervssegmentet. I kapitel 8 og 9 vil der mere dybdegående blive analyseret, hvilke personlige og udefrakommende begrænsninger forbundet til respondenternes personlige forudsætninger påvirker deres potentielle og faktiske mobilitet. For at få en mere detaljeret forståelse for migranternes behov for mobilitet fokuserer kapitel 10 på deres tilknytning til hjemlandet, og i kapitel 11 hvordan disse relationer bliver påvirket af moderne kommunikationsteknologier. Sidst i analysen og derefter i konklusionen, vil der blive samlet op på de væsentligste punkter i analysen. Derefter følger diskussionen, hvor der er valgt at fokusere på, hvorvidt virtuel mobilitet påvirker menneskers fysiske mobilitet. Sidst men ikke mindst vil der i perspektiveringen blive redegjort for og diskuteret, hvor der er mulighed for at forske yderligere i forhold til projektets resultater. Der er fokus på, hvordan der mere overordnet kan blive skabt en bæredygtig luftfartsektor, hvor der er bedre og lige vilkår for kunderne og selve luftfartsektoren igennem konkurrence.

Kapitel 3 Videnskabsteori og forskningsdesign

I dette projekt er der primært valgt en kvalitativ tilgang til at undersøge og analysere problemstillingen, hvor der er et ønske om at forstå mobilitetsmønstre og -valg, som hollandske migranter bosat i Jylland træffer i forhold til at balancere deres sociale liv med familie og venner mellem Danmark og Holland. Der er stadigvæk en overvejende konventionel tilgang til organiseringen af flytrafikken i praksis, i modsætningen til den mere sociale og samfundsmæssige orienterede æromobilitets tilgang, hvor der er en kosmopolitisk og mere flydende tilgang til bevægelser, som en del af mobilitetsforskningen (Kesselring, 2009). Den sidstnævnte tilgang tager højde for individers potentielle og faktiske mobilitet, samt muligheder og begrænsninger, som vil blive gjort rede for i teorikapitel 5. Det er interaktionen mellem forskellige mobiliteter, der undersøges og analyseres, fordi det kan føre til en forståelse for sociale og samfundsmæssige processer, der påvirker individers valg i forhold til deres rejseadfærd. Her kan en videnskabsteoretisk tilgang med fokus på at fortolke og forstå et fænomen, understøtte forskeren i at finde frem til friktion, der påvirker produktionen af mobiliteter (Lassen & Jensen, 2007). Både fænomenologien og hermeneutikken kan derfor være relevante videnskabelige og filosofiske tilgange, der kan føre til ny viden og muligvis generalisering i et undersøgelsesfelt (Jacobsen, et al., 2015).

3.1 Forståelse igennem hermeneutikken

I dette projekt er der fokus på at beskrive og forstå fænomenet, hvormed fænomenologien er udgangspunktet for at finde frem til den videnskabsteoretiske tilgang, der skal give retning i processen. Grundlægger af fænomenologien er den tyske filosof Edmund Husserl, der har et subjektivt frem for en objektiv synsvinkel, hvor fænomener bliver påvirket af menneskers intentionelle bevidsthed (Jacobsen, et al., 2015). Hvormed fænomener altid er en del af menneskers bevidsthed og erkendelse (Egholm, 2014). Senere introducerede han begrebet livsverden, der står for menneskers opfattelse af virkeligheden, hvori virkeligheden tages for givet (Jacobsen, et al., 2015). Denne erfaringsverden anvendes som udgangspunkt, når den virkelige verden skal beskrives uden alle fordomme og antagelser om menneskers livsverden. Ved denne form for reduktion ser man på fænomenet uden at blive påvirket af ens forforståelse af et fænomen, hvor en analyse skal lede frem til fænomenets essens eller kerne. Hvis essensen bliver synligt, er det muligt at generalisere i andre sammenhænge. Det er erfaringer, der er med til at definere

teorier (Jacobsen, et al., 2015), hvormed der er en induktiv tilgang og man kan opnå en bestemt validitet og gyldighed (Andersen, et al., 2012).

Husserls fænomenologiske filosofi blev dirigeret i en anden retning af sin elev Martin Heidegger. Heidegger var mere interesseret i at få en forståelse for menneskers væren ved at fortolke deres erfaringer (Jacobsen, et al., 2015). Fænomenologien er meget beskrivende og har fokus på selve fænomenet ud fra menneskers bevidsthed, og hvordan mennesker oplever verdenen. Hermeneutikken har til gengæld den fortolkende tilgang, der undersøger menneskers meninger (Egholm , 2014). I hermeneutikken vil man gerne få en bedre forståelse for helheden ved at fortolke tekster, som f.eks. litteratur, en dagbog, artikler og interviews. Ud fra den hermeneutiske cirkel, som tager udgangspunkt i ens forforståelse, skabes en ny forståelse ved at fortolke dele af en tekst. Det er med til at skabe en ny helhed og forståelse af en tekst og et fænomen. Hermeneutik har en interesse i menneskers erfaringer og hvad fænomenet betyder for dem og deres "væren i verden" (Martinsen & Norlyk, 2011). I dette projekt bliver fænomenet undersøgt ud fra forskerens egne erfaringer og oplevelser, der har dannet en subjektiv forforståelse. Alligevel er der et ønske om at undersøge, om fænomenet findes uafhængigt af forskerens forståelse og eksisterer i virkeligheden. Dermed er der en realistisk ontologisk bevidsthed og erkendelse af fænomenet ud fra en kontekstuel tilgang, hvor rum og tid kan være forskellige, som det er i hermeneutikken. Det i modsætning til en mere konstruktivistisk tilgang som i fænomenologien, hvor et fænomen eksisterer på grund af den der observerer fænomenet (Egholm , 2014). Der er et ønske om at forstå og beskrive fortolkninger frem for at forstå selve fænomenet, som i fænomenologien, og derfor er der tale om en mere hermeneutisk tilgang. Der er fokus på subjektet frem for objektet (Jacobsen, et al., 2015). Ens forforståelse kan hjælpe til at få en bedre og mere dybdegående forståelse for eventuelle sammenhæng. Hvordan verden bliver anskuet, er afhængig af både konteksten, tid og rum, hvor det er sansemæssige erfaringer, der bestemmer, hvilken betydning et fænomen har i menneskers livsverden (Egholm , 2014). Forskerens tilknytning og kendskab til Holland kan i den forstand både være en fordel og ulempe i forhold til forskningsprocessen. På den ene side har forskerens forforståelse og erfaringer værdi for processen og kan være behjælpelig til at dykke hurtigere ned til kernen af problemstillingen. På den anden side kan personlige opfattelser, antagelser, vaner og erfaringer gøre blind for andre muligheder og begrænsninger og styre processen i en bestemt retning. Bevidsthed om disse udfordringer, samt værdien af forskerens forforståelse igennem en videnskabsteoretisk hermeneutisk tilgang, kan i samspil

med valg af forskningsdesign skabe klare rammer for projektet, der kan gøre op mod disse ulemper.

3.2 Forskningsdesign

Problemstillingen har fokus på hollandske migranter bosat i Jylland, hvor der bliver interviewet ti hollændere fra otte husstande, som har valgt at flytte til Danmark. Dermed er der som beskrevet en induktiv tilgang, fordi der er en empirisk tilgang til problemstillingen, hvor det er interesse frem for teoretiske antagelser, som er udgangspunktet i undersøgelsen (Flyvbjerg, 2015). Den indsamlede empiri kan bekræfte eller afkræfte forventninger og forudfattede opfattelser, som forskeren har inden undersøgelsen, der kan lede frem til ny viden. Undersøgelsen er en beskrivende analyse, fordi der er et ønske om at samle data i form af narrativer, der kan fortolkes og analyseres, hvorefter det kan skabe en ny forståelse for hollændernes rejseadfærd. Resultaterne kan blive holdt op mod eksisterende teorier og litteratur, der har undersøgt lignende cases (Flyvbjerg, 1991).

Hensigten med projektet er at drage konklusioner om hollændernes rejseadfærd og -praksisser som helhed, hvor der er en interesse i at finde frem til variabler på et helhedsniveau igennem observationer. Der er i projektet tale om et casestudie med kun en enhed⁵, hvor respondenterne kan betegnes som underenheder. Respondenterne bliver sammenlignet, men selve casen er ikke en sammenligning, og derfor kan der ikke være tale om et komparativt studie. Der er en intensiv strategi, hvor der ønskes at finde frem til variabler, som viser sig igennem observationer, frem for at finde flere enheder (Andersen, et al., 2012). Fordelen ved et casestudie er, at det er muligt at skabe kontekstafhængig viden om mennesker og samfundet igennem erfaringer, hvor det er muligt at nærstudere virkeligheden. Det er både godt for menneskers samfundsforståelse og forskerens egen selvforståelse og læreproces, hvor der tilegnes nye færdigheder (Flyvbjerg, 2015). Mennesket og samfundet er så komplekse, at selvom der er et ønske om at finde universaler og forudsigende teorier, er der værdi i at generere viden, der kan skabe en bedre forståelse for enkelte fænomener ved at observere det intensivt. Videnskab handler om at skabe ny viden, og derfor er det ikke nødvendigvis vigtigt at kunne generalisere statistisk. Casestudiet kan anvendes til at teste eksisterende teorier, hvor en case kan være med til at falsificere teorier eller udsagn, ved at lave en observation. Hvis det beviser det modsatte, vil det ikke være muligt at generalisere (Flyvbjerg, 2015). En case kan være

⁵ Her tages der udgangspunkt i J. Gerring, som anskuer en enhed, som et rumligt afgrænset fænomen, der bliver observeret på et bestemt tidspunkt (Andersen, et al., 2012).

et alternativ eller supplement til eksisterende metoder og videnskabelig udvikling. Det er muligt at generalisere analytisk, men ikke nødvendigvis i universal forstand (som f.eks. naturvidenskabelige discipliner, der arbejder med lukkede systemer, har mulighed for). Hvis der er behov for at finde frem til mere dybdegående mekanismer og en større mængde af information, er der enten tale om en kritisk, paradigmatiske eller en mere ekstrem case frem for en repræsentativ case. Undersøgelsens validitet bliver styrket af at nærstudere den enkelte case, der muligvis kan sige noget om andre cases. Magten af et enkelt eksempel bliver ifølge Flyvbjerg typisk undervurderet, så det kan alligevel vise sig til at være repræsentativt for fænomenet (Flyvbjerg, 1991). Casen kan udvikle sig til at være et mønstereksempel for andre lignende cases. Det er mindst sandsynligt, at hollandske migranter bosat i Jylland på grund af den relative afstand vil anvende flyvemaskinen i forhold til migranter, hvor hjemlandet eller oprindelsessted ligger længere væk fra Jylland og Danmark generelt. Hvormed hollandske migranter bosat i Jylland kan verificere, om andre faktorer påvirker et fænomen. Dermed er der tale om en paradigmatiske case (Flyvbjerg, 2015), fordi det kan anvendes som et mønstereksempel. Der vil ret sandsynligt komme lignende mønstre frem i andre cases, hvis man f.eks. vil vælge Tyskland eller Polen som case, fordi det handler om menneskers rationaler frem for den relative afstand. Dermed kan hollandske migranter som mennesker og deres basale sociale behov også i en vis udstrækning fungere som en metafor for fænomenet (Flyvbjerg, 1991). Det Flyvbjerg kalder for analytisk generalisering vil altid være en konkret kvalitativ vurdering af forskelle og ligheder imellem den kontekst hvori en case bliver undersøgt og den kontekst hvortil forskeren ønsker at overføre den konkrete viden til (Flyvbjerg, 1991).

3.3. Hvorfor hollandske migranter bosat i Jylland

I dette afsnit vil der kort blive gjort rede for, hvorfor hollandske migranter bosat i Jylland er valgt frem for andre migranter bosat i Jylland og Danmark mere generelt, samt hvorfor der er valgt at afgrænse til Jylland. Ud over forskerens tilknytning og den relative afstand, som omtalt i kapitel 1, har følgende overvejelser været af betydning i forhold til geografi og samfundsmæssige forhold. Der kunne afgrænses for lande udenfor den Europæiske Union, fordi der kan være nogle adgangsbegrænsninger i forhold til grænsekontrol, der kan besværliggøre friheden til at bevæge sig og dermed mobiliteten generelt. Migrationen skal helst være frivilligt og ikke tvunget. Selvom arbejdsmæssige forhold i Holland har været grunden til, at nogle hollandske landmænd har valgt at flytte til Danmark, har det stadigvæk været frivilligt at fortsætte erhvervet i Danmark frem for at finde arbejde i Holland.

Derudover er det mere oplagt at vælge et land, hvor samfundet har lignende sociale, kulturelle, politiske og økonomiske strukturer. Det sociale liv i Holland ligner meget det i Danmark, hvormed det er nemmere at afgrænse for variable, som skyldes forskel i kultur eller begrænset økonomi, der generelt gør det svært at mobilisere sig selv. Både på grund af den lignende samfundsmæssige struktur og forskerens lokalkendskab, bliver man nærmest tvunget til at se på mere bagvedliggende forklaringer, der karakteriserer casen (Flyvbjerg, 2015). Tyskland og Polen kunne være gode alternativer i forhold til afstand, men de gode forbindelser til Holland både fra Billund og Aalborg Airport skaber bedre forudsætninger for flyvemaskinen til at kunne konkurrere med bilen i forhold til Jylland og Holland. Der er flere afgangene om dagen til en hub som Amsterdam, i modsætning til Tyskland, som kun har en forbindelse fra Billund til Frankfurt, og Polen, som hovedsagelig bliver betjent via punkt-til-punkt forbindelser (Billund Airport, 2020) (Aalborg Airport, -). Samtidig er disse lande så stor, at der er andre geografisk rumlige dimensioner, som der skal tages højde for, hvis der skulle vælges respondenter fra disse lande. Dette gælder også for Norge og Sverige, hvor færgeruter er med til at påvirke bevægelser med bilen til Jylland. Holland er størrelsesmæssigt og geografisk meget ens. Både i forhold til fordelingen af rurale og urbane områder, som vil blive set nærmere på i afsnit 8.2, hvor geografiske forskelle i forhold til offentlig transport skaber de samme udfordringer i begge lande. Dermed er det ikke kun praktiske overvejelser, men samtidig valide strategiske overvejelser, der styrker valg af hollandske migranter.

Der er valgt at lave en geografisk afgrænsning til hollænderne bosat i Jylland, fordi der er lignende forudsætninger, der gør sig gældende i forhold til adgang til infrastruktur og mobilitet. Hvis hele Danmark skulle blive inddraget i undersøgelsen, vil det blive for tidskrævende i forhold til projektets størrelse og tidsramme. Regionale forskelle i forhold til infrastrukturelle rumlige forudsætninger, kan påvirke respondenternes rationaler og praksisser i forhold til deres fysiske bevægelser. Det vil medføre et behov for at inddrage flere respondenter for at få en fyldestgørende indsigt i forskellen mellem disse regioner, hvormed det desuden vil blive til en komparativ undersøgelse (Flyvbjerg, 2015), Undersøgelsen vil komme til at omhandle en anden problemstilling, hvor der vil være mindre fokus og plads til at undersøge personlige indlejrede sociale faktorer, som mobilitetsforskning har interesse i.

I det følgende kapitel vil der i den forbindelse blive reflekteret over valg af metode og respondenter i forhold til indsamling af empiri, for at sikre fokus på problemformuleringen beskrevet i kapitel 2.

Kapitel 4 Metodisk fremgangsmåde

I dette kapitel vil der blive redegjort for de anvendte metoder og reflekteret over processen i forhold til disse metoder. I analysen vil der hovedsagelig blive anvendt primær empiri, hvor der igennem interviews er blevet indsamlet data blandt eksperter i luftfarten og hollandske migranter bosat i Jylland. Der vil være en særlig fokus på forskellen i at kunne interviewe respondenterne fysisk og virtuel, da det er en del af selve undersøgelsesfeltet. Forskeren har mulighed for at opdage på egen krop, hvilke muligheder og begrænsninger der er i forhold til fysisk og virtuel mobilitet. Dermed kan indsamling af data give en bedre forståelse for de anvendte teorier, som bliver beskrevet i kapitel 5.

4.1 Interview som metode

Interview som kvalitativ metode kan med fordel blive anvendt, når der er et ønske om at få en mere dybdegående forståelse for et fænomen. I hermeneutikken er der en bevidsthed om forskerens og respondenternes forforståelse, som er udgangspunktet for interviewspørgsmål. Især i dette tilfælde, hvor den indledende analyse i afsnit 1.1 er en beskrivelse af forskerens egne erfaringer. Disse egne erfaringer har været med til at skabe en forforståelse, som gerne skal bekræftes eller afkræftes af respondenter med en lignende baggrund.

4.1.1. Ekspertinterviews

I første omgang er to personer fra luftfartbranchen blevet interviewet til at få en bedre forståelse for VFR-segmentet og dens betydning for luftfarten på nuværende tidspunkt og i fremtiden. Disse interviews bliver hovedsageligt anvendt i den indledende analyse i kapitel 1 for at få bedre forståelse for de eksisterende rammer og betydningen af VFR-segmentet. Både Søren Svendsen, daværende direktør i Aalborg Lufthavn og Jesper Klausholm marketingschef i Billund Lufthavn har stillet op til et interview for at dele deres erfaringer med VFR-segmentet. Der er i mindre taget højde for Corona krisen, da luftfarten er hårdt ramt af pandemien, som kan påvirke udviklingen af luftfarten og de enkelte segmenter i fremtiden. Det indsamlede data bliver anvendt til at kunne analysere problemstillingen, som kan skabe en bedre forståelse for VFR-segmentet og dets potentiale.

Der er valgt at lave en interviewguide, jf. bilag A, der skal sikre den røde tråd i interviewet, men som ikke vil blive anvendt så stringent i praksis. Tidligere erfaringer med begge respondenter har lært, at det kan skabe begrænsninger i forhold til den viden de kan dele. En interviewguide kan derimod sikre, at der ikke bliver glemt vigtige spørgsmål, samt at interviewet ikke kører af sporet og omhandler mindre relevante

emner (Kvale & Brinkmann, 2015). Både transskriberingen af disse interviews er vedlagt i bilag B og C.

4.1.2. Interviews hollandske migranter bosat i Jylland.

Efter de indledende interviews med eksperterne fra luftfartbranchen er der opstillet en interviewguide til hollandske migranter bosat i Jylland, jf. bilag D. Spørgsmålene er valgt og formuleret ud fra både personlige erfaringer og forforståelse om luftfarten og mobilitet i Danmark, jf. kapitel 1, samt udtalelser fra de førmtalte eksperter. Der er valgt at afholde semi-strukturerede interviews med disse respondenter, hvor der er opstillet spørgsmål, som igen skal sikre den røde tråd i interviewet. Samtidig giver den metode mulighed for at stille sideløbende sondrende spørgsmål til udtalelser fra de interviewede personer. Dermed kan man komme frem til mere dybdegående strukturer, der påvirker respondenternes adfærd og valg i forhold til fænomenet. Denne metode egner sig dermed særlig til at komme frem til respondenternes personlige erfaringer og holdninger, og hvordan deres oplevelse er af bestemte strukturer og systemer (Kvale & Brinkmann, 2015).

Når der er en større mængde respondenter, kan en interviewguide sikre, at der bliver genereret data, der er relevant i forhold til forskningsspørgsmålene. Det skaber en bevidsthed om selve formålet med interviewet og udvalgte teorier, der danner en ny forståelse for fænomenet. I starten af et interview vil der blive stillet indledende spørgsmål, der kan give en indsigt i respondentens baggrund og personlige interesser (Kvale & Brinkmann, 2015). Det kan være med til at skabe en afslappende stemning, der kan få respondenterne til at åbne op for deres erfaringer og holdninger. Det er især vigtigt, når respondenter og interviewer ikke har mødt hinanden før. Fortolkende spørgsmål kan hjælpe ved at sætte ord på og gentage, det der bliver sagt, sådan at intervieweren har forstået betydningen af respondentens svar. Derudover er det vigtigt at være bevidst om ens egen og respondentens tavshed. Respondenter har brug for tid til at reflektere over deres handlinger og valg. Optagelse og transskribering er vigtige dele af metoden, fordi det er muligt at koncentrere sig om samtalen ved selve interviewet, og hvad der ordret er blevet sagt i interviewet. Især transskriberingen gør det muligt at forstå sammenhængen i respondenternes diskurs. Der anvendes en dekonstruktiv metode til at analysere alle interviews. Dekonstruktion af en tekst gør det muligt at få en mere dybdegående forståelse for teksten, fordi der ikke er fokus på, hvad der bliver sagt, men hvad ordene fortæller, og i nogle tilfælde, hvad de undlader at sige. Ved at koncentrere sig om at fortolke dele af teksten, er det muligt at skabe en ny helhed, og dermed en ny forståelse for

teksten og tilbagevendende fortolkninger (Kvale & Brinkmann, 2015). Samtlige transskriberinger med hollandske migranter bosat i Jylland er vedlagt i bilag E til L.

4.1.3. Sproglige udfordringer

På forhånd er der lavet nogle overvejelser omkring mulige udfordringer i forhold til sproget. Derfor er der på forhånd taget stilling til, at hvis der blev valgt at svare på hollandsk, fordi respondenterne har svært ved at ytre sig på dansk, at der i selve interviewet vil blive diskuteret, hvordan vi bedst kan oversætte det på dansk. Det har heldigvis kun i sjældne tilfælde været nødvendigt. Der er til gengæld en respondent, som kun har boet i Danmark i mindre end et år, og som ikke behersker det danske sprog endnu. Lige præcis på grund af hans alder, bopæl i Danmark, arbejde og kortvarige ophold i Danmark, er han valgt som respondent. Lige præcis fordi han kunne give et andet indblik og komme med nogle andre erfaringer end f.eks. respondenterne, der har boet i Danmark på grund af landbrug i 25 år. Derfor er det valgt at interviewe ham på hollandsk, hvorefter udvalgte udtalelser bliver oversat på dansk. Han har fået tilbudt at få fremsendt disse oversættelser, så han kan vurdere, om de er fyldestgørende.

4.1.4. Valg af respondenter

Som det allerede indledningsvist blev redegjort for i ovenstående afsnit, er der lavet nogle valg omkring respondenter. På grund af tidsmæssige begrænsninger og Corona, er der valgt at interviewe ti respondenter, hvoraf 2 er et par, der geografisk er spredt i Jylland. Der er lavet nogle geografiske overvejelser omkring deres bopæl, hvor der er en blanding af personer, der bor på landet og i byen, og hvor lang tid hollænderne har boet i Danmark. Derudover har det vist sig, at der ret naturligt opstod en rimelig god blanding af personer, der er flyttet til Danmark på grund af arbejde, og derfor er flyttet til Danmark som par, og respondenter, der er flyttet til Danmark på grund af kærlighed og derfor har en dansk partner, der medfører nogle andre dynamikker. Som det fremgår i tabel 4.1. er der tilstræbt en blanding af respondenter i forskellige livsfaser familiesammensætninger og erhvervsmæssig baggrund, der kan påvirke deres rejseadfærd og valg. Nogle respondenter kan defineres som erhvervsrejsende, som har givet en indsigt i, hvordan det påvirker deres rejseadfærd i forhold til VFR-segmentet. Derudover er der tre landbrugsfamilier, hvoraf to familier har familiemedlemmer, som har valgt at flytte til Danmark i den samme periode. Sidst men ikke mindst er det noteret, hvis respondenterne er flyttet indenfor Danmark, eller der har været en flytning indenfor Holland, der har ændret deres lokalitet betydeligt i forhold til familie og venner.

Respondent(er)	Øvrige oplysninger
Tineke & Aizo	Flyttet på grund af landbrug, specifikt mælkeproduktion, fra deres oprindelses sted i Friesland, 4 børn
Anita	Flyttet på grund af dansk kæreste, som har medført 2 bonusbørn, oprindelig fra Overijssel. Apoteksassistent
Heidi & Pieter	Pieters familie kommer oprindelig fra Friesland og Heidi fra Overijssel. De er flyttet på grund af landbrug, mælkeproduktion. Pieters forældre og bror bor også i Danmark, 4 børn
Ingrid	Enlig, 3 børn, flyttet på grund af landbrug, mælkeproduktion, som har en bror der bor i Danmark, der også er landmand i Danmark. Oprindelig fra provinsen Utrecht.
Romy	Dansk gift, 1 barn, og 2 bonusbørn, flyttet fra København til Randers, selvstændig. Oprindelig fra Overijssel.
Paul	Arbejder som managing director/CEO hos Henne Pet Food, Erhvervsrejsende 12 gange om året, dansk gift og 3 børn. Har boet i Viborg inden han flyttede til Aarhus. Oprindelig fra Noord-Brabant.
Maarten	Selvstændig, virksomhed i Holland, dansk kæreste, som boede i Aarhus. Sammen er de flyttet til Thisted. Oprindelig fra Friesland
Thijs	Arbejder hos Bestseller, erhvervsrejsende, dansk gift, har boet sammen i Holland i 2 år, har boet i Give ind til 2014, hvorefter familien flyttede til Vejle. Oprindelig fra Limburg,

Tabel 4.1. Respondenternes personlige forudsætninger

Som det vises i tabel 4.2, er respondenternes bopæl og køn taget med i betragtning, som skal sikre en god demografisk og social fordeling. Der bliver vist, hvor lang tid de har boet i Danmark, som både fortæller lidt om deres alder og i hvilken livsalder de er i. Samt hvor mange gange om året hollænderne gennemsnitligt rejser til Holland for at besøge familie og venner. Hvis rejsen kun har erhvervsmæssige formål, bliver den ikke regnet som en tur til hjemlandet. I praksis er der tit tale om overlap mellem de forskellige segmenter, som vil blive taget højde for i analysen.

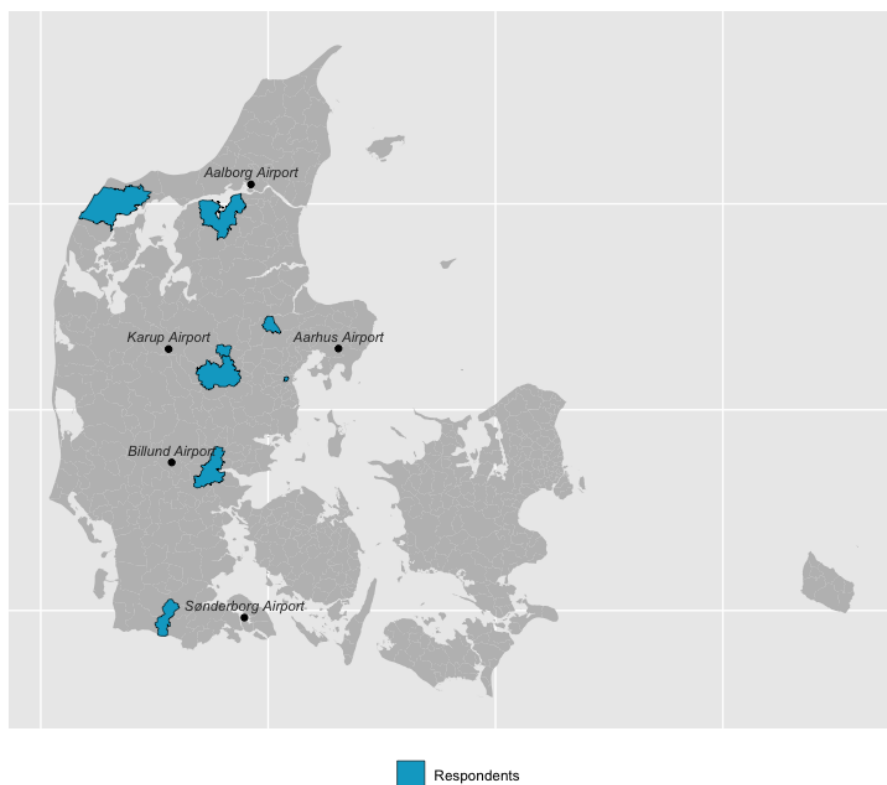
Respondent(er)	Køn	Sidste bosted Holland	Flyttet til by i Danmark	Antal år i DK	Antal rejser til Holland om året
Tineke Aizo	K M	Hommerts, Friesland	Ans, Midtjylland	23	2 til 3 gange
Anita	K	Amsterdam, Noord Holland	Silkeborg, Midtjylland	4	2 gange
Heidi Pieter	K M	Zwolle, Overijssel Waardenburg, Gelderland	Nibe, Midtjylland	24	1 til 2 gange
Ingrid	K	Amersfoort, Utrecht	Bylderup-Bov	27	2-3 gange
Romy	K	Steenwijk, Overijssel	Randers, Midtjylland	7	1 til 2 gange
Paul	M	Vogelenzang, Noord Holland	Aarhus, Midtjylland	25	4 til 6 gange
Maarten	M	Amsterdam, Noord Holland	Thisted, Midtjylland	9 mdr	4 til 6 gange
Thijs	M	Geleen, Limburg	Vejle, Midtjylland	13	4 gange

Tabel 4.2. Grundlæggende oplysninger om bopæl og årlige rejser til Holland-Danmark.

4.1.5. Kortlægning af respondenternes catchment area

For at opbygge en bedre forståelse for respondenternes livsverden i geografisk forstand, er der valgt at kortlægge, hvor langt deres tidsmæssige afstand er i forhold

til de jyske lufthavne. Dette kan anvendes til at se nærmere på sammenhængen mellem catchment area og respondenterne udtalelser. Disse kort er udarbejdet af Amalie Rhode Høgh Nielsen i AirCif, som hun har plottet ved anvendelse af Google Maps. Respondenternes bopæl er blevet plottet ud fra deres postnummer, som giver muligheden for at vise den tidsmæssige afstand til de forskellige lufthavne. I Kort 4.1 er der allerede et eksempel på et kort lavet med Google Maps, der viser den geografiske fordeling af respondenterne i forhold til deres postnummer. Derudover er GIS anvendt til lave et kort, jf. figur 1.1 i den indledende analyse, som viser de jyske lufthavne og infrastruktur, som geografisk orientering. Grundkortet består af programmets National Geographic World Map, samt lag fra dataset D200_GDB fra Geodatastyrelsen.



Kort 4.1 Respondenternes geografiske fordeling i Jylland efter kommunen.

4.2 Dokumentanalyse

Udover interviews er der anvendt sekundære data, som består af eksisterende dokumenter. Da størstedelen af analysen er på baggrund af indsamlet data, er der kun i mindre grad anvendt eksisterende litteratur til at analysere problemstillingen. I projektet er der anvendt artikler og bøger omhandlende mobilitet, luftfart og VFR-segmentet. Dokumentanalysen kan med fordel anvendes som en komplementær metode til interviews, fordi det mere overordnet kan bidrage med et helhedsbillede, hvor interviewspørgsmålene har fokus på dele af et fænomen. Det skaber muligheden for at se, om der er lignende mønstre til stede, som kan bekræfte eller afkræfte ens forståelse for et fænomen (Lynggaard, 2015). Disse dokumenter anvendes dermed som en beretning, der kan sige noget om virkeligheden. Det er samtidig vigtigt at være opmærksom på kildens subjektivitet i forhold til fænomenet, og hvilken betydning det har for undersøgelsen. Ligesom, at man som forsker skal være opmærksom på sin egen for opfattede antagelser, jf. afsnit 3.1. Der er især taget højde for, hvorvidt et dokument henviser til andre anvendte dokumenter, og ikke mindst, om de er kritiske i forhold til eksisterende teorier og data indenfor feltet (Elklit & Jensen, 2012). Derfor er der valgt at indsamle yderligere videnskabelige dokumenter, der kunne være med til at bekræfte eller afkræfte eksisterende teorier og eventuelle mønstre, som er blevet opdaget blandt respondenterne.

4.3 Metoderefleksion

Først bliver der mere generelt reflekteret over interview som metode. Derefter vil der blive reflekteret over, hvordan virtuelle kommunikationsmuligheder kan skabe muligheder og begrænsninger i forhold til fysisk tilstedeværelse. Der har været mulighed for at teste betydningen af forskellen mellem fysisk og virtuel kontakt og mobilitet på egen krop i interviewprocessen.

4.3.1. Refleksion interview med respondenter fra luftfarten

Både Søren Svendsen og Jesper Klausholm har jeg interviewet i forbindelse med mit tidligere semesterprojekt, der omhandlede liberaliseringen og udviklingen af de Jyske lufthavne. Dermed var der allerede en lidt mere uformelle stemning, og valgte jeg at anvende tiden på at fortælle mere dybdegående om projektets formål og min forforståelse af emnet. Det har gjort det nemmere for eksperterne at gå i dybden med emnet og nå ind til kernen af sagen. Eksperter er ofte tidsmæssig presset, så på den måde udnyttes tiden mere fornuftigt. Sidste projekt blev deres udtalelser hovedsageligt anvendt til analysen, hvor det denne gang hovedsageligt er en del af projektets indledende fase, og handlende om at få en bedre forståelse for VFR-

segmentet. Deres viden og kendskab til segmentet, samt deres undren og mangel på viden, har bidraget til konstruktionen af en struktureret interviewguide til de hollandske migranter bosat i Jylland. Det er både i starten af interviewet, men endnu mere inden interviewet vigtigt at gøre det klart overfor disse respondenter, hvordan deres viden kan bidrage med noget konstruktivt til projektet og luftfarten generelt. Fremover vil der være en mulighed i at få dem til at reflektere over emnet inden interviewet. Især hvad de kunne tænke sig at lære om segmentet, som kan skabe muligheden for at komme endnu hurtigere ind til kernen. Samtidig skal der tages højde for begrænsninger ved ekspertinterviews, når den anvendes til at indsamle data fra eksperter i feltet. Udtalelserne fra disse respondenter kan være påvirket af målsætninger og deres egen dagsorden i forbindelse med deres arbejde og funktion. Derfor er det vigtigt at være bevidst om, hvilken rolle og dermed intentioner en person har i praksis, der kunne påvirke deres udtalelser og legitimitet (Kvale & Brinkmann, 2015).

4.3.2 Refleksion interviews med hollandske migranter

For at finde frem til respondenterne, er Facebook som medie anvendt til at komme i kontakt med hollandske migranter bosat i Jylland. Nogle respondenter havde jeg igennem gruppen 'Nederlanders in Denemarken' allerede kontakt til. Disse personer har jeg kontaktet direkte. De øvrige respondenter er ligeledes gruppemedlemmer og tilbød at stille op til et interview ved at lave et opslag i gruppen. Sociale medier har vist sig til at være et udmærket sted at finde respondenter til et projekt, hvor der er brug for at få kontakt til migranter i Danmark.

På grund af interviewguiden har det været muligt at holde den røde tråd i samtalen. Spørgsmålene virkede relevant, fordi der nemt kunne laves en overlap mellem emnerne. Alligevel var de nogle gange svært at holde styr på spørgsmålene, fordi der er en stor overlap i segmenterne, som fremover kan blive taget mere højde for. Samtidig skal interviewguiden ikke styre samtalen alt for meget, fordi det kan skjule andre interessante indgangsvinkler. Der har været et par enkelte gange, hvor der er blevet stillet ledende spørgsmål for at kunne komme frem til et bestemt emne. Det kan diskuteres, hvorvidt det kan føre til legitime svar, fordi spørgsmålene kan været styret af ens egen forforståelse og værdier, selvom det er en del af den hermeneutiske tilgang, jf. afsnit 3.1. Det har medført, at der blev reflekteret over andre muligheder, der har ledt til mere dybdegående forklaringer for deres holdninger og valg. Pointen er, at der fremover skal bruges mere tid på at formulere sondrende spørgsmål, når

der er et ønske om, at respondenterne fortæller mere dybdegående og fyldestgørende om deres oplevelser, valg og adfærd.

4.3.3. Virtuelle vs. fysiske interviews

I næste kapitel vil der mere dybdegående blive redegjort for de anvendte teorier, hvor begreberne, som virtuel og fysisk mobilitet blandt andet vil blive beskrevet. I interviewprocessen er der på grund af afstand og de nuværende Corona restriktioner valgt at afholde halvdelen af interviews online, jf. bilag M. Det har givet en ekstra dimension til forskerens egne forståelse af de anvendte begreber og teorier. Det har været en spændende proces at opleve på egen krop, hvilken betydning det har at interviewe nogle respondenter via Teams og den anden halvdel fysisk.

Det skal nævnes, at jeg har mødt nogle af de respondenter, der er blevet interviewet fysisk, inden interviewet. Både Tineke og Aizo, Anita og Romy har jeg mødt privat en enkelt eller to gange sammen med andre hollændere. Derfor var de som nævnt hurtigt klar på et interview. Udover disse respondenter har jeg interviewet Pieter og Heidi i deres privathjem på gården. At være i deres vante omgivelsen gjorde det nemmere at lave en forestilling om deres hverdagsliv, som helt bestemt har påvirket deres rejseadfærd. At interviewe respondenterne i deres private hjem eller på deres arbejdsplads giver en bedre forståelse for respondenternes forudsætninger, fordi man får hilst på deres børn, kan snakke om et billede, der hænger på væggen, eller man kan spørge ind til deres daglige gang på gården. Man har mulighed for at kunne mærke deres daglige omgivelser på kroppen og aflæse deres kropssprog. Dermed kommer man hurtigere tættere ind på personen, som man snakker med, der skaber bedre rammer for at tale om deres familieliv og rejseadfærd.

Det betyder ikke, at det ikke har været muligt at afholde et godt interview online. Det var lidt grænseoverskridende at skulle afholde sådan et dybdegående interview online, især fordi jeg ikke havde mødt disse respondenter før. Alle samtaler startede helt naturligt på hollandsk, og med en kort samtale om, hvordan man var havnet i Danmark. Det skaber hurtigt en afslappet stemning og en gensidig genkendelighed, der er forbundet til vores fælles identitet som hollandske migranter, der helt bestemt har gjort det nemmere at snakke om emnet. Det virkede til gengæld som om, at det tog respondenterne længere tid til at gå i dybden med deres fortællinger, selvom de var meget målrettet i forhold til, hvad de gerne vil indbyde med. Det er sværere at sanse personen på den anden side, hvad de ord for ord siger, og hvad de derfor prøver at pointere, som jeg også har oplevet i mine interviews med eksperterne.

I mine ekspertinterviews har jeg også bemærket en forskel. Søren Svendsen nævner selv i sit interview, at det er en fordel, at ham og jeg har snakket før, og at det har været et fysisk møde. Det tidligere møde har skabt forhåndskendskab, hvilket gav en mere afslappet atmosfære, hvor der bliver lavet jokes, o.l. Et forhold der betød, at Søren Svendsen ville bruge tid på endnu et interview. Jesper Klausholm har jeg begge gange interviewet via Teams. Selvom der allerede var en mere afslappet stemning, har der alligevel været en helt anden, måske lidt mere formel stemning. Et online meeting er tidsmæssigt mere effektivt, fordi man sparer transporttid, der er mere fleksibilitet og det starter og slutter mere abrupt. Der virker til at være en bevidsthed om, at der er en opgave, som skal gennemføres. Personligt foretrækker jeg dog stadigvæk et fysisk møde, når interview bliver anvendt som metode, fordi mulighederne for at mærke efter, om der er brug for tavshed, lidt hjælp til et spørgsmål, og hvor man skal gå mere i dybden, er større face-to-face. Disse interviews vil blive analyseret i forhold til nogle eksisterende teorier, som bliver redegjort for i næste kapitel.

Kapitel 5 Teori

Udfordringer forbundet til mobilitet er blevet til en vigtig del af den politiske agenda. Der undersøges, hvilken sociale og samfundsmæssige indvirkning og betydning bevægelser har på mennesker og samfundet i den 'mobile age', som sociolog John Urry kalder det i hans bog 'Mobilities'. Hvor der førhen i konventionel sociologi, miljø og transport forskning var et statisk syn på mobilitet, er der ifølge Urry tale om en 'mobility turn', hvor der på forskellige niveauer bliver undersøgt, hvordan og hvorfor mennesker vælger at bevæge sig. Dermed er der ikke længere tale om mobilitet i ental, men må menneskers mobilitet forstås i flertal, deraf navnet 'mobilities'. (Urry, 2007) Dermed er der brug for en tværfaglig tilgang, hvor Urry forklarer:

"The mobility turn connects the analysis of different forms of travel, transport, and communications with the multiple ways in which economic and social life is performed and organized through time and across various spaces. Analyses of the complex ways that social relations are 'stretched' across the globe are generating theories, research findings and methods that 'mobilize' or assemble analyses of social ordering that are achieved in part on the move and contingently as processes of flows." (Urry, 2007, p. 6)

Dermed kobler Urry fysiske og virtuelle mobiliteter sammen, og hvordan disse bliver anvendt og produceret på et samfundsmæssigt niveau, der ikke længere er bundet til en størrelse som f.eks. nationalstaten. Disse forskellige mobiliteter og overlap igennem indbyrdes relationer er dermed en integreret del af samfundet, der er med til at skabe det sociale liv, frem for at være et output og konsekvens af samfundsmæssige aktiviteter (Urry, 2007). Sociolog Mimi Sheller, der har arbejdet sammen med Urry, beskriver mobilitet som følgende:

"It is an idea that can move across disciplines and fields, turning up new questions and perspectives along the way. This to me is what makes it so significant: not simply that we are studying various kinds of mobility, but that mobilities theory is a kind of flexible thinking that deals with relations, processes, and becomings. Moving across time, space, scale, and disciplinary boundaries. This is certainly the case made by John in Sociology beyond Societies⁶. (Sheller, 2019, p. 35)

Alle bevægelser kan blive målt, men der er en særlig interesse i betydningen og historien bagved disse bevægelser, og hvordan disse narrativer er en praksis og samtidig er påvirket af politik (Cresswell, 2006). Som Sheller også beskriver, er mobilitets studier blevet tværfaglige og hviler på både naturvidenskabelig viden og litteratur fra sociale- og historiske forskningsretninger (Sheller, 2019).

⁶ Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century, John Urry. Psychology Press, 2000 - Social Science

5.1 Bevægelser

Der er især en stigende fokus på kombinationen af sociale og rumlige faktorer indenfor mobilitetsforskning, der viser en overlap mellem blandt andet sociologien og geografien (Cresswell, 2006) (Urry, 2002). Der er et stigende behov for at have en mere flydende tilgang, hvor både økonomiske, politiske, kulturelle og sociale aspekter af mobilitet bliver undersøgt. Disse felter virker uløseligt forbundet, hvis der er et ønske om at forstå menneskers valg og bevægelser (Kaufmann, et al., 2004) (Lassen & Jensen, 2004) (Urry, 2007) (Cresswell, 2006). Dette i modsætning til en mere konventionel tilgang, hvor der er for meget fokus på selve bevægelsen frem for betydningen og selve praksis (Cresswell, 2014). Først vil der derfor blive set nærmere på bevægelser og koblingen til social mobilitet ud fra et teoretisk udgangspunkt og samtidig for at begrebsliggøre et framework, der vil blive anvendt i analysen.

5.1.1. Betydningen af bevægelser

Ifølge geograf Tim Cresswell, er der tre aspekter, der gør bevægelser interessante. Det første er selve bevægelsen i fysisk geografiske forstand. Det er muligt at beregne den slags bevægelse i form af mængder, hastighed, osv., og det kan anvendes til kortlægning. Data kan anvendes til at forstå, hvilke behov der er i forhold til byplanlægningen og infrastruktur over tid. Det anden aspekt er betydning (meaning), som er mere social- og samfundsrelateret. Det handler om at undersøge, hvilken betydning selve bevægelsen har for individet, og samtidig hvordan andre bliver påvirket af den bevægelse. Den bevægelse som f.eks. at gå, kan have en hel anden betydning i forskellige sammenhæng (Cresswell, 2006). Den tredje aspekt er praksis (practice), der omhandler, hvordan individer erfarer eller oplever bevægelse, og hvordan det interagerer med fortællinger (Cresswell, 2014). Alle tre aspekter finder sted samtidig, og de kan synliggøres ved at se på bevægelser ud fra et magtperspektiv. Disse tre aspekter er politisk ladet, fordi der er magt i bevægelsen, hvormed magt er en slags ressource (Cresswell, 2006), som man har, hvor man kan bestemme over anvendelsen af ens mobilitet (Kaufmann, et al., 2004), og som kan påvirke andre menneskers mobilitet (Cresswell, 2006). Migration er et eksempel, som Cresswell anvender som eksempel på, at en fortælling kan være positiv eller negativ. Indvandring kan fortælle en historie om, hvordan individer har antagelser om, hvordan et land bliver oversvømmet, men modsat kan det være noget positivt, hvis migration anskues som mulighed skabende, fordi det kan skabe et mere dynamisk og kosmopolitisk samfund (Cresswell, 2014). Når der er tale om mobilitet er der samtidig også immobilitet til stede (Urry, 2007). Det handler om, hvem der har kontrol i forhold til hvem kan og må være i bevægelse, samt hvem konstruerer fortællingen om

bevægelser (Cresswell, 2014). Det er især meningen eller betydningen, der har fået større opmærksomhed i det nye mobilitetsparadigme (Urry, 2007). Der er opstået et behov for at få en bedre forståelse for menneskers valg i forhold til deres bevægelser, samt betydningen af bevægelser af objekter, ideer og informationer i det sociale liv (Cresswell, 2006) (Urry, 2007). Dermed er mobilitet forbundet til menneskers identiteter, der er med til at skabe, hvad Doreen Massey kalder for 'global sense of place', som kan være meget forskellig fra person til person og er konstrueret ud fra interne og eksterne interaktioner (Massey, 1994).

Hvor Cresswell kalder det for bevægelsen mellem punkt A og B, kalder filosof og sociolog George Simmel det for at skabe en sti, der skaber en forbindelse mellem steder (Urry, 2007). Menneskers vilje til at være forbundet skaber disse stier, der udvikler sig til solide strukturer som f.eks. en bro, der danner en 'movement space', eller på dansk 'bevægelses rum'. Fordi mennesker har evnen til at se noget som adskilt og ikke forbundet, er der en bevidsthed om og behov for at være forbundet. Rum og tid spiller her en rolle i forhold til, hvorvidt der bliver skabt tillid. Der kan hurtigt opstå tillid, men samtidig kan der være brug for tid til at implementere strukturer, der er bygget på tillid. Ifølge Urry er disse strukturer en del af systemer, der udgør det sociale liv, og det er med til at muliggøre, at mennesker, information og ideer kan bevæge sig fra sted til sted (Urry, 2007). Samfundet er blevet mere kompliceret, relationelt og afhængig af den moderne teknologi. Komplexiteten medfører, at systemer er blevet mere sårbare og risikofyldte, og samtidig har det været med til at strukturere og organisere samfundet i netværk (Urry, 2007).

5.1.2. Mobilitets teorier i det moderne samfund

Nye teknologier i form af transport og kommunikation er med til at danne det moderne samfund, hvor der kan diskuteres, hvorvidt især nye kommunikationsmuligheder er med til at muliggøre eller begrænse bevægelser i fysisk forstand. I det nye mobilitetsparadigme har sociale faktorer fået en meget større betydning for forskning og dens indflydelse på det enkelte individ ud fra deres specifikke sociale, kulturelle, økonomiske og politiske forudsætninger. Urry argumenterer for, at mobilitetens indvirkning på udviklingen af sociale institutioner og menneskers aktiviteter ikke må blive undervurderet (Urry, 2007). Som er forbundet til underliggende strukturer i interaktioner, som bliver ignoreret i konventionelle tilgange. Både bevægelser og kommunikation burde være en del af analyser, hvor der undersøges, hvordan disse faktorer er forbundet og hænger sammen i forhold til problemstillingen. Der tales om komplekse krydsende processer

mellem transport- og samfundsmæssige systemer, der er med til at skabe forbindelser og bevægelser. Komplexiteten i overlap i mobilitets systemer er en nødvendighed, fordi strukturer er med til at sikre, at der ikke opstår kaos, nu hvor der er så mange stimulanser fra forskellige sider. (Urry, 2007) Disse systemer er indbyrdes afhængige, fordi der er mere differentiering, hvormed mennesker er mere afhængig af disse systemer. Urry nævner:

"Because family, friends, and colleagues are spatially distributed, so it requires more and more coordination. It requires coordination through these diverse systems. That have to be working, have to be in place. That have to be providing the anticipation, that they will be functioning. So, personalization and system dependence is a particular feature of the mobility turn." (Urry, 2014)

Som Urry forklarer, er disse systemerne komplekse og konvergerende (Urry, 2014), og derfor er det afgørende at undersøge og analysere betydningen af menneskers bevægelser, hvordan individer erfarer en bevægelse, og hvilken betydning det har for det sociale liv.

5.2 Betydningen af nærhed

På grund af indtoget af informations- og kommunikationsteknologier skelnes der mellem fysisk og virtuel mobilitet (Kaufmann, et al., 2004), hvor der diskuteres, hvorvidt virtuel mobilitet påvirker individers fysiske mobilitet. John Urry skriver i den forbindelse i artiklen 'Mobility and Proximity':

"Virtual travel will not in a simple sense substitute for corporeal travel, since intermittent co-presence appears obligatory for many forms of social life." (Urry, 2002, p. 255)

I Urry's udvikling af den nye mobilitets paradigme skelner han mellem fem former for mobilitet, der bliver undersøgt i projektets analyse. Først taler han om 'corporeal travel', som er den kropslige eller fysiske form for mobilitet, hvor mennesker bevæger sig på grund af arbejde, leisure, fornøjelse, migration eller for at få familielivet til at køre i dagligdagen. For det anden er der 'physical movement', som er fysiske bevægelser af objekter, som hovedsagelig er til stede i form af handel mellem mennesker. Det inkluderer forsendelser til og fra private personer i form af gaver. Det kan være et eksempel på, som kunne diskuteres, hvorvidt det er med til at reducere menneskers bevægelser. Derefter går det over i digitale former for rejser og bevægelser, hvor der skelnes mellem 'the imaginative travel', som er imaginær mobilitet, der består af lydfragmenter og billeder af mennesker og andre steder, der bevæger sig igennem medier som radio og tv. Det skal ikke forvirres med den fjerde form for mobilitet, som er 'virtual travel', der er i 'real time', som refererer til internettet og muligheden for at være på forskellige steder på det samme tidspunkt.

Virtuel mobilitet gør, at tid og rum kan være forskellige på det samme tidspunkt (Urry, 2002). Sidst men ikke mindst adskiller Urry 'communicative travel' fra imaginær og virtuel mobilitet, som ikke var en del af opdelingen i hans arbejde i 'Mobility and proximity', men som han definerede for sig selv i 'Mobilities' fra 2007. Kommunikativ mobilitet er beskeder, der sendes mellem mennesker, via medier som sms, breve, telefon, etc. (Urry, 2007). Disse forskellige former for mobilitet konstituerer rammerne for det sociale liv, hvor kultur og identitet bliver konstrueret (Lassen & Jensen, 2007). Selvom der kan skelnes i undersøgelser mellem disse former for mobilitet, er der fokus på alle mobilitetsformer, fordi de samtlige påvirker menneskers mobilitet (Urry, 2002). Alligevel vil der være mest fokus på fysisk mobilitet og hvordan det bliver påvirket af virtuel og kommunikativ mobilitet.

5.2.1. Face-to-face, face-the-place, face-the-moment

Der er risiko ved fysisk mobilitet, så derfor har der i længere tid været en undren over, hvorfor fysisk tilstedeværelse forsat er vigtigt. Menneskers behov for at kunne mærke eller sanse et andet sted eller en person virker tilsyneladende det samme efter ankomsten af digitale platforme og kommunikationsmidler. Der er et behov for co-presence, som både kan være fysisk, imaginær, kommunikativ eller virtuel co-presence (Urry, 2002). En forklaring for specifik fysisk co-presence kan ifølge Simmel findes i et behov for direkte øjenkontakt, hvor det er muligt at vurdere, om der er tale om tillid og intim kontakt eller magtspil og kontrol. Her henviser Urry til Boden og Molotch⁷, der har analyseret vigtigheden af at aflæse kropssprog og ansigtsudtryk, der ikke kan vurderes ud fra ord alene (Urry, 2002). Simmel taler om 'den mest direkte og rene form for interaktion', fordi mens man interagerer ved at se hinanden i øjnene, vil det ikke være muligt at modtage uden at vise og give en del af sig selv. Ansigtet afslører hvem man er, som gør øjnene til den sans, der kan skabe den mest autentiske måde at skabe forbindelser på, fordi man kan aflæse den anden (Urry, 2007). Ud fra den optik er 'face-to-face' co-presence den bedste måde at skabe tillid på mellem individer. Når man er på det samme sted i rum og tid, er der en forpligtelse til at være sammen, hvor der er gensidig opmærksomhed, mens man interagerer med hinanden og har relevante samtaler (Urry, 2002). Disse relevante samtaler er vigtige dialoger og møder (meetings), som ofte starter med småsnak, konkluderer Urry ud fra Boden og Molotch:

⁷ Boden, D., Molotch, H. (1994), 'The Compulsion to Proximity', in R. Friedland and S. Boden, (eds) Nowhere: Space, Time and Modernity. Berkeley: University of California Press.

Co-presence is likely to be necessary to talk through problems, especially the unmediated telling of 'troubles'. Face-to-face conversations are produced, topics can come and go, misunderstandings can be corrected; commitment and sincerity can be directly assessed. Trust is something that gets worked at and involves a joint performance by those in such co-present conversations." (Urry, 2002, p. 260)

Dermed må det ikke være muligt at skabe tillidsrelationer igennem kommunikative mobilitet. En stigende andel af kommunikativ mobilitet kan endda vise vigtigheden af fortsat fysisk mobilitet og intensivt samvær for at vedligeholde eller skabe tillidsrelationer (Urry, 2002). Et behov for at være emotionel forbundet er ofte overset i sociale teorier, og at afstand ikke medfører et mindsket men et ændret behov for at være forbundet (Bissell, 2019). Geograf David Bissel beskriver Urry's ideer om co-presence som følgende:

"He sought to understand the curious situation of why physical travel was continuing to rise in parallel with the rise of virtual travel. His response was people's need for proximity." (Bissell, 2019, p. 42)

Ligesom det er vigtigt at se et menneske direkte i øjnene, er der brug for at møde og opleve et sted fysisk for at være forbundet til det. Menneskers sanser skal kunne vurdere et sted og møde eventuelle udfordringer, som de skal lære at håndtere ved at møde stedet. Hvor Urry kalder 'facing-the-place', hvor det er muligt at opleve eventyrer (Urry, 2002). Det er her, hvor kroppens sanser kan gøre, at kroppen virkelig er i liv, og det er typisk på ukendte steder eller steder. Der ikke er en del af hverdagslivet. Når det er vigtigt at møde et sted på et bestemt tidspunkt, er der tale om 'facing-the-moment'. Hvor rum og tid er bestemt, fordi der er en specifik aktivitet, som et menneske skal deltage i. Aktiviteter som sportskampe, fejringer af mærkedage eller lignende kræver intens fysisk tilstedeværelse og dermed co-presence (Urry, 2002). Urry gør opmærksom på, at co-presence ikke er ensbetydende med, at mobilitet er lige og uden tvang i forhold til viljen af de forskellige involverede parter:

"The power to determine the corporeal mobility of oneself or of others is an important form of power in mobile societies, indeed it may well have become the most significant form of power with the emergence of awesomely mobile elites." (Urry, 2002, p. 262)

5.2.2. Forpligtelser

Disse former for fysisk co-presence er forbundet til forpligtelser (Urry, 2002). Ifølge Janta Hania, m.fl., i 'Rethinking Visiting Friends and Relatives Mobilities' er det afgørende at skelne mellem familie og venner i forhold til forpligtelser. I det individualiserende moderne samfund er forpligtelser og forventninger i forhold til

familie og venner meget forskellige. Der er en større forventning om, at kontakt til familien bliver vedligeholdt, fordi der er en hierarkisk forpligtelse til at støtte hinanden i familiesammenhæng. Især når der er tale om små børn og ældende familiemedlemmer intensiverer forventningerne. Der er andre forventninger til venner, fordi venskab er bygget op på tillid, omsorg og erfaringsdeling. Disse relationer opløser nemmere over tid, især fordi der ikke er de samme institutionelle forpligtelser. En 'turning point', eller på dansk vending, som migration er i mennesker liv, kan medføre, at disse forhold ændrer sig, og hvor det kan være svært at opretholde disse relationer (Hania, et al., 2014). Hvorvidt geografisk afstand og nærhed er afgørende for relationer med venner og familie kan diskuteres. Det er blevet nemmere at holde kontakt på grund af teknologisk udvikling indenfor kommunikation, og det er blevet nemmere at mødes, nu hvor bilen og flyvemaskinen har forbundet flere centrale og perifere områder. Virtuel kommunikation kan blive anvendt til at blive opdateret omkring dagligdagen, men face-to-face kontakt er nødvendigt for at bekræfte tillidsrelationen og individers identitet i forhold til ens nye tilværelse og rødder. Dermed kan internettet muliggøre og skabe mobilitet indenfor VFR-segmentet, samt gøre det nemmere at vedligeholde eksisterende venskaber og relationer med familien (Hania, et al., 2014) Dermed er geografisk nærhed ikke en nødvendighed for eksistensen af disse relationer. Til gengæld kan face-to-face møder give migranterne muligheden for at vurdere, hvor tætte deres forhold til venner og familie rent faktisk er, og hvorvidt de kan defineres til at være nære og tætte forhold (Urry, 2002).

5.2.3. Social kapital og nærhed

Fysisk mobilitet virker dermed en nødvendighed, og hvis alle skal være inkluderet og have mulighed for at være mobile, er der brug for social inklusion og dermed social kapital, hvis det er op til Robert Putnam (Putnam, 2000). Social kapital er forbundet til tillid, gensidighed og forpligtelser i tætte netværk. I modsætning til førmtalte Boden og Molotch, og Urry, har Putnam den holdning, at mindsket social kapital har medført, at der er tale om mindsket co-presence og behov for face-to-face kontakt. Hovedsageligt fjernsynet har ifølge Putnam medført, at mennesker i mindre grad prioriterer samvær og det sociale liv udenfor huset. Derfor argumenterer han for at rekonstruere sociale lokale netværk og fællesskabet igennem relationer og interaktionen udenfor huset, der kan styrke individers engagement i samfundet (Putnam, 2000). Dette er i modsætning til Urry's ide om imaginær rejse og mobilitet. Urry har en relationel frem for et statisk syn på sted (Urry, 2002), der kan kobles til Masseys 'global sense of place' (Massey, 1994). Selvom der er virtuel, kommunikativ

og imaginær mobilitet, er der stadigvæk behov for fysisk co-presence. Det er personlig og udefrakommende begrænsninger, der er grunden til immobilitet. Ved at styrke ens social kapital, vil det ifølge Urry være muligt at opnå mere mobilitet (Urry, 2002). Mobilitet kan siges til at koble sociale netværk sammen, hvor regelmæssig face-to-face kontakt og co-presence er essentiel til at lave disse forbindelser og skabe tillid mellem netværk. Det kræver stærk social kapital, hvor det lige præcis er mobilitet, der skal mindske ulighed i social kapital, og dermed eksklusion i geografisk forstand. Der hvor mobilitet kan skabe eksklusion kan moderne kommunikationsmuligheder skabe virtuel nærhed og delvis erstatte og simulere fysisk tilstedeværelse og modarbejde 'mobility-exclusion'. Det skaber muligheden for at deltage i kommunikationsnetværk, hvor det er muligt at mærke nærhed på afstand. Det skaber alligevel et behov for 'intermittent co-presence', hvor der er fysisk samvær for at styrke tillid til virtuel skabte relationer (Urry, 2002). Urry nævner i den forbindelse:

"The relations of co-presence always involve nearness and farness, proximity and distance, solidity and imagination." (Urry, 2002, p. 266)

Dermed kan virtuel mobilitet endda styrke fysisk mobilitet ifølge Urry (Urry, 2002). Det er her, hvor der ifølge ham kan findes en forklaring igennem tidligere beskrevne forpligtelser, jf. afsnit 5.2.2., der er umuligt at simulere uden at være til stede i samme fysiske rum og tid. Det skal forstås på den måde, at den virtuelle og kommunikative mobilitet har gjort det nemmere at skabe fysisk mobilitet, fordi det er muligt at lave aftaler. Dermed er disse former for mobilitet konvergerende, der er med til at skabe nye ideer omkring betydningen af co-presence. Her er det muligt at koble geografien til sociologien, hvor der både er fokus på hvordan og hvorfor mennesker vælger fysisk mobilitet (Urry, 2002). Især når det er personer, som f.eks. hollandske migranter bosat i Jylland, der har andre og yderligere bevægelser på grund af migration, kan der undersøges, hvorvidt mobilitet er en del af deres liv, og hvordan det påvirker deres ideer om hvad der defineres som 'home' og 'away'. Her referer Urry til Bell Hooks, der har skrevet:

'Home is no longer one place. It is locations.' (Hooks, 1991, p. 258)

Denne sætning vil blive anvendt til at få respondenterne til at reflektere over, hvordan de definerer 'hjem'. Der bliver selvfølgelig antydnet, at det hænger sammen med økonomiske ressourcer. Muligheden for fysisk mobilitet er i den grad afhængig af kapital og behov for 'physical proximity' eller på dansk fysisk nærhed og nærvær (Urry, 2002). Urry fortsætter:

"It is shown that virtual and imaginative travel will not simply substitute for corporeal travel since intermittent co-presence appears obligatory for sustaining much social life." (Urry, 2002, p. 258)

Der skal nævnes, at Urry samtidig argumenterer for, at co-presence, som defineret tidligere kan få en anden betydning, fordi co-presence kan foregå virtuelt (Urry, 2002). Social eksklusion og mobilitets eksklusion hænger som argumenteret for tæt sammen. Derfor er det afgørende at tage højde for friktion, der påvirker produktionen af mobiliteter og individers mobilitetspotentialer, som er påvirket af magt (Lassen & Jensen, 2007). Hvad der er med til at inkludere eller ekskludere mennesker eller grupperinger vil der blive set nærmere på i næste afsnit.

5.3 Motilitet

Vincent Kaufmann, m.fl. referer i 'Motility: Mobility as Capital' til Manuel Castells. Castells ide om tid og rum kompression (Castells, 2003) har ændret den måde samfundet bliver forstået på, hvor Kaufmann, ligesom Urry, argumenterer for, at mobilitet ligger til grunden for forandringer, der har skabt det moderne samfund (Kaufmann, et al., 2004). En mere flydende tilgang til mobilitet har den fordel, at det er muligt at tænke alternativt, og samtidig komplicerer det forskningsprocessen. Der er brug for et skarpt teoretisk apparat, der kan argumentere for en overlap i undersøgelsesfelter, der kan give et større helhedsbillede af menneskers bevægelser. Der bliver argumenteret for en større fokus på interaktionen og potentiale for bevægelser, hvor der tages højde for både muligheder og begrænsninger (Kaufmann, et al., 2004). I forbindelse med disse overvejelser foreslår Kaufmann, m.fl. begrebet motilitet:

"Motility can be defined as the capacity of entities (e.g. goods, information or persons) to be mobile in social and geographic space, or as the way in which entities access and appropriate the capacity for socio-spatial mobility according to their circumstances." (Kaufmann, et al., 2004, p. 750)

Begrebet er tidligere anvendt i sociologien og biologien, men her beskriver motilitet menneskers social rumlige mobilitet ud fra den enkeltes personlige omstændigheder. Selvom et individ har muligheden for at rejse, er det ikke ensbetydende med, at personen vil benytte sig af den mulighed. Der kan være personlige og udefrakommende udfordringer, der medfører, at der bliver fravalgt at rejse. Derfor skelnes der mellem potentiel og faktisk mobilitet, hvor der tages højde for kulturelle og strukturelle dimensioner, hvormed mobilitet kan have forskellige konsekvenser og realiseres anderledes alt afhængig af konteksten. Potential mobilitet betyder ikke

nødvendigt mere mobilitet (Kaufmann, et al., 2004). Motilitet eller mobilitetspotentialer (Lassen & Jensen, 2004) skal empirisk undersøges i forhold til forandringer i hvor meget, hvorfor og hvordan individer bevæger sig. Dermed omfatter begrebet elementer som 'access, competence og appropriation', eller på dansk adgang, færdigheder og anvendelse (Kaufmann, et al., 2004).

5.3.1. Adgang, færdigheder og anvendelse

Adgang beskriver, hvorvidt der er adgang til potentiel mobilitet alt afhængig af forholdene på stedet, selve konteksten og tid, som bliver begrænset af tilstedeværende muligheder og betingelser. Muligheder indebærer alt tilgængelig transport og kommunikation der er til rådighed, deriblandt materialer og services, der understøtter transport og kommunikation. Betingelser henviser til individets tilgængelighed til disse muligheder, der indebærer omkostninger, logistiske forhold og andre eventuelle begrænsninger, der kan være til stede. Adgangen er dermed påvirket af demografien og infrastruktur, socioøkonomiske forhold og planlægning (Kaufmann, et al., 2004).

Færdigheder er direkte eller indirekte koblet til adgang og anvendelse, og har fokus på mobilitet og immobilitet ud fra personlige omstændigheder. Færdigheder indebærer både fysiske eller kropslige muligheder, at være i besiddelse af bestemte efterspurgte færdigheder, som f.eks. et kørekort eller viden, eller organisatoriske færdigheder, der er nødvendige for at kunne deltage i aktiviteter.

Hvordan individer, organisationer, netværk, etc., anvender adgangsmuligheder og deres færdigheder i praksis, er afhængig af deres anvendelse, som er det sidste element. Individets anvendelse kan være meget afhængig af andre behov, ideer, planer og forståelser, der er koblet til vaner, værdier, motiver og strategier, der er med til at bestemme, hvordan potentiel mobilitet bliver til faktisk mobilitet. Hvordan disse elementer udfolder sig er samtidig påvirket af andre samfundsmæssige processer og strukturer, som økonomien, kultur, politik og sociale forhold (Kaufmann, et al., 2004).

5.3.2. Motilitet som kapital

Kaufmann argumenterer for, at det er nødvendigt både at tage højde for økonomisk og social kapital. Både fordi forskellige familiesammensætninger gør det svært at kalkulere, hvilken værdi indtægter har for de enkelte familier i deres respektive kontekst. Der er ikke interesse i selve indtægten, men hvad den repræsenterer i forhold til ligestilling, fattigdomsgrænser og eventuel eksklusion, og hvad økonomisk

betyder for andre former for kapital. Kaufmann argumenterer derfor, at motilitet i sig selv er en slags kapital, fordi individets sociale og rumlige mobilitet ligesom andre former for kapital, er påvirket af muligheder og begrænsninger i både vertikal og horisontal forstand. Kaufmann refererer her til motilitet udtrykt som 'movement capital', eller på dansk bevægelseskapital (Kaufmann, et al., 2004).

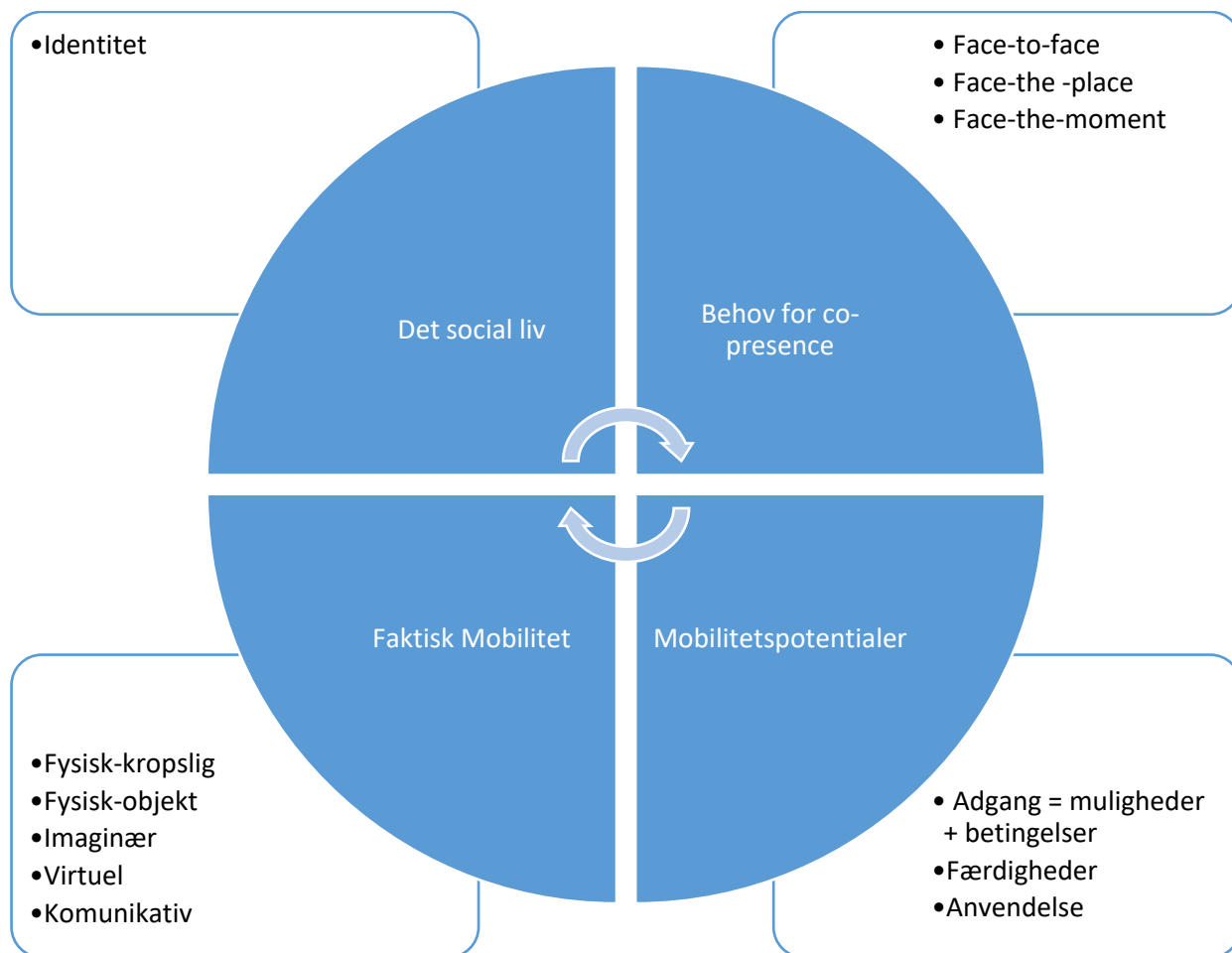
Kaufmanns teoretiske framework kan man fordel anvendes til at analysere empirisk data på forskellige niveauer. Både på mikro, meso og makro niveau kan aktører, grupper, netværk og institutioner analyseres i forhold til adgang, færdigheder og anvendelse, og hvad det betyder for menneskers og samfundets sociale og rumlige mobilitet. Motilitet har en indvirkning på både menneskers økonomiske og sociale forhold, og dermed 'det gode liv'. Rumlig mobilitet er dermed en vigtig dimension i den sociale praksis. Både fordi det tager højde for horisontal og vertikale dimensioner af social position, og dermed synliggør sociale uligheder (Kaufmann, et al., 2004). Dette teoretiske og metodiske framework kan derfor anvendes til at analysere problemstillingen, hvor der hovedsagelig er fokus på hollandske migranter på mikro niveau, der kan bidrage med at skabe en bedre forståelse for menneskers mobilitet på meso og makro niveau. For at kunne analysere og diskutere social inklusion og eksklusion er det ifølge Urry nødvendigt at identificere menneskers mobilitet og deres behov og mulighed for nærvær og nærhed (Urry, 2002).

5.4 Anvendelse af teoretisk begrebsapparat

I de følgende kapitler analyseres, hvordan, hvorfor og hvorvidt motilitet rent faktisk bliver anvendt. Kaufmann definerer mobilitet som:

Mobilitet = potentiel mobilitet (motilitet) + faktisk mobilitet (Kaufmann, et al., 2004)

Som er påvirket af magt. Herfra vil disse forskellige begreber, der beskriver potentielle eller evne til at være mobil, blive refereret til som 'mobilitetspotentialer' (Lassen & Jensen, 2004). Der er fokus på både personlige og udefrakommende forudsætninger i forhold til adgang, færdigheder og anvendelse. De hollandske migranter bosat i Jylland bliver analyseret i forhold til et behov for co-presence. Følgende figur viser sammenhængen mellem begreber fra det teoretiske apparat som en kontinuerlig proces:



Figur 5.1 Illustration af teoretiske begreber, der bliver benyttet i analysen.

Kapitel 6 Migranternes bevægelser

Som allerede argumenteret for i den indledende analyse, er de hollandske migranter bosat i Jylland et interessant valg, fordi den relative afstand mellem bilen og flyvemaskinen er forholdsvis ens. I dette kapitel vil der blive set nærmere på, hvordan og hvorfor de vælger en bestemt transportform. I de efterfølgende kapitler vil der blive analyseret mere dybdegående, hvordan disse valg bliver påvirket af turisme, samt muligheder og begrænsninger på både personlig plan og i forhold til udefrakommende faktorer. Derudover vil betydningen af deres tilknytning til begge lande, samt indflydelsen af teknologisk udvikling i form af virtuel mobilitet blive analyseret i forhold til deres fysiske mobilitet. Det er i første omgang de hollandske migranter bosat i Jylland og deres bevægelser, som har fokus i dette kapitel. De første afsnit vil samtidig blive anvendt til at introducere respondenterne, som påvirker deres valg og handlinger i forhold til deres mobilitet.

6.1 Inden migrationen

For nogle respondenter er 'eventyret' i et nyt land startet for få år siden, hvor andre allerede for godt 20 år siden har valgt at flytte til Danmark. Inden respondenterne flyttede til Danmark, har nogle respondenter rejst en del frem og tilbage. Det er enten kærlighed eller landbrug, der har medført, at de hollandske respondenter har valgt at flytte til Danmark, jf. afsnit 4.1.4. I et af tilfældene var det både landbrug og kærlighed, der ledte til migration. For 25 år siden mødte Heidi og Pieter hinanden i USA på en gård. Efter de kom tilbage til Europa, rejste Heidi og Pieter frem og tilbage til og fra Holland, fordi Heidi skulle afslutte studiet i Holland. Pieter flyttede sammen med sine forældre og sin bror til Danmark på grund af arbejdsmæssige årsager, hvor familien valgte at fortsætte som landmænd indenfor mælkeproduktionen. Pieter havde allerede en bil i den tid, derfor havde han muligheden for at besøge Heidi i Holland hver 6. uge. Heidi havde ikke den luksus og fortæller:

"Dengang havde jeg ikke særlig mange penge, så jeg kørte med bus og bil. Det kom lidt an på, om jeg kunne låne en bil fra mine forældre." (Interview H. Oosterhof)⁸

Heidi havde begrænset adgang til en bil, hvormed bussen var et billigt alternativ, nu hvor økonomien som studerende var stram, og adgang til en bil var betinget af, at hun kunne låne en bil af forældrene. Paul har også lært sin danske kone at kende i udlandet for omkring 25 år siden. Det var grunden til at han fik sin første flyoplevelse:

⁸ Alle transskriberinger af de interviewede respondenter er vedlagt i bilag E til L.

"Først og fremmest så har jeg fløjet rigtig meget de sidste 25 år af mit liv. Men min første flyrejse var faktisk fra Aberdeen til Danmark, og det var fordi vi begge to læste på Universitetet i Aberdeen. Der lærte jeg hende at kende igennem sådan et Erasmussystem. Det betyder, at dengang jeg kom hjem, der skulle jeg lave mit studie færdig på skolen i Holland, og så brugte jeg Eurolines. Så vi rejste faktisk fra Holland til Danmark med bus de første år." (Interview van der Raad)

Bussen virkede for 25 år siden den oplagte transportform for at besøge kæresten og Danmark. Romy har i modsætning til Heidi og Paul kun boet i Danmark i 7 år, men hun skulle også først afslutte studiet i Groningen inden hun flyttede til Danmark. Hvis hun rejste med flyvemaskinen, tog det hende i alt 5 timer fra Groningen, hvor hun rejste med toget til Amsterdam, og derefter med flyvemaskinen til København, hvor hendes mand boede på daværende tidspunkt. Ligesom Heidi og Paul har hun også anvendt bussen:

"Jeg har også prøvet bussen en eller to gange før, Eurolines, som det hed dengang, som ikke eksisterer mere. Og jeg har taget natbussen to gange før, hvor en gang var et drama, men flyveren var det nemmeste. For mig var det altid, hvad der var nemmest i forhold til tid og omkostninger. Bil var ikke nogen mulighed, så jeg skulle vælge noget andet." (Interview Rasmussen)

Alle tre respondenter har i deres studietid valgt at anvende bussen til Danmark, fordi deres adgang til de forskellige transportformer var begrænset på grund af personlige muligheder og betingelser, koblet til deres økonomi og fordi de ingen bil havde, jf. afsnit 5.3.1. Romy har til gengæld skiftet bussen ud med flyvemaskinen, fordi det både var nemmere, billigere og hurtigere (Interview Romy. Flyforbindelser, hvis de overhovedet var til stede, var en dyr bedrift for 25 år siden (Interview A. Lycklama). Som studerende virker der til at være de samme begrænsninger i forhold til økonomien som for 25 år siden. Hvordan respondenterne i deres studietid vælger at bevæge sig fra A til B har imellem tiden ændret sig. Det er hurtigere og det er blevet forholdsvis billigere at flyve end at anvende bussen. Dermed har studerendes mobilitetspotentialer ikke ændret sig, mens selve bevægelsen har ændret sig, fordi der er opstået nye muligheder med hensyn til mobilitetsform, jf. afsnit 5.1.1. og 5.3.

Maarten, som også er flyttet til Danmark på grund af en dansk kæreste, har kun boet i Danmark i mindre end et år. Han har valgt at anvende bilen en enkel gang, ellers har det altid været den billigste og mest fleksible løsning at anvende flyforbindelsen mellem Amsterdam og København. Han boede i Amsterdam, hvormed Schiphol Amsterdam Airport lå lige om hjørnet. Han er selvstændig og det er vigtigt for ham at kunne anvende sin rejsetid fornuftigt. Især i toget kan han lide at arbejde stille og roligt på vej til sin destination, som han havde mulighed for fra København til Aarhus, hvor hans kæreste boede på daværende tidspunkt (Interview Kaufmann). Anita, som

har boet i Danmark i 4 år, har næsten altid anvendt flyforbindelsen fra Amsterdam. Inden migrationen til Danmark boede Anita kun et kvarter fra Schiphol, hvormed flyforbindelsen til Billund var det oplagte valg for hende at besøge kæresten (Interview Kort). Omvendt brugte kæresten på grund af hans fysiske handicap bilen til at rejse til Holland. Det kræver mange handlinger, hvis han skal anvende en flyforbindelse, og derfor foretrækker han at anvende sin tilpassede bil, fordi den er indrettet til sine personlige behov. Anita foretrak til gengæld at flyve fordi tid var en afgørende faktor:

”Fordi det var nemt og hurtigst. Fordi jeg ikke havde et job, hvor jeg havde fornemmelse, at jeg kunne tage på ferien. Så det var kun weekender, hvor vi besøgte hinanden. Så jeg vil bruge mindst tid på at rejse og nyde min weekend mest i Danmark.” (Interview Kort)

Hendes begrænsninger på arbejdspladsen var med til at påvirke hendes rejsemønstre, jf. afsnit 5.3. Hun vurderer, at tid er vigtigere end penge, når hun rejser alene. Især når økonomien tillader det bliver tidskrævende mobilitetsformer som bussen udskiftet med flyvemaskinen. Flyvemaskinen er generelt blevet mere tilgængelig og er en af grunden til at mennesker er blevet mere mobile de sidste 25 år (Lassen & Jensen, 2007). Når hun til gengæld rejser med hele familien, foretrækker hun at anvende bilen (Interview Kort). Disse mønstre viser sig også ved andre respondenter, som vil blive set nærmere på i næste afsnit.

6.2 Alene eller med hele familien

Respondenternes valg af transportform er meget afhængig af antal rejsende. Selvom de fleste respondenter virker til at have en solide økonomi, er levestandarden i Danmark og Holland ikke ensbetydende med, at respondenterne kan rejse ubegrænset. Det blev hurtigt tydeligt, at der er forskel, om respondenterne skal rejse alene eller om det er med hele familien. Når de rejser alene, er det tit og ofte flyvemaskinen der bliver anvendt, men hvis det er hele familien, er bilen det foretrukne valg. Tineke og Aizo, der har boet i Danmark i 23 år, er ligesom Pieter og Heidi, flyttet til Danmark på grund af landbrug. Begge par har fire børn og foretrækker at anvende bilen, jf. tabel 4.1. Tineke fortæller i den forbindelse:

”Jeg synes, at det er for dyrt og upraktisk. Når man har fire børn, så er det praktisk med en bil, og så kan man handle ind i Holland, de gode varer i Holland, som kan være i bilen. Hvis man kommer med flyvemaskinen, så kan man ikke tage så meget med.” (Interview T. Lycklama)

Pieter og Heidi anvender på grund af de samme argumenter bilen, når de skal rejse med hele familien, hvor Pieter fortæller:

”Men normalt når vi tager på ferien i Europa, Syd Europa, så kører vi. Nu når vi er seks, så har vi købt en stor bil. Så synes jeg også, at den skal udnyttes.” (Interview P. Oosterhof)

Pieter og Heidi har valgt at investere i en stor bil, som skaber muligheden for dem at rejse med hele familien til udlandet. Dermed fravælger de at rejse med flyvemaskinen, medmindre det tager mere end halvanden døgn med bilen. Det bliver fysisk for anstrængende at skulle køre længere end det (Interview P. Oosterhof). Thijs har boet i Danmark i 13 år, og har et job i Bestseller, hvorigennem han hvert år har en del erhvervsrejser. Thijs fortæller om sig selv:

”Jeg er også en lille nerd med fly, jeg elsker fly, så hvis jeg har mulighed for at flyve, så vil jeg hellere det end at køre med bilen. Men når jeg tager af sted med hele familien, så er det en megadyr forretning at flyve fra Billund til Amsterdam, For det koster tit 2 til 3000 kroner per styk, og når man er tre, så kan det ikke betale sig. Så synes jeg det er bedre at tage bilen, men når jeg er alene, så overvejer at tage flyveren frem for bilen.” (Interview Luyt)

Økonomien er ikke overraskende en vigtig faktor for hollænderne. Ifølge Romy er det en balance mellem økonomien og praktiske overvejelser. Hvis det koster halvdelen med en anden transportform, så er økonomien afgørende for hende. I sommers rejste hun sammen med sin søn til Holland med bilen, hvor hun valgte at overnatte i Tyskland (Interview Rasmussen). Sådan en lang tur med et barn virkede uoverskueligt, og det viser sig, at børnene påvirker respondenternes rejseadfærd, som mere dybdegående bliver analyseret i kapitel 8. Ingrid som er flyttet til Danmark for 27 år siden på grund af landbrug, elsker at rejse og flyver gerne, men der er ikke en god forbindelse fra Sønderjylland til Holland med flyvemaskinen. Hun vælger bilen, fordi det er nemmere, når børnene rejser med:

”Det er fordi, jeg havde min datter med, som har sit kørekort også. Ja og vi var 3. Hvis det kun var mig, så kunne jeg godt have taget toget.” (Interview van den Hengel)

Når hun rejser alene, foretrækker hun generelt at bruge toget. Når det er sammen med børnene, foretrækker hun bilen. I modsætning til Romy er hun i en livsfase, hvor der er andre muligheder, fordi datteren har sit kørekort. Den færdighed skaber en frihed, jf. afsnit 5.3.1., som hollænderne gerne anvender. Paul har også tre børn, men foretrækker alligevel at rejse med flyvemaskinen med hele familien. Som studerende valgte Paul selv at rejse med bussen, jf. afsnit 6.1, og siden familien er kommet, er det bilen, men han påpeger selv, at der er sket meget siden ungdomsårene:

”Så skete det tit enten ved Påske eller efteråret, at vi tager en forlænget weekend til Holland. Som regel for at spare den tid til at køre, så har jeg enten købt nogle flybilletter i god tid. Så flyver vi

simpelthen hele familien. Det er ikke 5 gange 5000, sådan er det ikke, jeg kigger også lidt på prisen, sådan er det.” (Interview van der Raad)

Økonomien har en betydning, men en travl hverdag og økonomiske muligheder, har medført, at Paul og konen prioriterer deres tid. I 2019 rejste de to gange med fly fra Billund til Amsterdam og lejede en bil i lufthavnen. Det er den lange køretur, som de ikke gider længere, især når det er en forlænget weekend:

”Tiden i en bil i 8 til 10 timer. Jeg prøver at gøre det på 8 timer, men jeg har også prøvet at gøre det på 14 til 15 timer med trafikken. Det gider jeg ikke, og det gider hun heller ikke. Det med at køre om natten, det gider vi heller ikke længere, så køber man sig bare til det bedre.” (Interview van de Raad)

Paul virker til at være en undtagelse, men det handler stadigvæk om balancen mellem tid og økonomi. Generelt er der en tendens til, at når de rejser alene, så anvender de flyvemaskinen, men når det er hele familien, er bilen det oplagte økonomiske og praktiske valg med mindre økonomiske ressourcer tillader andet. Det er respondenternes personlige forhold og dermed mobilitetspotentialer, der påvirker deres faktiske mobilitet, jf. afsnit 5.3.

6.3 Skift

Når der ikke er særlig meget tidsforskel mellem transportformer, er det muligt at opdage, hvilke andre variabler påvirker respondenternes valg. Som beskrevet i kapitel 1 er hollandske migranter bosat i Jylland et godt valg, fordi der ikke er en stor tidsgevinst i at flyve eller at tage bilen. Anita vurderer helt klart, at tid er vigtigere end penge, hvis tiden er knap. Tidsmæssig er der ingen forskel mellem flyvemaskinen og bilen for at besøge familien, der bor i provinsen Overijssel, der grænser til Tyskland, jf. bilag N⁹. Når tid ikke er en faktor og hun rejser med hele familien, er bilen det oplagte økonomiske og praktiske valg:

”Jeg bruger den samme tid, hvis jeg vil flyve, men hvis jeg skal køre til Billund, flyve til Schiphol og så tager offentlig transport tilbage til Overijssel. Det vil være det samme tid bare meget mere omstændigt.” (Interview Kort)

Som Anita beskriver, skal hun skifte transportform flere gange, og derfor er bilen mere praktisk. Landmand Aizo, der har familie i Friesland, jf. bilag N, giver en tilsvarende forklaring:

⁹ Bilag N indeholder et kort, som viser de 12 provinser i Holland, som respondenterne referer til i deres udtalelse

”Det er meget omfattende, for så skal man til Billund, så skal man til Schiphol Amsterdam. Så skal du med toget til norden, så det med bilen er nemmere.” (interview A. Lycklama)

Praktiske overvejelser har allerede vist sig til at være vigtigt for respondenterne i afsnit 6.2, men i disse fortællinger har ordet praktisk en anden betydning, fordi der er en del skift undervejs, der komplicerer respondenternes rejse. Maarten nævner også de forskellige skift, der kan få ham til at fravælge en bestemt transportform, hvor han anvender toget som eksempel:

”Så handler det om hvor effektivt rejsen er med antal skift, osv. Fordi jeg synes, at det er fint at sidde bag i toget, hvis der kun er to skift. Men 12 timers rejse med 5 skift, det er altså en overvejelse, som jeg laver. Så er penge det næste skridt, for togbilletter var før i tiden meget dyrere end flybilletter.” (Interview Kaufmann)

I den tilfælde overvejer han helt bestemt at flyve. Tid er alligevel en vigtig faktor, men mere i forhold til hvor effektivt rejsen kan anvendes til at arbejde. Ingrid, som bor i Sønderjylland, kan heller ikke se pointen i at vælge en lufthavn som f.eks. Billund, fordi det tager halvanden time at køre dertil (Interview van den Hengel). Sønderborg vil til gengæld være et godt alternativ, fordi der kun er en halv times kørsel, og hvor man ikke spilder så meget tid i selve lufthavnen. Ingrid fortsætter:

”Der er en lille times flyvning til Holland, men når jeg så er på Schiphol, så er jeg meget hurtigt i Amersfoort, fordi der er en god togforbindelse. Så det vil virkelig spare mig en masse tid. Fordi hvis jeg tager toget, så vil det tage 8 timer. Det er så mere afslappende, fordi jeg kan sove og læse, så jeg er udhvilet, når jeg kommer hjem. Men med flyveren kunne jeg være hjem i løbet af 2,5 til 3 timer.” (Interview van den Hengel)

Det er igen tid, hvor man skal vente og skifte transportform, som gør toget og flyvemaskinen til et upopulært valg, selvom toget kan tilbyde en effektiv og afslappende måde at rejse på (Lyons, et al., 2007), ifølge respondenterne som regelmæssigt anvender toget som mobilitetsform (Interview van den Hengel, Kaufmann og van der Raad). Det er til gengæld en god togforbindelse fra Amsterdam, men det gør sig kun gældende for de respondenter, der forbliver i urbane områder spredt i Holland (Interview van den Hengel, Luyt og van der Raad). Den tid og energi man bruger på transport kan ikke anvendes i Holland. Ingrid forklarer yderligere:

”Hvis jeg skal bruge alt for mange timer, så er jeg også træt, når jeg kommer derved. Så har jeg ikke så meget kvalitets tid, når jeg skal besøge familie og venner. Så er jeg smadret! Det med ventetid, det bliver man træt af.” (Interview van den Hengel)

Tid er en sjov størrelse, fordi mobilitet kan betyde en slags immobilitet, når selve rejsen tager lang tid og ikke kan anvendes effektivt, jf. afsnit 5.1.1. Hvis man skal

anvende tid på at blive udhvilet eller at arbejde, når man er nået frem til destinationen, skaber det begrænsninger for den tid, som respondenterne ellers kunne have brugt på at være sammen med familie og venner. Fysisk mobilitet er dermed påvirket af, hvordan skift mellem mobilitetsformer påvirker dagligdagens effektivitet. Respondenternes tid har dermed også betydning, når de er i bevægelse mellem punkt A og B, ikke kun i forhold til, hvor lang tid selve rejsen varer, jf. afsnit 5.1.2. Dermed er det både personlige betingelser, samt infrastrukturelle muligheder og begrænsninger, der påvirker respondenternes valg, jf. afsnit 5.3.

6.4 Begravelser og sygdom

Begivenheder som begravelser, bryllupper og fødselsdage medfører et større behov for at rejse til hjemlandet. Alt afhængig af, hvad for en slags begivenhed det drejer sig om, er der forskellige overvejelser i spil. Når det skal gå hurtigt på grund af en begravelse eller sygdom, er der flere respondenter, der har valgt eller vil vælge at anvende flyvemaskinen. Thijs virker til at have en klar strategi, hvad angår begravelser og lignende situationer, hvor der er behov for face-to-face kontakt:

”Hvis det er en begravelse, så vil jeg høj sandsynligt flyve. Ja hvorfor? Fordi den rejse tager lang tid og det er en del kørsel. Hvis nogen trænger til en snak, så vil jeg booke en last minute billet. Det er min plan generelt, at jeg samler mine miles, og hvis jeg har noget, hvor jeg skal tage ned til Holland med det samme, så kan jeg komme derned hurtigt uden alt for store omkostninger. (Interview Luyt)

Nu er det ingen hemmelighed, at Thijs foretrækker at flyve, som nævnt tidligere, men det betyder ikke, at han ikke har lavet overvejelser omkring tid og økonomi. Det vigtigste af alt er at kunne rejse til Holland så hurtigt som muligt (Interview Luyt). Tineke, som i modsætning til Thijs ikke er vant til at flyve, nævner i den forbindelse:

”Hvis der kommer noget lige pludselig. Hvis nu for eksempel min mor er døende og er terminal, og jeg skulle rejse alene, så tror jeg nok, at jeg vil tage flyvemaskinen.” (Interview T. Lycklama)

Deres grundlag for beslutninger ændrer sig i disse situationer, og der er en større sandsynlighed for, at de anvender alternative forbindelser. Hvis det er på grund af sygdom eller begravelser kan det være mere forsvarligt at rejse med flyvemaskinen, ifølge Anita:

”Især hvis jeg selv er meget emotionel, så er jeg ikke i stand til at køre, så vil jeg flyve. Jeg skal ikke have nogen ulykke på vej hjem og forårsage en anden begravelse.” (Interview Kort)

Hvis det skal gå rigtig stærkt, så foretrækker hun bilen, fordi det ikke kræver nogen planlægning, betinget af, at kæresten har mulighed for at køre hende. Hun vil endda

gå så langt at sige, at hun vil nedprioritere sit arbejde i disse situationer, som hun ellers vægter højt (Interview Kort).

Respondenterne Paul og Ingrid har oplevet, at der var behov for en forbindelse til Holland og Danmark, mens de var på ferie. Paul valgte sidste sommer at sætte hele familien på et fly med Transavia¹⁰ fra Eindhoven i Holland til København på grund af en begravelse i Danmark:

”Det var en ok afgang. Hvor de ikke skulle igennem hele Holland fra Oss til Amsterdam, men det var kun en halv times kørsel til Eindhoven, og så kunne jeg sætte dem på flyveren i Eindhoven til København. Der kunne de tage toget fra København til Aarhus. Jeg blev så og kørte hjem.”

(Interview van der Raad)

Selvom Paul selv foretrækker at anvende Schiphol i Amsterdam, viste Eindhoven Airport at være en god alternativ forbindelse, forudsat at man har adgang til en bil i Holland. Samtidig var der en god togforbindelse fra København til Aarhus i Danmark (Interview van der Raad). Ingrid havde en lignende situation for 12 år siden, hvor hun var på ferie i Sverige, dengang der uventet opstod et behov for at rejse til Holland. På grund af en begravelse valgte familien at flyve fra København til Amsterdam (Interview van den Hengel). I situationer, hvor den relative tidsmæssige afstand har en stor betydning, fandt familierne frem til muligheder udenfor deres sædvanlige mønstre, som har synliggjort alternative forbindelser. Det gælder både forbindelser til hjemmet i Danmark, og fra andre destinationer til Holland, der potentiel kan anvendes i ordinære situationer. En situation som en begravelse, hvor der er behov for nærhed og nærvær, jf. afsnit 5.2.1., har respondenterne valgt at anvende deres magtressourcer for at kunne deltage fysisk i begivenheder, jf. afsnit 5.1.1. Respondenterne har dermed mulighed for at imødekomme et behov for og følelse af forpligtelse til at deltage i en situation, hvor der er behov for face-to-face co-presence, samt mulighed for facing-the-place og facing-the-moment, jf. afsnit 5.2.1. og 5.2.2. Som har betydning for deres eksisterende forhold til familie og venner og dermed respondenternes tillidsrelationer og social kapital, jf. afsnit 5.2.3.

6.5 Begivenheder og livsfaser

Når det omhandler begivenheder, som et bryllup, er det muligt at forudse, hvornår der er behov for at rejse til hjemlandet (Interview Luyt). Tineke og Aizo har deltaget i et bryllup i familien i Holland:

¹⁰ Transavia er en del af Air France-KLM Group, <https://corporate.transavia.com/en-NL/home/>

”Nu har vi for eksempel Djouke, der skulle giftes, så tager vi med bilen til Holland. Ellers hvis man bare vil sige tillykke med fødselsdagen, så siger man det via Skype. Sådan nogen ting som barnedåb, runde fødselsdage eller begravelser, så kører vi.” (Interview T. Lycklama)

Forudsigeligheden gør det nemt at planlægge, og det er disse oplevelser, der foranlediger, at man har lyst til at rejse til hjemlandet. Selvom Maarten kun har boet i Danmark i et lille stykke tid, har han allerede en ide om, hvornår han gerne vil besøge familie og venner:

”Det er virkelig en supplerende til dit sociale liv at kunne se mennesker i det virkelige liv. Det er faktisk de slags begivenheder, der udløser det. At det begynder at klø, når nogen lige har født, at du tænker: ”Nu er det tid til at se disse mennesker igen”. ” (Interview Kaufmann)

Familieforøgelse i både familie og vennekredsen indikerer, at Maarten må være i en bestemt livsfase, der medfører, at der er et større behov for at rejse til Holland (Interview Kaufmann). De yngre respondenter ser, hvordan deres familie og venner oplever familieforøgelse, eller hvor de selv bliver forældre (Interview Kaufmann og Rasmussen). Ligesom, at Romy ønsker, at hendes barn har tid sammen med bedsteforældrene (Interview Rasmussen). Respondenternes fysiske mobilitet er påvirket af personlige forudsætninger, jf. afsnit 6.1 og 6.2. Ligesom, at Tineke og Aizo er i en livsfase, hvor en niece er kommet i en alder, hvor hun gifter sig (Interview T. Lycklama). Enkelte respondenter med voksne børn tilkendegiver, at der er et stigende behov for at være i kontakt med gamle venner og familien. Ingrid havde en del runde fødselsdage i 2019 og fortæller:

”Sidste år var jeg der 3 gange i en måned, fordi der var i min kreds tre 50-års fødselsdage, så er der i nogle år ingenting, men så kommer der nok en bølge med begravelser. Det går altid i bølger, og når der er tre fødselsdage i en måned, så kommer jeg også til tre fødselsdage. Det gør jeg, men så kan det også ske, at de ikke ser mig i et år. Sådan er det nu bare.” (Interview van den Hengel)

Det er en interessant måde at anskue livets løb på, at det går i bølger, som er koblet til, hvor man er i livet. Pieter vil gerne ligesom Ingrid deltage i vennernes fødselsdage i Holland. Pieter nævner, at han har fået et større behov for at være i kontakt med barndomsvenner:

”Man kommer i en alder, hvor man har nogle andre perspektiver, hvor børnene også bliver ældre, så hænger man måske lidt mere tilbage til det gamle. Før har jeg ikke rigtig haft kontakt til dem, men vi har alle sammen kørt vores liv, og nu kommer vi lidt mere tilbage til rødderne måske.” (Interview P. Oosterhof)

Både Pieter og Ingrid har mere tid til at være i kontakt med venner i Holland, nu hvor børnene og gården kræver mindre opmærksomhed. Det stigende behov for at være

sammen med familie og venner i hjemlandet i den nye livsfase, medvirker, at der bliver reflekteret over, hvordan og hvornår man vil rejse til Holland. Nu hvor økonomien tillader det, og hvor der er flere potentielle forbindelser end for 25 år siden, kan de bedre adgangsmuligheder medføre, at migranterne i deres nye livsfase, mere ofte vil vælge at anvende deres mobilitetspotentialer. Respondenterne er i forskellige aldersgrupper og livsfaser, og det betyder forskellige behov og medfølgende bevægelser, jf. afsnit 5.1.1. Især slutningen af livet, som beskrevet i afsnit 6.4, skaber bevidsthed om et stigende behov for mobilitet til Holland, hvor sygdom og begravelser i familie og vennekredsen kræver nærhed. Den mere mobiliserede verden har skabt mulighed for at kunne være til stede på bestemte tidspunkter og steder, hvor der er behov for co-presence, jf. afsnit 5.2.1. Respondenterne tilkendegiver, at de har behov for at sanse steder og mennesker, som viser betydningen af nærhed, jf. afsnit 5.2. Det er ikke kun de hollandske migranter bosat i Jylland, der har og benytter disse muligheder, for de får regelmæssigt besøg fra Holland.

6.6 Besøg fra Holland

Det er typisk forældre, søskende og venner, der besøger respondenterne i Jylland. Der er som beskrevet i afsnit 6.4 typisk bestemte begivenheder, der medfører fysisk bevægelse til og fra Holland. Derudover er der nogle faste tidspunkter om året, hvor der bliver rejst frem og tilbage for at fordele kontakt tidspunkterne i løbet af året. Anita beskriver omkring den fordeling:

”I hvert fald i Påske, så rejser vi til Holland. Den anden gang kommer lidt an på, hvornår jeg får besøg, så vi får det lidt spredt ud. Så hvis mine forældre kommer om sommeren, så kører jeg om efteråret til Holland. Men hvis min forældre kommer om efteråret, så kommer jeg om sommeren. For at få det jævnt fordelt.” (Interview Kort)

De fleste besøgende anvender bilen til at besøge de hollandske migranter bosat i Jylland (Interview Kort, Luyt, Kaufmann, A. og T. Lycklama, P. og H. Oosterhof, van den Hengel, Rasmussen), fordi de ligesom respondenterne ofte rejser i par eller med hele familien, jf. afsnit 6.2. Derudover påpeger Anita, at hun foretrækker at sprede fysisk samvær med familien ud i løbet af året (Interview Kort). Romy's mor har til gengæld anvendt flyvemaskinen på grund af sygdom og medfølgende fysiske begrænsninger:

”Hun skal fra Steenwijk til Amsterdam, og hun plejer at få en til at køre hende, enten min far eller min bror, fordi det med toget er lidt svært for hende også. Så tager hun flyveren til Aalborg, hvor jeg henter hende.” (Interview Rasmussen)

På begge sider har moren nogen, som kan køre hende til og fra lufthavnen. Det er med til at synliggøre, at der både er adgang og færdigheder til at kunne bevæge sig fra A til B til C, jf. afsnit 5.3.1. Morens fysiske begrænsninger er begrundelsen for, hvorfor hun besøger Romy en gang om året (Interview Rasmussen). Thijs fik også besøg fra sine forældre, der rejste fra en belgisk lufthavn:

”Det var mine forældre, og det var i februar måned med min fødselsdag. Og så rejste de fra Bruxelles til Billund, fordi fra Geleen, hvor de bor er det nemmere og billigere. Brussel Airlines er meget billigere end KLM.” (Interview Luyt)

Her var prisen en vigtig faktor for valg af transportform, samt muligheden for Thijs at kunne hente dem i lufthavnen. Derudover har han haft nogle venner på besøg fra Holland, som kørte til Danmark i bilen:

”Jeg har haft to af mine venner over, som bare var her for en hygge weekend. Vi drak en øl og vi snakkede hele weekenden, og de kom med bilen også. For en af mine venner har flyskræk, så han tør ikke at flyve, så derfor tog de bilen.” (Interview Luyt)

Flyskræk er et fænomen, som kan få mennesker til at fravælge at anvende flyvemaskinen, og så er bilen et godt alternativ. Mere generelt er det ligesom ved de hollandske migranter bosat i Jylland helt almindelige faktorer som tid, økonomi og fleksibilitet, der medfører, at bilen er det oplagte valg. Selvom Maarten kun har boet i Danmark i kort tid, har de haft besøg tre gange, og alle tre gange var det med bilen. Familie og venner vil gerne se, hvor han er flyttet til (Interview Kaufmann). Det samme oplever Anita, som fortæller:

”De vil gerne se, hvordan jeg bor, og hvordan jeg har det. Sidste gang en veninde besøgte mig, sagde hun, at hun var rigtig glad for at se, at jeg havde det så godt. Ja og hvordan det foregår her i Danmark.” (Interview Kort)

Fysisk kontakt medfører, at familie og venner med egne øjne kan opleve, at deres familiemedlem eller ven har det godt. Der er et behov for at sanse det sted, hvor en person har valgt at bosatte sig, som ikke kan erstattes af virtuel eller kommunikativ mobilitet, jf. afsnit 5.2. Det er vigtigt at kunne varetage med egne øjne, hvordan virkeligheden er ved at sanse stedet, 'facing-the-place', jf. afsnit 5.2.1. Derudover er der begivenheder, der ligesom den anden vej, er vurderet til at være en god grund til at besøge migranterne bosat i Jylland. Heidi nævner i den forbindelse:

”Det er meget forskelligt. Nogle gange er det bare et spontant besøg og andre gange er det sådan lidt længere tid og planlagt. Det kommer også an på, om der er en fødselsdag eller om der er en konfirmation.” (Interview H. Oosterhof)

Romy får sjældent besøg fra sin far og bror på grund af deres arbejde, men det er specielle begivenheder, der får dem til at rejse til Danmark.

”Ja min far og min bror har begge to været forbi, men så skal der være speciale anledninger. Min stedsøns konfirmation, da min mand og jeg blev gift, og der var andre, som de slags ting.”

(Interview Rasmussen)

Selvom konfirmationer ikke er en særlig begivenhed i Holland, er begivenheder som en konfirmation og et bryllup, der kan få familie og venner til at rejse til Danmark. Udover at skulle kunne mærke steder, er der ved disse begivenheder tale om et behov for 'facing the moment', jf. afsnit 5.2.1. Det kan både være frivilligt men samtidig forpligtende at deltage i disse begivenheder, som man kan vurdere til at være en grund til at mødes fysisk. Disse begivenheder er især øjeblikke, hvor menneskers co-presence kan hjælpe at styrke de eksisterende tillidsrelationer, som ikke kan erstattes af virtuel mobilitet jf. afsnit 5.2.2, som vil blive analyseret mere dybdegående i kapitel 10. Respondenternes mobilitet har ændret sig, og der er ud fra de beskrevne muligheder og begrænsninger opstået en stigende overlap i segmenter, som vil blive analyseret i forhold til turisme i næste kapitel.

Kapitel 7 Turisme

Som beskrevet i afsnit 1.3 overlapper de forskellige segmenter i praksis. Om det nu er en erhvervsrejsende, der rejser hjem for at besøge familien, eller om det er nogen, der besøger familie og venner, der samtidig holder ferie. Fordi at rejse stadigvæk er tidskrævende og omkostningsbelastet virker det oplagt at kombinere forskellige formål for at kunne anvende sin fritid så effektivt som muligt. Der er for lidt fokus på den samfundsmæssige værdi af VFR-segmentet, fordi familie og venner, der overnætter hjemme hos respondenterne ikke bliver betragtet som turister i statistikkerne, selvom familie og venner har et forbrug, mens de opholder sig i Danmark (Interview Klausholm). Når respondenterne får besøg fra familie og venner, er det forskelligt fra situation til situation, hvor familie og venner overnætter, hvilke aktiviteter de vælger, og hvordan de generelt planlægger deres tur til Danmark. I dette kapitel vil der derfor blive undersøgt, hvilke muligheder og begrænsninger påvirker familie og venners valg, og hvordan det bliver påvirket af respondenternes rationaler og praksisser, samt hvordan det påvirker respondenternes rejseadfærd til hjemlandet.

7.1.Overnatning i Danmark

Nogle besøgende fra Holland lejer et overnatningssted, fordi de vælger at kombinere det med ferie, hvor andre overnætter hos hollænderne derhjemme på matriklen. Thijs har muligheden for at tilbyde familie og venner en soveplads og fortæller:

”De sover altid hos mig. Der er plads hjemme hos mig. Og hvis det er mine venner, så er det mest for at hygge sammen med os. Så ser vi ikke så meget af Danmark. En gang i mellem så tager vi byen i Vejle for at spise lidt eller shoppe lidt. Det er ikke sådan, at vi ser meget af resten af Danmark. Men det sagt, så har jeg nogle gange lejet et sommerhus og så inviteret venner for at hygge os om sommeren.” (Interview Luyt)

Thijs vil gerne have sine familier og venner tæt på, når de besøger ham for at hygge sammen, fordi der er behov for nærvær og co-presence, jf. afsnit 5.2.1. Han har dog valgt at kombinere sin ferie med besøg fra Holland, hvor han har lejet et sommerhus i Danmark, hvor han inviterede venner over for at holde ferie sammen (Interview Luyt). Det er ikke alle respondenter, der har mulighed for at tilbyde en soveplads til besøgende fra Holland. Anita nævner, at det er muligt at overnatte i deres baghaven i et telt, hvis det er det folk ønsker. Der er nogle størrelsesmæssige begrænsninger, der blandt andet har gjort det svært at invitere gæster:

”Vi har haft et værelse, hvor vi har ryddet op og så var der plads til en dobbelt luftmadras. Det har vi gjort et par gange. Eller at de har sovet på vores sofa. Vi har en kæmpestor sofa i stuen, og den er også fint nok.” (Interview Kort)

Selvom der er begrænsninger derhjemme, virker det ikke til at være et problem, fordi familie og venner tit kombinerer et besøg med en ferie (Interview Kort). Ingrid's forældre er lidt en undtagelse, når de besøger Danmark, fordi de ofte er i Danmark i længere perioder, fordi de har muligheder for at leje et hus hos Ingrid's bror, der også er flyttet til Danmark som landmand. De er her hovedsagelig i Danmark for at besøge deres børn og 7 børnebørn. De laver ikke rigtig udflugter, men fordi de lever i Danmark i længere perioder ad gangen, så har de alligevel et dagligt forbrug (interview van den Hengel). Men Ingrid forklarer ligesom Thijs og Anita, at det er forskelligt fra situation til situation, hvor familie og venner overnætter:

”Det kommer an på, hvad formålet er med deres besøg. Hvis de tager til Danmark på ferien, og de har deres familie med, så lejer de ret sandsynligt et sommerhus et eller andet sted. Så kommer de lige og kigger forbi ved mig. Det er dem, som er på gennemrejse til Sverige for eksempel, så kommer de lige forbi og kigger ind til mig på vej hjem eller på vej deroppe. Så er der nogle venner, som decideret kommer heroppe for at besøge mig, så bliver de her.” (Interview van den Hengel)

Som respondenterne nævner, er det deres formål med rejsen, der er afgørende for, om de overnatter hjemme hos de hollandske migranter, eller om de selv lejer et overnatningssted. Det er påvirket af respondenternes muligheder og begrænsninger derhjemme, jf. afsnit 5.3, samt om de specifik rejser til Jylland for at besøge de hollandske migranter bosat i Jylland, eller som en aktivitet på ferie.

7.2 Familie og venner som turister i Danmark

Når familie og venner besøger de hollandske migranter bosat i Jylland, er det ifølge respondenterne ofte i kombination med turistiske formål. Det er påvirket af formålet med et besøg, om de rejser alene eller med hele familien, og hvilken relation man har til vedkommende. Ingrid fortæller, at hun har oplevet en ændring i menneskers adfærd i de sidste 25 år:

”Dengang var formålet at besøge mig eller os. Så var vi emigreret, og så var det meget spændende. Så skulle de helt op til Danmark for at besøge os. Men nu er alle, verden er blevet mindre i de 25 år, så det kan være, at de tænker, nu kan vi tage til Sverige eller København og så kigger og tager de lige forbi os. Det er en helt anden måde end for 25 år siden.” (Interview van den Hengel)

Ingrid's fortælling viser, hvordan globaliseringsprocessen har ændret hendes mobilitet og syn på afstand, der påvirker den måde hun planlægger sin rejse på. Maarten fik

besøg fra Holland, hvor grænserne i sommers midlertidigt var åbne for turister fra bestemte EU-lande:

“Folk er taget på ferie til Danmark, hvor de kørte fra Holland for at besøge flere steder i Danmark, og så kom de forbi os for nogle dage. For at kunne se, hvor vi bor og for at hygge os sammen. Mine forældre har for eksempel kørt turen i to gange. Først til Tyskland, hvor de overnattede, til Ribe, hvor de overnattede og for at se noget. Efterfølgende har de tre dage overnattet hos os, hvor de kørte rundt. Både for at besøge os og samtidig for at lave kulturelle stops. Venner er kørt direkte, blevet en uge for at kunne hygge sammen med os, og de er kørt direkte tilbage”. (Interview Kaufmann)

Maarten beskrivelse viser, at familie og venner har vidt forskellige måder at planlægge deres rejse og besøg på. Alle har anvendt bilen, men der er stor forskel på, hvordan de fuldfører selve rejsen, og om de kombinerer det med turisme (Interview Kaufmann). Maartens forældre blive registreret som turister, men hans venner vil slet ikke blive medregnet i statistikkerne. Når jeg spørger Maarten, hvad familie og venner har af aktiviteter, når de besøger ham, fortæller han:

“De vil faktisk gerne, at vi viser dem lidt rundt her i Thy-området. Vi besøger forskellige steder, som bunkermuseet i Hanstholm, Lodbjerg fyr, selvfølgelig kysten. Selve naturparken og surfing er en standard aktivitet.” (Interview Kaufmann)

Det er de hollandske migranter bosat i Jylland, der påvirker familie og venners valg i forhold til aktiviteter. Attraktioner som Ribe og Skagen er attraktive steder til hollandske familie og venner, der besøger Danmark (Interview van den Hengel, Kaufmann og Kort). Romy fortæller i den forbindelse:

“Da min mor var der i en uge, så var det i sommerferien, så tog vi til Moesgaard. Forskellige ting i nærområdet. Bare lege turist, kan man sige.” (Interview Rasmussen)

Både Romy's far og bror har på grund af arbejde kun tid til at besøge hende en forlænget weekend, når der er særlige begivenheder, og derfor har de ikke tid til 'at lege turist', som Romy kalder det. Men når moren besøger hende en uges tid, anvender en del tid på turistiske aktiviteter (Interview Rasmussen). Anita, der bor i Silkeborg, fik besøg tre gange i 2019. Familie, venner og gamle naboer besøgte hende, mens de alligevel var på ferie:

“De vil også få noget ud af det, så de betragter det, som en del af deres ferie. Men de ved også, at jeg skal på arbejde, at jeg ikke kan tage fri, hver gang nogen besøger mig. Så det er på de dage, hvor jeg har fri, der er de hos os. De dage hvor jeg skal arbejde, spørger de om noget sjovt, som de kan lave.” (Interview Kort)

Det passer Anita udmærket, for hun har ikke mulighed for at tage fri hver gang hun får besøg. Hun har haft en veninde, der besøgte hende med hele familien, fordi manden alligevel skulle rejse til Danmark på grund af arbejde (Interview Kort), hvormed alle tre segmenter blev kombineret på en rejse. Pieter oplever også, at familie og venner kombinerer deres rejse med ferie:

Nogle har for eksempel været i et sommerhus på vestkysten, og så vælger de en dag, hvor de kan besøge os. Jeg synes næsten, at det er det mest perfekte for os. For så kommer de om morgenen, så kan vi bare være sammen med dem en dag, og så kører de igen. ” (Interview P. Oosterhof)

Her tænker Pieter på deres egne behov i forhold til familiens privatliv og hans travle hverdag på gården. Thijs’ forældre besøger gerne Danmark og de vil gerne se noget af landet:

”De er også turister. Vi plejer sammen at besøge en del af Danmark. Nogle gange, når mine forældre kommer herop i en uge, og mens jeg er på arbejde, så låner de min bil eller tager offentlig transport for at besøge et nyt område. Om sommeren og foråret er det virkelig dejligt. Jeg tror, at mine forældre har set mere af Danmark end jeg har efter så mange år. De er også absolut turister.” (Interview Luyt)

Det virker ikke til at fungere for begge parter, at familie og venner kombinerer det med turisme. Familie og venner udnytter deres begrænsede antal feriedage mere effektivt, end hvis rejsen kun vil have til formål at besøge de hollandske migranter bosat i Jylland. Hverdagslivet her i Danmark fortsætter, og der er ikke altid tid til at holde fri fra arbejde. Især taget i betragtning, at de hollandske migranter bosat i Jylland selv gerne vil anvende deres feriedage på at kunne besøge familie og venner i Holland eller turisme. Den økonomiske og samfundsmæssige udvikling de sidste 25 år har ændret menneskers mobilitetspotentialer, nu hvor samfundet består af endnu mere komplekse og konvergerende systemer, jf. afsnit 5.1.2.

7.3 Danmarks turistiske værdi

Migranterne virker til at have tiltrukket deres familie og venner som turister til Danmark. De har åbnet deres øjne for de turistiske muligheder i Danmark. Derudover har teknologien medført, at det er nemmere for individet at undersøge, hvilke aktiviteter kunne være af interesse, igennem imaginær og virtuel mobilitet, jf. afsnit 5.3, men det er også migranternes lokation og deres kendskab til landet, der er med til at påvirke familie og venners valg:

”De fleste der kommer til Danmark, de kan godt lide naturen og roen. Tit er Billund her oplagt, fordi der er Legoland og Fårup Sommerland måske. Skagen er altid en hit også. Men det siger vi også, at det er noget, som de skal besøge.” (Interview P. Oosterhof)

Respondenterne er med til at styre familie og venner i en bestemt retning i forhold til mulige aktiviteter. Hvad de enkelte gerne vil se eller opleve, virker til at være forbundet til individers personlige forudsætninger. Hvis der er børn i selskabet, er det typisk et sted som Billund, der bliver besøgt på grund af Legoland, og i nyere tid WOW-parken, hvor børnene kan lege og klatre (interview Kort), eller forlystelsesparker som Djurs Sommerland og Fårup Sommerland (Interview P. Oosterhof og T. og A. Lycklama). Ingrid nævner, udover Legoland og Ribe Vikingecentret, at Rømø som naturområde er noget specielt:

”Ellers så vil de gerne til Rømø, som altid er et godt turistformål, fordi det er så specielt, hvor de har de brede sandstrande, men ellers så finder de selv på nogle ting.” (Interview van den Hengel)

Danmarks natur, mange øer og kystlandskab er noget som familie og venner eftertragter ud over kendte byer og forlystelsesparker. Tineke nævner, at nu hvor børnene er større, at det er Silkeborgsøerne, ud at spise i Silkeborg eller en shopping tur i Viborg, der er populære aktiviteter (Interview T. Lycklama). Familie og venner vil gerne opleve noget nyt hver gang, ifølge Anita. Helst noget med natur, hvor der er skove og søer (Interview Kort). Sidste gang hendes forældre besøgte hende, lejede de en blokhytte tæt på, hvor Anita bor:

”I et virkelig flot område hos en slags hobby landmand, som havde nogle hyggelige sjove køer, som så anderledes ud end de plejer. De kan rigtig godt lide den stilhed og de har de flotte blomster og grøntsager, som de kan plukke, hvis de har lyst til det.” (Interview Kort)

Det er de kendte turistiske byer, attraktioner og naturen, som de hollandske migranter bosat i Jylland henviser familie og venner til. Heidi og Pieter er bevidste om fordelene af deres geografiske beliggenhed:

”Vi har også lidt ældre folk, som tager til Norge, og så tager en pitstop her. Vi har sommetider tænkt at have en Bed & Breakfast til dem. Vi ligger fantastisk i forhold til Hirtshals.” (Interview P. Oosterhof)

Der er typisk naturen og roen, som de hollandske migranter bosat i Jylland selv værdsætter, og hvorfor de foretrækker at bo i Jylland (Interview Luyt, H. og P. Oosterhof, Kort og Kaufmann). Deres kendskab til Jylland, samt familie og venners behov viser, at de er 'place managere' på mikro niveau. Deres kendskab til Danmarks turismemæssige værdi, samt familien og venners behov fremstår som en uudnyttet mulighed hos turistaktører. Deres viden og erfaringer er af stor værdi for 'place managere' (Lassen & Laursen, 2021).

7.4 VFR kombineret med turisme

En del respondenter anvender selv deres rejser til at kombinere forskellige formål og segmenter. Anita forklarer:

”Det er bare sådan det er. Det er også noget, som jeg selv har gjort, dengang jeg var inviteret til et bryllup i Spanien. Man laver en ferie ud af det. Man tager ikke kun afsted for at se brylluppet. Sådan hej, hej og så tilbage igen. Jeg synes også, at man forurener en del, når man skal ud at flyve. Så vil jeg gerne gøre det med sund fornuft og få det meste ud af det.” (Interview Kort)

Der er flere faktorer, der medvirker, at det giver mening for respondenterne at kombinere VFR rejser med turisme. Anita har selv nævnt en begrænset mængde feriedage, jf. afsnit 6.5. Derudover bliver økonomien og nu også miljøet nævnt som argumentation for at kombinere en begivenhed i udlandet med en ferie (Interview kort). Heidi og Pieter rejste ligesom Anita til Spanien for at deltage i et bryllup:

Men hun kommer fra Cameroun. Så hun har venner over hele verden, så det var et meget internationalt bryllup. De boede dengang i Spanien, men de er flyttet tilbage til Holland. Så tog vi alle sammen. De fleste venner tog en ferie ovenpå.” (Interview P. Oosterhof)

Det viser igen en internationalisering og globalisering, samt at menneskers bevægelser er blevet mere hybride, fordi rejsen har flere formål (Hania, et al., 2014). Den samme tendens virker til at være til stede, når respondenterne besøger deres familie og venner i Holland. Der er ofte mulighed for at leje et sommerhus eller lignende i Holland. Både på grund af pladmangel hos familien og ens eget privatliv vurderer respondenterne egen indkvartering, som den bedste løsning, når de rejser med hele familien (Interview T. Lycklama, van der Raad, H. Oosterhof).

Paul skal på grund af sit arbejde regelmæssigt til udlandet, og i nogle tilfælde Holland. En erhvervsrejsende som Paul har på sin sidste rejse til Holland inden Corona haft forskellige formål med sin rejse. Der har både været mulighed for at se familie og venner, som han har kombineret med arbejdsmæssige aftaler:

”Jeg rejste til Holland, fordi jeg kunne se 2 fodboldkampe i en weekend, og så kunne jeg kombinere det med at besøge min mor. Det betyder, at jeg fløj en fredag fra netop Aalborg til Amsterdam. Tog toget, apropos mobilitet, til Alkmaar, hvor jeg så skulle se en fodboldkamp med en tidligere studie kammerat. Vi så AZ Alkmaar mod RKC og så overnattede jeg i Haarlem, hvor jeg har læst på Handelsskolen. Næste dag tog jeg toget til Noord-Brabant¹¹, hvor min mor bor. Søndag morgen tog jeg toget til Amsterdam, hvor jeg skulle se Ajax-PSV, nu kommer det en lille smule tilbage. Det var en fodboldweekend. Og så var der mandag faktisk alligevel et møde med et firma i Hoofddorp, og så fløj jeg hjem mandag. Så det var faktisk en rejse, hvor jeg egentlig kombinerede alt, som jeg

¹¹ Se bilag N for beliggenhed provins Noord-Brabant og nævnte byer.

kunne kombinere. Fodbold, tidligere studiekammerater, familie, i dette tilfælde min mor og min søster og lidt konsulentarbejde. (Interview van der Raad)

Paul rejste alene, så han havde mulighed for at komme hurtigt rundt i Holland. Det gav ham muligheden for at kombinere erhverv, VFR og turisme. På grund af hans erhverv og familieforhold er det normalt for ham at kombinere de forskellige segmenter. Hans far bor i Sydspanien, hvor farens fødselsdag har været en god grund til at rejse derned, og hvor de samtidig var der som turist (Interview van der Raad).

Derudover er der flere respondenter, som har valgt at rejse til udlandet sammen med familie og venner, som bor i Holland. Aizo rejste f.eks. sammen med sin bror til Rumænien:

”Det var KLM. Det var med min svoger. De havde booket et fly fra Amsterdam til Bukarest, og så har jeg selv booket et fly fra Billund til Amsterdam. Så var de derned også, og så fløj vi sammen i det samme fly.” (Interview A. Lycklama)

Aizo valgte at anvende en forbindelse til Amsterdam, fordi det var muligt at rejse til slutdestinationen sammen med sin familie. Ingrid havde også planlagt flere rejser sammen med familie og venner i 2020:

”Jeg har virkelig givet den gas de sidste par år, og jeg har rigtig mange planer, for vi skulle have været to gange til USA i 2020. En gang en studietur og en gang med min far, som vi har givet til hans fødselsdag.” (Interview van den Hengel)

Hun rejser gerne sammen med familie og venner, og det vil hun gerne fortsætte med, nu hvor hun har mere frihed og muligheden for at gøre det både tidsmæssigt og økonomisk (Interview van den Hengel).

Disse bevægelser har skabt større overlap mellem segmenterne, hvormed menneskers bevægelser er blevet mere kompleks, og hvor det er svært at skelne mellem disse segmenter i praksis. Individens feriedage er begrænset om året, og derfor er det forståeligt, at de er begyndt at kombinere ferien med samvær med familie og venner (Hania, et al., 2014). Det går dermed begge veje, at alle segmenterne er flettet sammen, sådan at menneskers fritid bliver benyttet så effektivt som muligt. Disse mønstre viser, at der er en tæt sammenhæng mellem VFR-segmentet og turisme, og i enkelte tilfælde erhverv. For 25 år siden handlede det mere om at besøge familie og venner (Interview van den Hengel). Men i mellemtiden har menneskers mobilitet og hverdagsliv ændret sig i det fortsat mere globaliserede samfund. Der er et stigende behov for at kombinere segmenterne, hvis de enkeltes årlige antal feriedage skal udnyttes så optimalt som muligt. Dermed er menneskers

mobilitet ligesom deres identitet blevet meget mere hybride (Frello, 2006), hvormed der kan argumenteres for, at private og offentlige aktører, jf. afsnit 1.6, skal have en mere hybride tilgang til menneskers mobilitet. Dette i modsætning til den stadigvæk herskende mere konventionelle tilgang i forhold til planlægning, turisme og mobilitet, jf. afsnit 5.1.2. Der bliver taget for lidt højde for muligheder og begrænsninger i forhold til individets potentielle mobilitet, jf. afsnit 5.3, og hvordan det forholder sig til anvendelse af mobilitetspotentialer og faktisk mobilitet (Lassen & Jensen, 2004). En bedre forståelse for individets øgede mobilitetspotentialer på mikro niveau, kan give en bedre forståelse for menneskers mobilitet på meso- og makro niveau, jf. afsnit 5.3.2, der kan bidrage positivt til en mere generelt ideal om at skabe en mere ligelig social praksis jf. afsnit 5.2.3.

Kapitel 8 Personlige begrænsninger og co-presence

Der er både personlige og udefrakommende muligheder og begrænsninger, der påvirker menneskers faktiske mobilitet, jf. afsnit 5.3. I dette kapitel bliver der analyseret, hvilke rationaler og praksisser påvirker respondenternes mulighed for at være sammen med familie og venner på baggrund af personlige forudsætninger, hvor det især er begrænsninger i forhold til starten og slutningen af livet, der påvirker respondenternes mobilitet. Inden der bliver fokuseret på muligheder og begrænsninger i forhold til den ældre del af befolkningen, vil der først blive set nærmere på respondenternes børn, som i høj grad har påvirket respondenternes mobilitet.

8.1 Børnenes behov

Børnenes behov er en vigtig prioritering i forhold til deres rejser. Deres rejsemønstre til Holland og udlandet generelt er blevet påvirket af børnenes alder og medfølgende behov. Der er en forskel, om det handler om små børn eller teenagere, som Aizo fortæller:

”Fordi børnene er blevet større, så har vi været i Grækenland. Det er en af de første gange. Fra Danmark til Kos. Det er også fordi børnene er større, så det er også en anden oplevelse for dem. Når de er små, så nytter det ikke noget, at man flyver langt væk. Så kan Billund og Legoland vel være lige så gode. For børnenes skyld behøver du ikke at rejse langt for at have en oplevelse.”

(Interview A. Lycklama)

Børnenes behov ændrer sig over tid, som er koblet til deres alder, og det har tydeligt påvirket forældrenes valg af destinationer og oplevelser på ferie. Legoland er byttet ud med en græsk ø, og cykelture på den hollandske ø Terschelling er blevet til shopping ture til Amsterdam med toget (Interview T. Lycklama). Dengang børnene var små, var bilen det oplagte valg, hvor Aizo fortsætter:

”Ja man rejser alt efter, hvor gammel de er. Fordi vi gider heller ikke at sidde i en flyver med børn, der skriger.” (Interview A. Lycklama)

Romy har den samme opfattelse, nu hvor hun har en søn på halvanden. Hun vil helst undgå at flyve med ham, og hun forklarer:

”Alligevel fordi han er så ung, så vil jeg alligevel ikke tage flyveren, hvis det ikke var nødvendigt. Det er nemmere at tage bilen, også fordi jeg er nervøs for, at han vil græde i flyvemaskinen. Som vil være superirriterende for alle de andre mennesker. Der er mere ro på det i forhold til bilen.”

(Interview Rasmussen)

Respondenterne er bange for, at børnene larmer og er til besvær, som kan være grunden til, at de fravælger at flyve. At rejse med børn er krævende, så en vis komfort

er ønsket. Der virker til at være et behov for at fjerne den opfattelse hos småbørnsfamilie, at de er besværlige. Samtidig mangler der kendskab til, hvilke services der er til stede, og hvordan flyselskaberne og lufthavne har indtænkt familiens behov¹².

8.2 Store børn

Børn i teenageralderen er bedre til at underholde sig selv, som har gjort det meget nemmere ifølge Heidi (Interview H. Oosterhof). Som har medført, nu hvor økonomien og arbejdslivet tillader det, at respondenterne tager på ferie med flyvemaskinen med hele familien (Interview P. Oosterhof, A. Lycklama og Luyt). Thijs synes, at det er vigtigt at vise datteren andre steder i verden. Derfor har de blandt andet i år 2020 været i Filippinerne (Interview Luyt). Det virker vigtigt for de voksne, at børnene får noget ud af de rejser, som er med til at danne disse unge mennesker. Det er grunden til, at Anita vil rejse til Holland som turist med hele familien. Hun vil gerne vise kæresten og sine bonusdøtre nogle forskellige steder i Holland, så det ikke kun drejer sig om at se familien hver gang de besøger Holland. Familiens behov påvirker planlægningen af aktiviteterne, som Anita er med til at uddybe, dengang familien rejste til Holland i Pinse en forlænget weekend:

”Der besøgte vi mine venner og min familie, og så prøvede jeg at lave sådan lidt en blanding, hvor der er noget for pigerne. At der er nogen til at snakke med eller noget sjovt, som de kan se eller opleve. Det kombinerede rigtig fint, og de syntes, at det var sjovt at se mine veninder og se personer, som er vigtige for mig.” (interview Kort)

Pigerne havde brug for at opleve og sanse Holland på egen krop, jf. afsnit 5.2.1, hvor de selv kunne se, hvor Anita kommer fra, og hvad der har været med til at konstruere hendes identitet, jf. afsnit 5.1.1, der påvirker hendes ideer om (familie)livet. At børnene er blevet ældre, er ikke ensbetydende med, at der tages mindre højde for deres behov end dengang de var yngre. Det er helt naturligt og nødvendigt, hvis det skal være en behagelig oplevelse for alle at rejse sammen ifølge Heidi:

”Det påvirker det på den måde, at vi prøver at lave noget, som også er sjovt for dem. Ikke kun besøge alle mulige mennesker, som de slet ikke har nogen forhold til. Det er også vigtigt, at vi har det godt sammen som familie, og de må gerne komme med noget input.” (Interview H. Oosterhof)

Det er vigtigt for respondenterne, at børnene får noget ud af en ferie eller samvær med familie og venner. Det har omvendt i forhold til familie og venner, der besøger

¹² En samling af priser, muligheder for at tage bagage, barnevogne, osv. med på turen hos de forskellige flyselskaber → <https://www.skyscanner.ae/tips-and-inspiration/tips/rules-for-flying-with-babies>

de hollandske migranter i Jylland, påvirket deres holdninger og valg. Pieter og Heidi fortæller, at det ikke altid ønsket at folk overnætter i huset, selvom de er velkommen til at overnatte på matriklen:

”Når de er baby, er de ligeglad, men på et tidspunkt, så gider de heller ikke mere. Så kan man fornemme lidt, at de trækker sig tilbage. Så tænker jeg, hvorfor er de her mennesker her? Er det bare for at have en billig ferie?” (Interview P. Oosterhof)

At børnene ikke føler, at de kan være sig selv derhjemme, har medført, at Pieter og Heidi er blevet bedre til at sige nej, fordi det forstyrrer daglige rutiner, når familie og venner er på besøg (Hania, et al., 2014). Som mere generelt kan forklare, hvorfor børnenes behov bliver prioriteret både derhjemme og når de selv er ud af rejse. Det er en vurdering påvirket af deres eksisterende forhold til familie og venner, om de tilbyder et sovested eller planlægger at være sammen med disse personer, når de er i Holland. Deres valg er forbundet til forpligtelser, hvor de er blevet bedre til at vurdere, hvem de føler sig forpligtet til at bruge tid på og tillade i deres hjem. Dette er ifølge respondenterne mere generelt afhængig af deres forhold til vedkommende og hvad formålet er med rejsen, jf. afsnit 7.1 (Interview H. Oosterhof, Kort og van den Hengel), som er koblet til deres behov for co-presence med familie og venner. Hvor det især er børnenes behov, der har gjort dem opmærksomme på forskellen mellem de forskellige relationer med familie og venner fra hjemlandet, jf. afsnit 5.2.2.

8.3 Aldersrelaterede og fysiske begrænsninger

Disse forpligtelser er især synlige i forhold til familie og forældre, der er ved at være op i årene. En del af respondenterne er bevidste om levetidsmæssige begrænsninger, hvor en del af forældrene til respondenterne er ved at være op i årene. Dette har gjort respondenterne mere bevidste om afstanden mellem Danmark og Holland, og hvordan de vil gribe situationen an, hvis det bliver nødvendigt at komme hurtigt afsted (Interview Luyt, van den Hengel, van der Raad). Ingrid har stadigvæk forældrene boende i Holland, og hun kunne godt tænke sig en hurtig forbindelse, nu hvor hun vil få større behov for at rejse frem og tilbage:

”Fordi de bliver ældre, så jeg skal oftere derhen. Det har jeg for længe regnet ud, og så skal jeg derned alene. Hvis jeg så skal rejse, så er der næsten en hel dag væk med det. Og jeg er smadret, når jeg kommer derned. Så jeg får meget mere ud af den korte tid at være der, når jeg tager flyveren.” (Interview van den Hengel)

Ingrid har som hun nævner, allerede for lang tid siden vurderet, at hendes behov for rejser til Holland vil stige. Omvendt opstår samtidig et større behov for at kunne rejse komfortabelt og hurtigt til Danmark, fordi som Ingrid nævner, skal forældrene fortsat gerne kunne besøge hende i Danmark:

”Men så har jeg også mine forældre, som er 80 og 79, de kører stadigvæk. Men hver gang tænker jeg: ”Er det den sidste gang, som de kan køre?”. Så det skal vi finde løsninger til, for jeg tror ikke, at min far kan klare det så mange gange mere.” (Interview van den Hengel)

Ingrid har tydeligt reflekteret over, hvordan hendes forældre muligvis kan fortsætte med at rejse til Danmark og besøge hende og børnene. Hun kan ikke se, hvordan de skal sidde i en bus i 8 timer, eller skal skifte flere gang, jf. afsnit 6.3. Bilen er nok snart ikke en mulighed længere, så en god flyforbindelse vil være den optimale løsning (Interview van den Hengel). Tineke’s forældre har til gengæld allerede besøgt hende med flyvemaskinen en gang. Grunden til, at de har valgt at anvende den transportform, har blandt andet at gøre med deres fysiske begrænsninger:

”De synes, at det er smart, at der kommer en taxa hjemme til dem, og så bliver de kørt til Amsterdam, så var der transport af kørestolen af min far og finder de flyvemaskinen. Det tog en time i flyvemaskinen til Billund, hvor vi kunne hente vores forældre. Det var rigtig godt. Det synes de var rigtig godt.” (Interview T. Lycklama)

Tineke tilføjer, at faren ikke kan gå så langt, fordi han er slidt op, og at han ikke kan sidde så lang tid, som man skal i en bil. Manden Aizo tilføjer en anden væsentlig pointe, nemlig at de ingen kørekort har (Interview A. Lycklama). De mangler færdigheder til at kunne rejse med bilen, jf. afsnit 5.3.1., og toget vil være for vanskeligt, fordi det vil kræve mange timer og skift, hvormed flyvemaskinen var det oplagte valg til disse ældre mennesker (Interview T. Lycklama). Aizo nævner, at det godt kan være, at de selv vil komme til at anvende flyvemaskinen mere, når de bliver ældre, nu hvor det er blevet til en mulighed (Interview A. Lycklama). Heidi synes også, at det var en dejlig oplevelse, at hendes mor valgte at rejse med flyvemaskinen til Danmark:

”Jeg tror, at det var dengang et af børnene blev født, fordi jeg har mistet min far, så de kom altid kørende i bilen, men hun vil ikke køre alene. Så valgte hun flyvemaskinen, og det gik faktisk rigtig godt, og hun var rigtig hurtigt frem og tilbage, men hun har faktisk aldrig gjort det siden. Jeg ved ikke hvorfor. Hun er måske bange for det med andre sprog. Jeg tror, at det er lidt grænseoverskridende for hende. Fordi det vil være så nemt, hvis hun fløj” (Interview H. Oosterhof)

Som Heidi fortæller, vil det være meget nemmere, hvis moren vil gøre det noget mere ofte, for det tager kun 4 timer fra dør til dør. Især nu hun selv er blevet opereret kunne hun godt tænke sig, at hendes mor vil besøge hende (Interview H. Oosterhof). Her ytrer hun behov for co-presence, jf. afsnit 5.2, specifikt i forhold til sin mor, især nu hvor hun selv begrænset kan komme rundt. Sproglige udfordringer begrænser den generation, som ikke har lært engelsk, som nok vil være af mindre betydning for yngre generationer (Interview P. Oosterhof). Romy’s mor er også fysisk begrænset, og det sker derfor sjældent, at hun besøger hende:

” Min mor er syg, så det er svært for hende at komme forbi. Hun kan ikke køre, så hun skal tage flyveren. Hun kan godt køre, men hun kan ikke køre hele vejen fra Holland til Danmark. Det er for svært for hende, og min far, hans arbejdstider gør, at han ikke bare lige kan tage fri.” (Interview Rasmussen)

Især nu hvor Romy er blevet mor, er der et yderligere behov for at være sammen fysisk, så bedsteforældrene kan være sammen med deres børnebørn. Det er muligt at snakke sammen i telefonen hver dag og sende billederne til Holland, men som Romy nævner er det vigtigt at bedsteforældrene kan se deres barnebarn (Interview Romy) Det er afgørende for forholdet mellem bedsteforældrene og barnebarnet, at de kan sanse hinanden, og at der er intensivt samvær for at kunne skabe en tillidsrelation mellem disse familiemedlemmer. Dermed kan virtuelle mobilitetsformer ikke erstatte fysisk samvær, hvis respondenterne skal vedligeholde eller skabe tillidsrelationer til familie og venner i Holland, jf. afsnit 5.1.3. Disse forventninger intensiverer, når det handler om relationer med små børn og den ældende del af familien, jf. afsnit 5.2.2.

8.4 Tryghed

Disse begrænsninger kan være grunden til, at især forældre boende i hjemlandet fravælger at besøge migranterne bosat i Jylland, selvom der er et behov for fysisk co-presence. Det er ikke nødvendigvis, fordi der ikke er mulighed for det. Paul rejser regelmæssigt til Holland på grund af arbejde, hvor der er mulighed for at se venner og familie samtidig. Det kunne i sig selv være en forklaring, hvorfor der omvendt ikke er ret meget besøg fra Holland. Men når jeg spørger ind til, hvorfor hans mor ikke rejser så meget til Danmark, fortæller han, at hendes ægtefælle ikke vil anvende toget eller flyvemaskinen. Disse omstændigheder har bevirket, at hun i det hele taget har fravalgt at rejse (Interview van der Raad). Alligevel valgte moren undtagelsesvis at rejse til Danmark på grund af en konfirmation:

”I august, der fløj hun til Danmark. Min søster var med, fordi hun har brug for lidt støtte. Bogstaveligt ved sådan en rulle Marie. Det var faktisk en succeshistorie, fordi hun vil faktisk tilbage nu. Hun var meget spændt. På vej tilbage var det fantastisk, for de havde en masse overskud i Schiphol Lufthavn, fordi hun blev bare kørt rundt der i lufthavnen. Fra gaten nærmest til bilen. Det er ligesom den ordning, som de har med børn, så passer de også på de ældre. Det var en kæmpe positiv oplevelse for hende. Det gør, at hun nu snakker om, at vi skal gentage det, så det var positivt.” (interview van der Raad)

Det skal være en positiv oplevelse for den ældre del af befolkningen. Utryghed kan hæmme dem i at rejse med flyvemaskinen eller toget, som de ikke nødvendigvis har erfaring med. Der er allerede eksisterende services og et marked, som kan udnyttes

meget mere (Interview T. Lycklama, H. Oosterhof og van der Raad), og som samtidig vil skabe bedre mobilitet for den del af befolkningen.

På den ene side er en større vifte mobilitetsformer blevet mere økonomisk tilgængelig for respondenterne og deres familie og venner, og der har vist sig til at være et behov for fysisk co-presence, især når der er begivenheder, dødsfald eller sygdom, jf. kapitel 6. Men samtidig har aldersmæssige udfordringer medført, at mennesker er blevet mere immobile på grund af fysiske begrænsninger. Der virker der til at være en slags 'tærskel', fordi det ukendte kan medføre, at mennesker fravælger at rejse til Jylland for at besøge respondenterne. Flyvemaskinen kan tilbyde et godt alternativ, når bilen ikke længere er en mulighed eller når det skal gå stærkt. Især hvis det samtidig skal være afslappende og trygt at rejse, jf. afsnit 6.4. Mennesker i det moderne samfund bliver ældre, som medfører nye muligheder og begrænsninger. Mennesker kan nyde deres otium noget længere, og der er en større sandsynlighed for, at de har økonomien og helbredet med sig til at nyde livet i forhold til tidligere generationer (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018, p. 42). Samtidig er der opstået nye begrænsninger, fordi der er en del fysiske og sundhedsmæssige udfordringer, der i mindre grad kan begrænse deres mobilitet. Som respondenterne nævner, er det især fysiske og mentale begrænsninger, der er årsagen til, at deres forældre fravælger at anvende deres mobilitetspotentialer. Der er dermed ikke de enkeltes mobilitetspotentialer, der står i vejen for at mobilisere sig selv, men det er nervøsitet og frygt for det ukendte, der står i vejen for at denne aldersgruppe rent faktisk vil omsætte det til faktisk mobilitet, jf. afsnit 5.3. Her er der mulighed for at ændre den manglende tryghed i tillid, nu hvor individer ikke selv anvender deres magtressourcer til at anvende deres mobilitetspotentialer, jf. afsnit 5.1.1.

Kapitel 9 Udefrakommende begrænsninger

Ud over personlige er der udefrakommende begrænsninger, som kan påvirke menneskers motilitet og dermed mobilitet. I dette kapitel bliver respondenternes praksis nærstuderet, jf. afsnit 5.1.1, og hvordan det bliver mulig- eller besværliggjort af infrastrukturelle systemer og strukturer i forhold til offentlig transport og lufthavne. Derefter bliver der set nærmere på, hvordan manglende tillid til aktører og manglende kendskab til mulighederne påvirker respondenternes valg at anvende disse systemer.

9.1 Offentlig transport

I dette afsnit analyseres respondenternes oplevelser og erfaringer med offentlige transportsystemer i Danmark og Holland, der påvirker deres mobilitet. Offentlig transport tilbyder et alternativ til individer, der ikke har en bil til rådighed, eller mangler et kørekort som færdighed, og eventuel er begrænset fysisk, jf. kapitel 8.3. Alligevel bliver offentlig transport tit og ofte fravalgt, fordi det er dyrt og betyder mange skift, jf. afsnit 6.3. Derudover kræver det tid og færdigheder at sætte sig ind i afgangstider og køb af billetter, jf. afsnit 5.3.1., som allerede kan få Anita til at fravælge offentlig transport:

”For jeg gider ikke at rejse til Schiphol. Jeg gider ikke at finde ud af, hvor jeg kan købe en offentlig transportkort igen. Det synes jeg allerede er besværligt, og jeg har ikke købt sådan en anonym en, efter jeg ikke længere havde mit student kort. For så skal jeg finde ud af, hvad for et slags kort jeg skal købe, og hvordan jeg kan rejse med toget, og så med bussen igen.” (Interview Kort)

Det føles som en besværlig opgave, og derfor fravælger Anita blandt andet flyvemaskinen, ud over at det tager lang tid at komme frem til forældrene med offentlig transport til provinsen Overijssel, jf. bilag N. Romy synes, at nu hvor hun har et barn, at en mere direkte forbindelse er blevet mere afgørende:

”Da det kun var mig, så var man rimelig fleksibel, så skulle man bare skifte tog, men netop fordi man nu har en lille dreng, som skal med hver gang for at se sine bedsteforældre. Så er det nemmere, hvis man har en direkte forbindelse, og man ikke tænker: ”ah kan jeg nå det at skifte tog, eller er der forsinkelser”. Det vil gøre det meget nemmere.” (Interview Rasmussen)

Børnenes behov og medfølgende udfordringer påvirker respondenternes anvendelse af offentlige transportsystemer og dermed deres faktiske mobilitet, jf. afsnit 8.1. og 8.2. Thijs har overvejet at anvende lufthavne i Tyskland og Belgien, men disse forbindelser kan være dyrere end fra Amsterdam. Derudover er der begrænsende forbindelser med offentlig transport fra disse lufthavne til forældrene, hvor han anvender Bruxelles som eksempel:

”Der er heller ikke nogen offentlig transport fra Bruxelles til Geleen. Så skal man først tage toget til Roosendaal, så til Breda, hvor man skal skifte toget igen. Så Eindhoven, hvor man skal skifte igen og så Maastricht. Nej det går ikke. Amsterdam er den bedste mulighed medmindre billetten er alt for dyrt. Så bruger jeg en gang imellem Bruxelles, og så bliver jeg hentet, eller jeg har en lejebil, eller et eller andet løsning.” (Interview Luyt)

Hermed er både økonomien, ringe forbindelser og mange skift årsagen til, at Thijs fravælger at anvende (fly)forbindelser, der kræver anvendelse af offentlig transport. Thijs foretrækker at anvende en flyforbindelse til Amsterdam, fordi der er et intercity tog til byen Maastricht, som ligger i provinsen Limburg, som grænser til både Tyskland og Belgien, jf. bilag N. Der er gode offentlige transportforbindelser til og fra Schiphol Airport til større byer rundt omkring Holland (Interview Luyt). Til gengæld er der ikke særlige gode forbindelser med offentlig transport i forhold til de mere regionale lufthavne (Interview Luyt, van der Raad, Kort, van den Hengel). Det samme gør sig gældende i Jylland, hvor der først her i december 2020 er kommet en direkte togforbindelse til Aalborg Lufthavn, hvor der er en ankomst og afgang 1 gang i timen (Aalborg Airport, 2020 (2)). Billund Lufthavn kunne godt tænke sig en direkte togforbindelse ligesom i Aalborg, hvor lufthavnen blandt andet argumenterer for, at 30% af danskerne ikke har adgang til en bil (Billund Airport, 2019) (Billund Airport, -) (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018, p. 33). Ingrid blev mere generelt spurgt om, hvad der tidsmæssig skulle til for hende at anvende Billund som lufthavn:

”Hvis man er indenfor en time i Billund, men det handler også om, at når man kommer til Billund, så skal man først parkere den bil, og det tager også tid. Spild af tid, spild af tid. Hvis man kommer med toget ligesom på Schiphol, og hvis man bare er midt i lufthavnen, stiger ud, så igennem security og står ved den rigtige gate i løbet af no time, så sparer man den tid. Men det er afhængigt af logistikken.” (Interview van den Hengel)

Ingrid pointerer, at en god togforbindelse kan medføre en tidsbesparelse ved ankomsten i lufthavnen, og i modsætning til Aalborg er der ikke gratis parkering i Billund Lufthavn, der får Ingrid til at fravælge lufthavnen (Interview van den Hengel). Tid virker til at være en afgørende faktor hele vejen igennem. Hvis tiden undervejs kan anvendes effektivt, så foretrækker respondenter der i forvejen rejser en del med tog og flyvemaskine erhvervsmæssigt og privat at anvende toget (Interview van der Raad, van den Hengel, Kaufmann). En togforbindelse kan derfor både være en tidsmæssig og økonomisk fordel, for potentielle kunder, der er afhængig af eller foretrækker offentlig transport. Det er en afslappende og effektiv måde at rejse på, men som bliver fravalgt på grund af mange skift, tid og økonomi, jf. afsnit 6.3. Dermed er der stor potentielle i at skabe offentlige transportforbindelser, der tilbyder

mennesker et alternativ til bilen, som kan styrke individers generelle mobilitetspotentialer. Respondenternes praksis på mikro niveau viser værdien af offentlig transport på meso-, og makro niveau, fordi offentlig transport kan skabe bedre tilgængelighed og mobilitet for alle, som i konsekvens har en overordnet samfundsmæssig værdi, jf. afsnit 5.3.2 (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018).

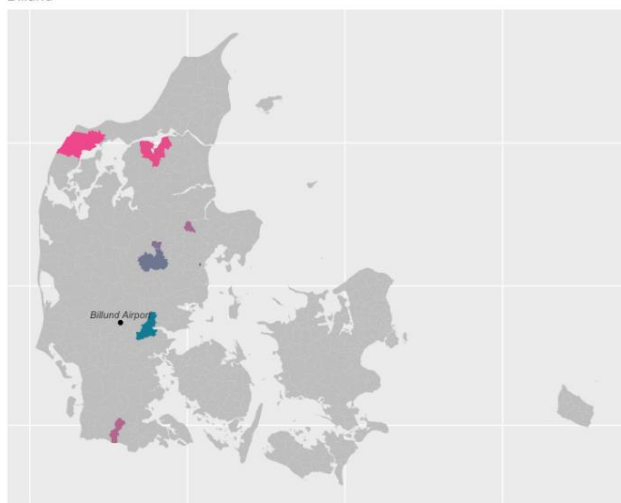
9.2 Tilgængelighed og den relative afstand

Hvorfor respondenterne foretrækker at anvende bestemte mobilitetsformer er delvis analyseret i kapitel 6 og 7. Selvom den relative afstand overordnet er ens, vil der i dette afsnit blive analyseret, hvordan eventuel friktion kan påvirke respondenternes anvendelse af bestemte mobilitetsformer, samt hvordan den relative afstand til de jyske lufthavne påvirker respondenternes valg at anvende en specifik lufthavn. Ingrid bor i Sønderjylland, så hun har ikke så langt ned til Holland, som de andre respondenter. Tidsbesparelse og en komfortabel afslappende rejse er vigtig for hende, og derfor er hun så træt af den friktion på vejen i Tyskland:

”Det er ligesom ‘never ending’ i Tyskland. Der er altid vejarbejde, men skal være så heldig, at der ikke er nogen kø, og at du ikke spilder en time på motorvejen, fordi du står i en kø. Sådan var det ikke for 25 år siden. Hvis du så kørte hjemmefra meget tidligt om morgenen, så kunne man indenfor 5 timer være hjemme, men nu hvis det tager 6 timer, så er man virkelig heldig. (interview van den Hengel)

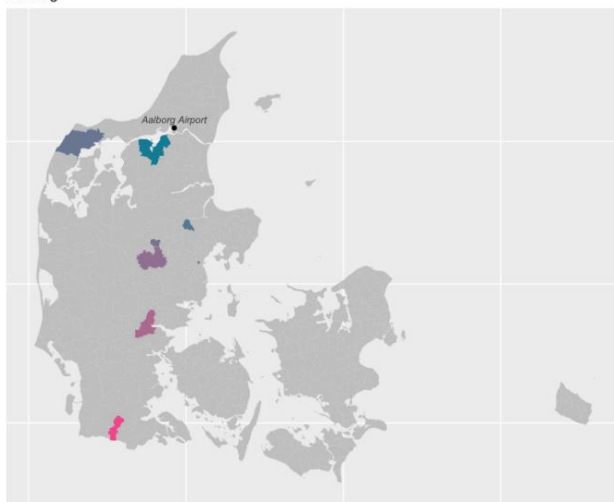
Som Ingrid beskriver, har der været og er der stadigvæk en del vejarbejde i Tyskland, som har forlænget rejsen betydeligt. Selvom de er med til at befordre fremtidig mobilitet, har det i mange år gjort kørslen til en anstrengende oplevelse. Samtidig er der ikke en lufthavn i nærheden, der nødvendigvis kan tilbyde et godt alternativ. Hun har prøvet at rejse fra Hamburg, fordi der typisk er bedre forbindelser til andre lande, inklusiv til Holland (Interview van den Hengel). Det vil tage hende omkring 90 minutter til Billund, jf. figur 9.1. Selvom der er kødannelse i Tyskland, medvirker det, at hun fravælger at rejse fra Billund og foretrækker Hamburg (Interview van den Hengel). Respondenterne oplever en del trafik især i Tyskland (Interview Rasmussen, van der Raad, van den Hengel, Oosterhof) Trafikken er ikke kun på grund af vejarbejde, for ligesom i Danmark (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018), er der en anden årsag til kødannelse i Tyskland.

Billund



Duration in min
50 75 100

Aalborg



Duration in min
40 80 120 160

Figur 9.1 Rejsetid til Billund i minutter.

Figur 9.2 Rejsetid til Aalborg i minutter.



Within 90min

Figur 8.3 Respondenter, der kan nå op til de tre lufthavne indenfor 90 med bilen.

Pieter og Heidi har erfaret, at de skulle bruge lang tid på at komme rundt omkring Hamburg på grund af bytrafikken (interview H. og P. Oosterhof). Selvom vejene bliver udvidet, er der stadigvæk kødannelse omkring en stor by som Hamburg. Romy synes ikke, at køen i Tyskland er et problem, fordi hun nøje vælger afgangstidspunktet for at undgå trafikken (Interview Rasmussen). Romy vælger at tilpasse sin rejse for at undgå den form for friktion, jf. afsnit 5.2.3. Tid virker til at være hovedårsagen til, hvorfor bestemte ruter og forbindelser bliver valgt af respondenterne. Den samme tendens ser man i forhold til valg af lufthavn. Paul vælger tit at køre til Aalborg fra Aarhus på grund af fri parkering i Aalborg, hvor økonomien er en afvejning, når bilen skal stå i lufthavnen i flere dage. Der betyder 10 minutter eller et kvarter ikke så meget for ham (Interview van der Raad). Som figur 9.1, 9.2 og 9.3. viser, er begge lufthavne tilgængelig indenfor 90 minutter for respondenterne Lycklama, Rasmussen og van der Raad. Hvis han til gengæld skal hente nogen i lufthavnen, har tid pludselig en betydning, fordi man både skal køre frem og tilbage to gange, hvor Paul udvider:

”Det er alligevel hurtigere, og tid betyder alligevel meget for mig. Men når jeg skal være der, og bilen står der i 10 dage, så synes jeg, at det er totalt åndsvagt at komme af med 1000 til 1500 kroner i parkeringsafgift. Så vil jeg privat og i forhold til firmaet vælge Aalborg. Det har en betydning, og hvor det er nemt at komme til lufthavnens bygning. Så det er ikke noget problem.”
(Interview van der Raad)

Tid er afgørende, og samtidig nævner Paul betydningen af flow omkring lufthavnen, som vil blive set nærmere på i næste afsnit.

9.3 Lufthavnens indretning og service

Respondenterne er blevet spurgt ind til betydningen af selve lufthavnen. Som beskrevet i den indledende analyse, jf. afsnit 1.4, er der ikke specifik fokus på de enkelte segmenter og deres behov i selve lufthavnen. Dermed er der ud fra et mobilitetsperspektiv for lidt fokus på de enkelte rejsende og deres forskellige behov, jf. afsnit 5.1.2. Begrænsninger med hensyn til offentlig transport påvirker samtidig individers adgang til lufthavne, der fremhæver en ulighed i samfundet, jf. afsnit 5.3.2. Især erhvervsrejsende Thijs har en bestemt mening om lufthavne og flyselskaber:

”Men jeg prøver at vælge Amsterdam, fordi jeg synes, at der er en meget mere behagelig stemning. Nok plads og køen er ikke for langt. Man behøver ikke at tage en bus fra den ene til den anden terminal, som man skal i Paris. Så Amsterdam er den mest praktiske lufthavn i verden i den størrelse.” (interview Luyt)

Tid, stemning og praktiske forhold har en betydning for valg af lufthavn, hvis det er en mulighed i forhold til forbindelser. Tineke som ikke er vant til at rejse med flyvemaskinen, har et helt andet indtryk af en lufthavn som Amsterdam:

”De er altid så store, Amsterdam er mega stor, synes jeg puha, der føler man sig ikke så trygt.”
(Interview T. Lycklama)

Amsterdam virker til gengæld meget stor og uoverskuelig i hendes livsverden, selvom der anvendes lignende systemer og skilte i lufthavne. Tineke føler sig til gengæld tilpas i Billund, som virker mere overskueligt, fordi den ikke er så stor (Interview Lycklama). Pieter virker til at have den samme oplevelse som Tineke:

”Jeg synes, at både Billund og Aalborg er meget lille og overskuelige. Det er rart, for som du siger, man føler sig trygt. Der er ingen fare for at blive lost. Det er en ulempe i København, at de har indenrigs og udenrigs skilt ad.” (interview P. Oosterhof)

Anita har anvendt en indenrigs rute fra Karup til København, hvor hun var lidt nervøs inden rejsen:

”Jeg var overrasket over hvor let det var, og hvor nemt det var i lufthavnen i København. Den var meget let at gennemskue. Jeg var nemlig lidt bange i forvejen, for hvor meget tid vil det tage, og hvad nu hvis jeg står helt uden retning, og jeg ved ikke, hvor jeg skal hen, men det var rigtig fint. Og offentlig transport var også megafint.” (Interview Kort)

Romy har rejst en del frem og tilbage mellem Amsterdam og København. Bare personalet ikke er ubehøvlet har lufthavnen ikke så meget betydning for hende:

”Jeg så det næsten som en slags togstation. Det var mere ind og ud. Jeg tror, at fordi jeg nu har et lille barn, så vil jeg tænke over, om de har en god pusleplads eller et eller andet. Men dengang jeg var alene var det bare, at der skulle være en bænk, hvor jeg skulle drikke en kop kaffe indtil jeg skulle tage af sted.” (Interview Rasmussen)

Når man er vant til at rejse med flyvemaskinen, bliver det mere almindeligt, som Romy nævner. Hendes behov har ændret sig, og dermed har hun brug for en lufthavn, der indtænker familier med småbørn (Interview Rasmussen). Derudover har det fordele, hvis lufthavnen har mere at tilbyde end kun at kunne rejse fra A til B. Ingrid er nok et eksempel på en person, som Søren Svendsen inddeler i kategorien 'det gode liv' (Interview Svendsen). Ingrid har rejst rigtig meget de sidste par år, nu hvor arbejde og store børn tillader det. Hvis hun skal bruge tid i en lufthavn, så må det meget gerne være en 'lækker' lufthavn (Interview van den Hengel). Hun kan godt lide at være i Schiphol i flere timer, selvom hun tidligere flere gange har nævnt, at tid har betydning for hende. Hun kan godt få tiden til at gå, hvor hun går rundt i lufthavnens

bogforretning, eller hvor hun bare kan sidde på en terrasse og kigger rundt. Der er en masse at se, og som hun nævner, kan hun godt lide det, fordi hun bor på landet:

”Der er Billund jo frygtelig kedeligt. Men skid nu være med det. Der sker jo ingenting i Billund. Jeg kan godt lide det liv, og den der sus, den der globalisering man kan se i en lufthavn, som Amsterdam eller Hamburg. Der må gerne være nogle gode forretninger.” (Interview van den Hengel)

Globaliseringen er tydeligt til stede i de større lufthavne. Der tilbyder de mindre regionale lufthavne ikke så meget, men fordelene ved dem er, at respondenterne føler sig mere tryk, fordi de ikke er så store. Derudover bruger man ikke så meget tid på at komme rundt. Udtalelserne fra Ingrid og Romy er gode eksempler på, at passagerer har individuelle behov. Nogle passagerer vil gerne hurtigst muligt af sted, hvor andre passagerer værdsætter, at der er butikker og en restaurant i lufthavnen (Larsen, et al., 2019). Det virker til at være forbundet til formålet med rejsen. Der er en forventning om, at yngre generationer i stigende grad vil se en flyrejse som at komme hurtigt fra A til B, hvor deres rejseadfærd vil blive påvirket af deres generelle forbrugsmønstre. Til gengæld forventes der samtidig, at der i udviklede økonomier opstår en større efterspørgsel efter kundetilpassede rejser og autenticitet. (Larsen, et al., 2019), som ligeledes argumenteret for i kapitel 8. Det fremhæver, hvilken betydning lufthavne har for hver enkelte, og hvordan indretningen af lufthavne burde tage højde for de forskellige behov. Især fysiske begrænsninger, jf. afsnit 8.3, har medvirket et større behov for ekstra service. Ingrid nævner i den forbindelse:

”Det er ældre mennesker, så det skal være nemt. De er nok ligesom med små børn, at man skal hjælpe dem. De har fløjet tit, men altid med en rejseleder. Så det er nemt. Der skal være en service fra en KLM eller hvem det nu skal være, som viser dem, hvordan de kommer igennem security, og at der er en kørestol klar, osv.” (Interview van den Hengel)

Det er ikke kun selve lufthavnen men også helt bestemt koblingen til offentlig transport, der kræver et eftersyn. Behov fra både småbørnsfamilier og den ældre del af befolkningen skal indtænkes meget mere i planlægningen og udviklingen af den moderne lufthavn og offentlige transportsystemer. Især overgangen og sammenkoblingen skal gentænkes mellem disse steder, hvis disse grupper skal føle sig trygt nok til at omsætte deres mobilitetspotentialer til faktisk mobilitet, jf. afsnit 5.3.

9.4 Geografiske forskelle

Der er flere respondenter, som har nævnt forskelle i offentlig transport mellem urbane og rurale områder. Aizo bor på en gård mellem Silkeborg og Viborg og nævner,

at det nok vil have været nemmere, hvis han boede i en større by, hvor der er flere forbindelser (Interview A. Lycklama). Anita havde ikke nogen problemer med at anvende toget, mens hun var studerende:

”Der brugte jeg det rigtig tit, men der havde jeg ingen bil og så rejste jeg også mere til storbyer. Så er toget meget mere interessant, men hvis man bor i en mindre by, så er toget bare besværligt, fordi man også skal bruge en busforbindelse, og de bliver ringere og ringere.” (Interview Kort)

Som studerende er man typisk mere afhængig af offentlig transport, fordi der er økonomiske begrænsninger, jf. afsnit 6.1. Men nu hvor Anita arbejder og har en bil til rådighed giver det ikke mening at anvende offentlig transport, hvor det tager 4 gange så lang tid at komme på arbejde med bussen (Interview Kort). Anita nævner mere overordnet:

”Medmindre man bor i Vest Holland eller Øst Danmark. For der er en kæmpe forskel i begge lande, hvor fokus ligger på den del, hvor man har flest mennesker, og det kan jeg også godt forstå, men det påvirker hinanden.” (interview Kort)

Hendes udtalelser viser, hvor vigtigt de begrænsninger i rurale områder er i forhold til valg af mobilitetsform. I Jylland og lignede områder i Holland nævner respondenterne, at der mangler overskuelig, hurtigt og let offentlig transport, især i forbindelse med regionale lufthavne (Interview Kort, Lycklama, Luyt, van der Raad). Disse områder er i lang tid blevet nedprioriteret (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2019), og det har stadigvæk konsekvenser for både lufthavnenes udvikling og Jyllands udvikling, samt hvor øget mobilitet skaber en bedre tilgængelighed, som har værdi for både individet og samfundet (Hærvejskomiteen, 2020) (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018). De jyske lufthavne bliver beskrevet i Danmarks luftfartstrategi, men strategien omhandler hovedsageligt Københavns Lufthavn, og effekten på de omkringliggende urbane områder, som viser en fortsat nedprioritering af rurale områder. (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2017) Respondenterne vil gerne anvende offentlig transport, hvis der var bedre forbindelser. At det vil tage mere tid, er ikke nødvendigvis en ulempe, fordi det er en afslappende måde at rejse på, og det skaber muligheden for at arbejde eller hvile sig (Interview van den Hengel, Kaufmann og van der Raad). Paul bliver spurgt om, hvad han vil synes om en togforbindelse til Billund:

”Det kunne godt være, at ligesom når jeg er alene i Holland, så kan det godt være, at jeg vil tage toget derned. Det ene er nok for kørslen og miljøet helt klart, men også fordi det er behageligt. Jeg kørte også med toget til København, så kan man bruge de fem og halv timer på at hvile sig eller arbejde faktisk. Det vil også være gældende og en argumentation for mig at gøre det. At jeg bruger, ligesom når jeg rejser, bruger tiden fornuftigt i lufthavnen og i flyet, så det kunne have en betydning helt klart.” (interview van der Raad)

Det har både økonomiske, sociale og miljømæssige fordele at skabe bedre togforbindelser, hvormed bilen kan blive derhjemme. Maarten har før i tiden anvendt KLM's forbindelse til København for at kunne rejse til Aarhus, hvor en god togforbindelse gjorde det til det oplagte valg. Han er en ung mand, der er vant til at rejse med offentlig transport, og det har også med miljøet at gøre, men så skal det være billigere og tidsmæssigt forsvarligt i forhold til andre mobilitetsformer:

"Tid er helt bestemt det vigtigste, for det er svært, fordi jeg synes ikke, at det er et problem at skulle rejse i lang tid. Så foretrækker jeg faktisk toget frem for flyvemaskinen, fordi det er nemmere at arbejde, for det er mere afslappende" (Interview Kaufmann)

Begge erhvervsrejsende er glad for at anvende toget, for deres tid er meget værd. Men respondenterne nævner, at det er for dyrt, og at de dårlige forbindelser med alt for mange skift, holder dem fra at anvende toget (Interview Kaufmann og van der Raad). Tid og økonomi er fortsat afgørende faktorer for valg af mobilitetsform. Hvis der var bedre forbindelser på alle niveauer i Jylland og mellem Danmark og Holland, vil toget være et godt alternativ til bilen og flyvemaskinen. Planlægning i et samfund, der transformerer sig hurtigere end vi kan følge med i, er svært at indrette (Putnam, 2000), men samtidig er det ikke en undskyldning for fortsat at nedprioritere bestemte områder og befolkningsgrupper, hvormed der opstår større ulighed i et samfund på grund af forskellige mobilitetspotentialer, jf. afsnit 5.2.3 og 5.3.2.

9.5. Manglende kendskab og tillid

Udover infrastrukturelle faktorer er der sociale faktorer, der påvirker individers rejseadfærd. Både de hollandske migranter bosat i Jylland og deres familie og venner virker til at være uoplyst om, hvorvidt det er muligt at anvende de forskellige transportformer, selvom de før i tiden har anvendt nogle af de ruter. Romy nævner i den forbindelse:

"Så vil jeg flyve til Amsterdam fra Billund eller Aalborg, for det vil være de eneste rigtige muligheder, der er i nærområdet, men jeg mener, at de kun flyver til Amsterdam, men jeg ved det faktisk ikke." (Interview Rasmussen)

Romy nævner selv, at hun ikke ved, hvilke muligheder der er, som netop i den nye livsfase som forældre kunne være interessant at undersøge. Det samme gælder for Anita, som ellers også har fløjet en del fra Amsterdam til Billund. Hun nævner, at hun er villig til at betale 10.000 kroner for en billet, hvis det skal gå stærkt (Interview Kort), mens det i praksis nok vil koste en tredjedel at bestille en billet så kort før afgang¹³.

¹³ Se prisen på klm.com i de nærmeste dage. Det er svært at vurdere, hvorvidt billetpriser på nuværende tidspunkt er vejledende på grund af Corona restriktioner, men der virker ikke til at være afvigende priser.

Den yngre nytilflyttede Maarten foretrækker Aalborg, nu hvor parret er flyttet fra Aarhus til Thy. Det tager ham en time og 20 minutter at køre til Aalborg Airport, og Billund har han aldrig prøvet, fordi det tager omkring to timer, jf. figur 9.1 og 9.2. Når han bliver spurgt, hvad fordelene ellers er ved Aalborg, nævner han:

”Det er en god forbindelse, og det er også tæt på, turen er mere lige ud, hvis jeg skal køre derhen. Der er flere afgangene, og det er billigere at flyve til Holland fra Aalborg.” (Interview Kaufmann)

Maarten mangler viden om sine muligheder med hensyn til forbindelser. Der er flere afgangene til Amsterdam fra Billund, og det er ikke nødvendigvis billigere (KLM, -). Respondenterne er ikke oplyst, og det antyder, at de hverken selv undersøger mulighederne på f.eks. internettet, eller at de bliver gjort opmærksomme på mulighederne. Pieter var selv heller ikke bevidst om mulighederne nordpå:

”Sidste år tog vi selv Hirtshals for første gang med Colorline, som jeg opdagede på nettet. Jeg vidste ikke, at det eksisterede. Hirtshals. Larvik, ikke? Så er det kun 5 timer, hvor man sejler eller et eller andet. Så er man alligevel, ikke i Oslo, men meget tæt på. Og så kørte vi til Hemsedal, det var en fantastisk tur.” (Interview P. Oosterhof)

Pieter har haft besøgende fra Holland, som var på rejse videre til Norge, som har gjort ham opmærksomme på mulighederne (Interview Oosterhof). Der virker generelt blandt respondenterne til at være et manglende kendskab til nuværende priser og forbindelser, selvom det er blevet nemmere og forholdsvis billigere at rejse, som Aizo nævner i sit interview:

”Det er også noget billigere med fly. Dengang vi kom, der var ingen, der tænkte på at flyve, for det var nok alt for dyrt. Der overvejede man slet ikke at finde ud af, hvad det kostede. Men hvis man er alene eller to, så kan det måske godt betale sig. Så er det ikke så dyrt at tage flyveren.” (Interview A. Lycklama)

Prisen alene var grund nok til at fravælge flyvemaskinen, men som Aizo selv nævner, kunne det godt være, at det kunne sig betale sig i nyere tid (Interview A. Lycklama). Derudover er tillid til et selskab meget vigtigt i forhold til luftfarten. En dårlig oplevelse kan medføre, at en person fravælger et selskab eller i det hele taget fravælger at anvende flyvemaskinen på en bestemt rute som transportform. Ingrid skal på grund af møder i et repræsentantskab regelmæssigt til København. Hendes tillid til luftfarten på ruten mellem Sønderborg og København er forsvundet siden Cimber gik konkurs og pengene forsvandt sammen med selskabet. Det har gjort, at hun siden ikke har overvejet at anvende flyvemaskinen på den rute (Interview van den Hengel). Hun ved, at der er andre selskaber, som tilbyder en forbindelse mellem disse byer, men hun har ikke undersøgt deres potentiale:

”Ja vi skal snart til at undersøge det igen, for nu har vi også Sønderborg-Klipleve. Det er en motorvej. Det er faktisk kun en god halv time, så er jeg i Sønderborg, og jeg er ofte i København. Så

det kan godt ske, at jeg vil prøve det. Men toget til København tager også kun 3 timer jo. Og så står man midt i København, så det er jo lige det og så er man i Axelborg.” (Interview van den Hengel)

En ny motorvejsforbindelse gør det attraktivt at undersøge mulighederne fra den Sønderjyske lufthavn, men som hun nævner er toget et godt alternativ i denne situation. Den manglende tillid har medført, at hun ikke haft lyst til at undersøge det nærmere (Interview van den Hengel). Tillidsrelationer skal ikke undervurderes, hverken hos potentielle eller eksisterende kunder. I den her Corona tid er rejsendes tillid blevet testet en ekstra gang, hvor Paul desværre har haft en dårlig oplevelse med Lufthansa:

”Man måtte ikke flyve på det tidspunkt til Portugal. Så var jeg en af de knap så kloge mennesker, fordi jeg selv afbestilte min rejse, og det skulle jeg ikke have gjort. Jeg skulle bare have ventet selvfølgelig, så nu blev det til det omvendte, bevisførende, men DU har jo afbestilt din rejse. Nu kan vi tilbyde dig en anden afgang. Det er jeg træt af. Jeg forstår det godt, men jeg synes ikke, at man kan opføre sig på den måde. Så det var lige 25.000 ud ad vinduet igennem Lufthansa.” (Interview van der Raad)

Han tror nok, at selskaber som SAS og KLM vil have prøvet det samme, og Lufthansa havde ret i sagen, men som Paul anfører, har det skadet hans tillid til selskabet, som vil påvirke Pauls valg i fremtiden. Efter den oplevelse har Paul valgt at købe en billet i SAS, hvor han vidste, at det var muligt at få refunderet pengene. Alligevel skulle han igen selv sikre, at han fik pengene refunderet:

”Hvis man får nogle positive erfaringer, så bygger man videre på det. Og så skaber man en loyalitet. Og hvis den modpart leverer en god ydelse, så får man tillid til det, og det giver en øget loyalitet, kan man sige. Og så er det mere autentisk, når man skal rejse, så er det nærmest en selvfølge.” (Interview van der Raad)

Tillid og loyalitet skal ikke undervurderes. Deres oplevelser kan påvirke familie og venners valg i fremtiden. Der vil i stigende grad komme en efterspørgsel efter mere autentiske og skræddersyede rejser (Larsen, et al., 2019), hvor dårlige oplevelser kan medføre, at migranterne bosat i Jylland vil vælge alternative forbindelser. Derudover er der en sandsynlighed for, at de vil råde deres familie og venner til at undgå eller vælge bestemte potentialer, ligesom i forhold til turisme, jf. afsnit 7.2. Mange migranter er havnet i den situation, hvor de har familiemedlemmer, der ikke (længere) kan anvende bilen. Dermed er flyvemaskinen et trygt og hurtigt alternativ.

En målgruppe, som IATA¹⁴ påstår skal have mere fokus hos flyselskaber, fordi de kræver en bedre tilgængelighed (Larsen, et al., 2019). Hvormed der opstår en undren, hvorfor der ikke allerede i stigende grad er fokus på denne gruppe passagerer. Der virker til at være både manglende kendskab til potentiale i at rejse med flyvemaskinen, samt en medfølgende uvished om, hvorvidt det er let og trygt at rejse med flyet. Det er mere naturligt for de yngre generationer at anvende moderne transportformer end for de ældre generationer (Interview van der Raad). Der skal arbejdes med oplysning, og der skal være mere fokus på tillidsrelationen til disse former for transport, hvis der fortsat skal være en sikker kundegrundlag i fremtiden. Især nu hvor digitaliseringsprocessen i erhvervslivet er fremskyndet af Corona krisen (Wyman, 2020).

9.6 Menneskers frie vilje

Det er som beskrevet i dette kapitel, både manglende strukturer og viden, der står i vejen for at respondenterne fravælger at anvende mobilitetspotentialer. Individer har selv magten til at vælge at anvende den potentielle. Ifølge Michel Foucault har individet selv mulighed for at anvende sin frie vilje, og derfor skelner han mellem magt og afmagt. Der er ikke nogen, der har magten fuldstændig, for magten ligger i aktiviteten, som er diskontinuerligt (Foucault, 1994). Dermed er magt ligesom mobilitetsteorier noget flydende og relationelt, jf. afsnit 5.1. Der er forskellige ofte usynlige magtmekanismer, der påvirker individers handlinger, som er påvirket af udefrakommende afmagt på grund af samfundsmæssige strukturer, eller magt igennem individets frie vilje. Individet har dermed mulighed for at ændre magtforhold, fordi det er forbundet til rationalitet og viden. Individet er ud fra sin normative for- og selvforståelse med til at begrænse sig selv på grund af kontrolmekanismer. Det danner individets sandheder om virkeligheden, som er konstrueret ud fra det enkeltes historik og værdier. Ifølge Foucault anvender individet ikke sin frie vilje, fordi vi har en objektiv forståelse af os selv, hvor mennesker har tendensen til at placere sig selv i en boks (Foucault, 1994), som peger på en segmentering, der også er tilstede i konventionelle trafikforståelser, jf. afsnit 5.1.2. Foucault mener, at man har magten til at tage sig selv ud af boksen, men at individer fravælger at anvende friheden og autonomien til at anvende potentialer (Foucault, 1994). Det er en fejlantagelse i individets verdensanskuelse, hvormed de er til at begrænse sig selv. Derfor skal de oplyse sig selv og lede efter viden, der sætter

¹⁴ IATA står for International Air Transport Association, som repræsenterer de fleste flyselskaber på globalt niveau (Larsen, et al., 2019).

spørgsmålstegn ved ofte usynlige og undertrykkende mekanismer. Som kritisk oplyst menneske kan det ændre sin livssituation, der består af muligheder og begrænsninger. Derfor er det vigtigt at have en tilgang, hvor der ikke er nogen værdier, der er vigtigere end andre (Foucault, 1994). Hvor der er en tværfaglig tilgang, som der er i mobilitetsforskning, jf. afsnit 5.1, hvor der tages højde for forskellige samfundsmæssige strukturer og menneskers rationaler i forhold til anvendelse af individets mobilitetspotentialer, jf. afsnit 5.3. For at få en bedre forståelse for disse mekanismer vil der i det næste kapitel blive analyseret, hvordan de hollandske migranter bosat i Jylland anskuer sig selv og denne verden, som er koblet til menneskers identitet.

Kapitel 10 Tilknytning til hjemlandet

For nylig gik jeg en tur med en veninde, der oprindeligt kommer fra en polsk fiskerby. På turen kunne hun dufte en fiskelugt, og hun spurgte, om det var mærkeligt, at det mindede hende om sit hjemland og sin hjemby. Hurtig og genkendende svarede jeg, at lugten af benzin og diesel fik mig til at tænke på Holland og min hjemby, der ligger tæt på de store olieraffinaderier i den Rotterdamske havn. Disse oplevelser kan bekræfte, at individers barndom er med til at danne mennesker mere end man er bevidste om. Der er en stor forskel mellem hvor lang tid respondenterne har boet i Danmark, og derfor har det været en mulighed for at undersøge, hvorvidt det har påvirket deres sociale og kulturelle forståelse, samt deres tilknytning til Danmark og Holland. Det begynder allerede med deres rejseadfærd, og deres valg med hensyn til lufthavn og flyselskab. I dette kapitel vil der derfor blive undersøgt og analyseret, hvordan deres migration og tilknytning til begge lande har påvirket deres rejseadfærd, livsstil og i konsekvens deres identitet (Jenkins, 2014).

10.1 Loyalitet i forhold til AMS

Paul var den respondent, hvor jeg slet ikke behøvede at spørge om, hvilken lufthavn han foretrækker. På grund af mange erhvervsrejser har han dannet en specifik mening om de forskellige lufthavne, som blandt andet er påvirket af oplevelser, der har skabt en loyalitet til flyselskab KLM, jf. afsnit 9.5. Paul nævner, at han foretrækker Amsterdam, som helt bestemt er påvirket af, at han har boet tæt på lufthavnen. Alligevel mener han, at han har nok erfaring med andre lufthavne og selskaber, der har været med til at danne hans præference:

”Som regel så flyver jeg altid over Amsterdam, især når jeg vælger de interkontinentale afgangene. Det har ikke noget med det at gøre, jeg hader Charles des Gaulle. Lufthavnen skal også være behageligt. Der er nogle som simpelthen er black listet. Bruxelles er black listet. Charles des Gaulles er black listet. Frankfurt kun hvis jeg skal. Men ellers har Schiphol simpelthen min præference, for alt er godt. Ellers synes jeg, at de har en kanon service på de rejser, der varer lidt længere. Så der er en præference der.” (Interview van der Raad)

Selvom Paul i forbindelse med sit arbejde har prøvet en del lufthavne, foretrækker han helt bestemt Amsterdam som hub, som han tildeler selve lufthavnen og KLM. Komfort er vigtigt, og det kræver en god kundeservice. Derudover nævner han, hvor forfærdeligt han synes, nogle lufthavne er. Det har hovedsageligt at gøre med de skift og den tid man bruger til at komme fra den ene del til den anden del af lufthavne, som f.eks. i London Heathrow, Paris Charles de Gaulle og Frankfurt (Interview van der Raad), som mere generelt allerede blev nævnt i forhold til bevægelser, jf. afsnit 6.3.

Thijs virker til at være enige, dengang han blev spurgt, om han foretrækker Amsterdam eller København, hvor han svarede:

”100 million 1000 % Amsterdam ... Man kan ikke sammenligne Amsterdam og København som transit lufthavne. Jeg elsker at flyve med KLM, og når man har København som transit lufthavn, så er det SAS. Det er ikke mit foretrukne selskab. Jeg vil altid vælge Amsterdam. Lufthavnen selv er meget mere behageligt at gå rund i. Det er absolut Amsterdam.”(Interview Luyt)

Udover skift i selve lufthavne, nævner Thijs, at det har at gøre med forbindelser, fordi der er flere forbindelser via Amsterdam. Men der er også flere afgangene fra Billund til Amsterdam end til Heathrow. Det er ikke, fordi der er noget i vejen med Heathrow, men det er nemmere og ofte billigere via Amsterdam (Interview Luyt). Anita foretrækker at anvende Amsterdam, fordi hun lige kan købe nogle ting med hjem undervejs, men der er et andet aspekt, som kommer til overfladen. Hun sammenligner det med at tage bussen til skolen hver dag, og at man føler sig hjem i lufthavnen, fordi man har været der en del gangen (Interview Kort). Anita forklarer:

”Man sætter ikke pris på rejsen længere, men det er noget, som man bare gør. Så ligesom at være på Schiphol og finde frem til fra A til B er bare noget som jeg gør. Det behøver jeg ikke at tænke over, og det føles bare så afslappende. Jeg behøver ikke at tænke over, hvor jeg skal henad. Eller hvor skal jeg kigge på. Jeg kan bare gå derhen og så flyder det bare.” (Interview Kort)

Anita snakker om en flow, der gør det behageligt at rejse til eller via Amsterdam. Når respondenterne bliver spurgt, hvilken lufthavn de foretrækker, taget i betragtning, at prisen er alt andet lige, svarer de alle nær Romy, at de foretrækker Amsterdam. Maarten forklarer:

”Jeg har gode erfaringer med KLM, og jeg er vant til at flyve fra Schiphol. Ja det gør noget. Kan jeg sige, at jeg bliver melankolsk? Men ellers gør det ikke en forskel. Jeg synes, at en lille lufthavn som Aalborg er behageligt, og København synes jeg er også behageligt. Så der er der ingen præference der. Hvis jeg skal vælge mellem KLM og et andet selskab, så vælger jeg ofte KLM.” (Interview Kaufmann)

Respondenterne virker ubevidste om deres præference for lufthavnen i deres hjemland, som de opdager, mens de reflekterer over spørgsmålet. Pieter undrer sig over, om det har noget at gøre med, at han er hollænder, og konkluderer, at det må være fordi det er så naturligt for ham, ligesom Anita, og fordi forbindelsen til Aalborg er så fantastisk (Interview P. Oosterhof). Der virker til at være en vis loyalitet overfor KLM og dermed hjemlandets primære lufthavn Schiphol. Der er en forbindelse til stedet og selskabet, der er koblet til en tryghed og tillid, som er bygget op over tid, jf. afsnit 5.2.1 og 5.2.2.

10.2 Midt i mellem

Det har derfor været endnu mere interessant at spørge ind til, hvorvidt de føler sig danskere, hollændere eller noget helt andet. Aizo kan som altid give et klart perspektiv på sagen og nævner:

”Hollænderne de siger, nu kommer ‘die denen’. Danskere siger stadigvæk, der er de hollændere. Så vi er nok lidt midt i mellem.” (Interview A. Lycklama)

Anita kan ikke være mere enig, og hun betegner en slags danskhed:

”Begge dele. Jo længere man bliver her, og fordi min partner er dansk og ikke hollandsk, så synes jeg, at jeg skifter meget hurtigere til den danske side. Med danske traditioner og den danske tankegang. Jeg kan rigtig godt lide den sociale tankegang. Hvor jeg simpelthen ikke har forståelse for den hollandske længere. Jeg kan også mærke, at når jeg snakker med mine venner, at jeg bliver mere og mere danskagtig. Også med fokus på familie, hygge og sådan nogle ting.” (Interview Kort)

Den danske måde at leve på har virkelig fået fat i Anita, som nok bliver forstærket af at bo sammen med en dansk mand. Anita kan se den samme tendens hos en veninde, der bor i Norge. Det er en anden livsstil, der påvirker deres måde at tænke på. Hun synes faktisk ikke, at Holland er det bedste sted at være ud fra et mentalt perspektiv (Interview Kort). Pieter kommer med en god forklaring, hvorfor den danske livsstil er tiltrækkende. Han godt kan lide den ro, der er i Jylland, som han værdsætter i alle aspekter af sit liv. Heidi og Pieter savner slet ikke den travlhed, som de oplever i Holland (Interview Oosterhof). Ingrid nævner, at det er lidt afhængigt af, hvad der sker i begge lande, om man føler sig mere tilknyttet til Danmark eller Holland. Når hun er i Holland, føler hun sig ikke hollændere længere, men omvendt tror hun, at hun nok aldrig bliver dansker:

”Før når jeg var i Holland og kørte hjemme igen, så var det med følelsen i maven, at man efterlod noget, at man efterlod sit barndomshjem der. Den følelse har vendt sig. Nu efterlader jeg noget i Danmark, når jeg kører til Holland.” (Interview van den Hengel)

Derudover nævner hun ligesom Pieter og Heidi, at det føles som om Holland er blevet mere groet til. Der er alt for mange mennesker, og hun føler, at mennesker på landet er mere afslappet end i byerne (Interview van den Hengel). Fordi de hollandske migranter bosat i Jylland har erfaring med at bo i forskellige lande, påvirker det den måde, som de anskuer verden og livet på. Romy taler om en slags helikopter view:

”Jeg står sådan lidt i midten nogle gange tror jeg. At man næsten ser sådan lidt ovenfra på ting. Hvor man tænker, at nogle gange er danskerne fjolser i forhold til det, og omvendt faktisk ved hollændere, at de bare er nogle fjolser ved det.” (Interview Rasmussen)

Hendes forståelse for begge lande har ændret sig, og dermed føler hun sig noget i midten (Interview Rasmussen). At de hollandske migranter bosat i Jylland kan lide at bo i Danmark, har ikke kun at gøre med en bestemt måde at tænke på. Det bliver samtidig tilskrevet den ro, der hersker i Jylland i forhold til Holland (Interview Oosterhof, Kort, Luyt, Kaufmann). Thijs, som kommer fra Limburg i Holland, jf. bilag N, fortæller:

Jeg er meget mere glad her, for jeg synes, at landet tilbyder mig bedre vilkår end Holland gør. Jeg blev så træt af alt kø i Holland. Det var en af de ting, som jeg havde svært ved at håndtere. Jeg blev i så dårlig humør hver dag i kø. Jeg ved godt, at mange i Amsterdam og i 'de Randstad'¹⁵ troede, at der kun er kø i det område, men det er der også i Limburg¹⁶." (Interview Luyt)

Han beskriver hvor meget tid det tog hver dag at køre frem og tilbage, hvor han nu har den sikkerhed, at det nu kun tager 30 minutter. Han nyder alt den plads, at det er billigere at bo her, og at livet i Danmark er indrettet efter familielivet. Det betyder ikke, at der ikke er negative ting, men han foretrækker Danmark ligesom alle andre respondenter (Interview Luyt). Det har delvis at gøre med kultur, hvor jul er et godt synligt eksempel på forskellen mellem Danmark og Holland. Både Anita og Paul nævner, at de foretrækker at fejre jul i Danmark (Interview Kort og van der Raad). Der er forholdsvis en lignende måde at være sammen på i Påske, så derfor vælger Anita at rejse til Holland i Påske, så hun kan være i Danmark i juletiden:

"Jul i Danmark er meget mere udbredt, og jul i Danmark er pissehyggeligt og specielt. Så det vil jeg altid foretrække frem for den hollandske jul, så når vi har den højtid og dag i Danmark, så skal den næste højtid være i Holland. Det er påske. Det er også dels, fordi påske er ret hyggeligt for mig, fordi min far har en tradition. Han er en del af 'gasbane race'. Speedway på græs. Det er bare et barndomsminde." (Interview Kort)

Her henviser Anita til sin barndom, og hvilken betydning det har for hende, stadigvæk at kunne være en del af den tradition ned i Holland (Interview Kort). Om familien vægter højt, hvor der kan være en forpligtelse i at deltage, jf. afsnit 5.2.2. Hun skal fysisk derned for at kunne møde stedet og være en del af det øjeblik, som referer til Kaufmanns facing-the-place og facing-the-moment, jf. afsnit 5.2.1. Det er til gengæld typiske traditioner som jul, som de hollandske migranter bosat i Jylland virkelig har taget til sig, og som har skabt en tilknytning til Danmark. For at få en mere dybdegående forståelse for respondenternes tilknytning til begge lande, bliver der i

¹⁵ 'De Randstad' er det område, der blandt andet bliver dannet af de fire storbyer Amsterdam, Rotterdam, Den Haag og Utrecht, som ligger i den vestlige del af Holland. <https://dutchreview.com/culture/randstad-explainer/>

¹⁶ I modsætning til 'de Randstad' ligger Limburg i den sydlige del af Holland, der grænser til både Tyskland og Belgien, jf. bilag N

næste afsnit reflekteret over og analyseret, hvilken betydning begge lande har i deres liv og i forhold til deres relationer med familie og venner.

10.3 Home is where the heart is.

For at få en bedre forståelse for, hvad respondenterne synes for at være hjem, er de blevet spurgt om at reflektere over følgende udtalelse fra forfatter Bell Hooks, som John Urry refererer til i hans publicering *Mobility and Proximity*:

"Home is no longer one place, it is locations." (Hooks, 1991, p. 258)

Respondenterne er enige om, at hjem er der, hvor man har adresse. Det sted, hvor man bor sammen med familien og kommer hjem til efter arbejde. Det er afhængig af respondenternes definition af ordet home, om de vurderer, at det er et eller flere steder, som man betegner som hjem. Aizo nævner direkte:

"Home sweet home. Det gælder alligevel." (Interview A. Lycklama)

Aizo føler sig hjemme, der hvor han bor og har sin dagligdag. Hans kone Tineke har til gengæld efter så mange år stadigvæk en stærk tilknytning til barndomsbyen:

"Jeg tror, at mit hjerte altid ligger i den lille by 'Heeg', som jeg kommer fra. Det har vi også sagt, at hvis jeg skal begraves, så vil jeg ligge i Heeg. Altså, jeg har også altid sagt, at hvis jeg bliver ældre, 80/90, så vil jeg tilbage til Heeg. Hvis jeg er på ferie i Heeg, så føler jeg mig også wow, så føler jeg mig hjemme." (Interview T. Lycklama)

Tineke føler sig stadigvæk meget knyttet til det sted, hvor hun er født og opvokset. Tineke's mand Aizo føler sig efter godt 20 år mere hjemme i Danmark:

"Vi har gået rundt på matriklen i 20 år, så det er nok mere hjem end Holland. Men det kan være, hvis man for eksempel har et sommerhus i Spanien, så kunne det også være, at det er næsten hjem. Det har vi ikke, men nu for dem der har. Så kan man vel sige, at det er en anden 'location'." (Interview A. Lycklama)

Selvom han føler sig hjem et sted, kan han forestille sig, at der kan være plads til flere steder, der føles som hjem (Interview A. Lycklama). Der er samtidig andre steder, som kan betegnes som hjem, som kan blive koblet til sætningen 'Home is where the heart is', som Anita blandt andet nævner. Selvom hun helt klart foretrækker at bo i Danmark, nævner hun:

"100%. Min student by føles stadigvæk som hjem, og det kan jeg mærke på hele mit adfærd, når jeg er der, og hvordan det påvirker mig. Det samme med den by, hvor jeg har været i High School. Det føles også som hjem." (Interview Kort)

Der er steder fra Anita's barndom og ungdom, som hun stadigvæk definerer som hjem (Interview Kort). Nykommer Maarten nævner akkurat den samme udtalelse:

”I min tilfælde er det virkelig ’Home is where the heart is’. For mig føles et sted virkelig som hjem, men det kan være forskelligt over tid. Jeg har ikke følelsen, at jeg har flere hjem. Jeg føler mig hjem i Danmark i Thy.” (Interview Kaufmann)

Han er ikke helt sikkert på, hvordan udtalelsen er ment, men han føler sig hjemme, hvor han er sammen med sin kæreste. At det nogle gange føles som om, at de stadigvæk er på vej til at finde et sted, hvor de gerne vil slå sig ned (Interview Kaufmann). Det kan både være i Danmark eller et helt andet land:

”Men det er på det tidspunkt dit hjem og det har jeg lagt mærke til her. Hvor hurtigt, at jeg følte mig hjemme. Jeg ved ikke, om jeg vil have det på den måde andre steder. Jeg føler mig allerede nu rigtig meget hjemme her, med alle de mennesker som jeg har mødt. I den smukke omgivelse, som vi har, føles det virkelig som hjem.” (Interview Kaufmann)

Som Maarten nævner, føler han sig hjemme, på det sted, hvor han bor på det tidspunkt. Hjem kan få en anden betydning afhængig af rum og tid. Som han fortæller, har det meget at gøre med de mennesker, som han har mødt i Danmark, og derfor er han ikke sikker, om han vil have det på den samme måde andre steder (interview Kaufmann). Anita har muligvis en god forklaring:

”Kristian har altid sagt til sig selv som ung, at hvis han skulle vælge et andet land, så vil det være Holland, at han vil bo. Det var inden han mødte mig, fordi vi minder meget om hinanden kulturmæssigt, og han kan godt lide Holland. Det er i den grad en mulighed, men det er ikke en sandsynlighed, for lige nu kan jeg bedre lide Danmark. Også hvis jeg ikke havde min partner, eller hvis jeg vil miste mit arbejde, så vil jeg blive boende i Danmark.” (Interview Kort)

Danmark og Holland ligner meget hinanden socialt- og kulturmæssigt, som kan være en grund til, at Maarten føler sig så hurtigt hjemme i Danmark (Interview Kaufmann). Pieter er flyttet til Danmark sammen med sine forældre og søskende, som påvirker hans syn på emnet:

Når jeg kører på motorvejen eller et eller andet sted hen, så er det her der er mit hjem og vi har også mine forældre, som bor på den stor gård. Vi har det hele i fællesskab, og vi har et kæmpe hus. Det var altid meningen, at vi vil flytte derved, men jeg føler mig mest hjemme her, for vi har pragtfuld natur bagved derhjemme. Locations det er bare temporary. (Interview P. Oosterhof)

Selvom han taler om fællesskabet foretrækker han alligevel at bo sammen med sin lille familie, hvor både forældrene og hans bror selv har en gård i nærheden. De kan godt lide deres privacy og den ro de finder på deres egen matrikel. Man er hjemme der, hvor familien eller ens partner har deres hjem. Heidi tilføjer:

”Jeg tror, at i Holland, der har man nogle indgangsvinkler med gamle venner og familie og så noget. Hvis jeg skulle flytte tilbage, så skulle jeg nok finde min vej igen. Men jeg tror også, at man

ændrer sig meget selv ved at flytte til et andet land. Specielt efter så lang tid.” (Interview H. Oosterhof)

Som Heidi fremhæver, er man ikke det samme menneske, som dengang man flyttede fra Holland. Det vigtigste for hende er, at et sted, hvor hun bor, føles som hjem. For Pieter og Heidi behøver det ikke nødvendigvis at være Holland, hvis det ikke længere skulle være Danmark (Interview Oosterhof). Ligesom Ingrid, der på grund af gården er bundet til Danmark, men hvor hun kan se en fremtid, hvor hun er andre steder:

”Jeg kan godt se for mig, at når jeg ikke skal være landmand mere, at jeg har locations. At jeg både har en seng i Holland, måske et sommerhus, for jeg har tit sagt, at jeg vil købe en camper og leve som en sigøjner.” (Interview van den Hengel)

Hun er lidt en 'dweller' (Urry, 2002), men hun nævner Holland, hvor hun har familie og venner, som hun stadigvæk har kontakt til (Interview van den Hengel). Paul er selv et menneske, der kommer rundt i verden, men han er ligesom Aizo, Pieter og Maarten enig i at hjem er derhjemme. Paul er i første omgang ikke enig med udtalelsen. Han kobler 'home' til værdier og beskriver:

”Jeg synes faktisk, at home alligevel er der, hvor mange har de vigtigste værdier. Det kan være ens familie eller andre ting, så home er home. Man er bare på flere locations. Jeg vil sige, at home er flere locations. Man kommer flere locations, men home er stadigvæk der, hvor man er tilknyttet mest. Hvor man har nogle emotionelle grunde, følelsesmæssige grunde.” (Interview van der Raad)

Det er koblet til værdier og familie. Han forklarer sin udtalelse med et eksempel, hvor han refererer til sit barndomshjem, som man kan være følelsesmæssigt knyttet til, som kan kobles til et behov for at være emotionelt forbundet, jf. 5.2.1. Der hvor man er vokset op kan ifølge ham kaldes for hjem, men det vil man ikke nødvendigvis have andre steder, så vil det være en 'location' (Interview van der Raad). Thijs tildeler alligevel steder, hvor han ikke bor, som steder, hvor han kan føle sig hjemme:

”Den er god. Det er rigtigt. Det er faktisk sådan jeg ser verdenen. Jeg har et stykke tid boet i Grækenland, så man kan sige, at Grækenland er mit andet hjem. Nu har jeg boet rigtig lang tid, en stor del af mit liv i Danmark, så man kan sige, at Danmark også er mit hjem. Men når jeg er ned i Holland, så er det også mit hjem. Jeg har besøgt Montreal så mange gange, så jeg virkelig også kender byen in and out. Det er også en del af mit liv. Så det er locations.” (Interview Luyt)

Som han beskriver, er disse steder en del af hans liv, fordi han har været der så mange gange, som har påvirket hans syn på livet. Han virker til at have det Massey kalder for 'a global sense of place', jf. afsnit 5.1.1. Romy føler sig ikke rigtig bundet til et sted, heller ikke, der hvor hun bor. Hun forklarer nok vel mest tydeligt, hvad de andre respondenter mener er med til at skabe følelse af at være hjemme:

”Jeg kan godt flytte rundt. Jeg tilpasser mig meget de omgivelserne jeg er i, og de mennesker jeg er med, og det er helt ok. Det handler mere om, dem jeg har omkring mig. Og jeg kan føle mig hjemme lige nu, hvor min mand og mit barn er. Men hjem er også hjemme hos mine forældre. Hvis mine forældre flytter til en anden by, så er det også vel stadigvæk hjem for mig.” (Interview Rasmussen)

Det er ikke stedet, men hovedsagelig relationen til familie og venner, der gør et sted til ens hjem. Det kan være det sted, et hus, hvor man bor med sin familie, og samtidig vurderer en del af respondenterne stadigvæk de steder i Holland, hvor de er vokset op, som hjem. En tilknytning til et hus, hvor man er vokset og boede sammen med sine forældre. Et studiested, hvor man har lært mennesker at kende, som stadigvæk er ens venner. Et land, hvor man stadigvæk har kontakt til mennesker, som man er vokset op med. Deres fortsatte behov for fysisk co-presence kan være en forklaring på, hvorfor VFR er et stabilt segment. Det er ikke kun selve stedet, men mennesker og deres værdier, der giver mening og betydning til et sted, som er koblet til menneskers identitet, jf. afsnit 5.1.1. (Jenkins, 2014).

10.4 Identitet

Menneskers identitet er dannet og er i forandring på grund af ens omgivelser. Det er både med til at skabe ens identitet på individuelt og kollektivt niveau. De hollandske migranter, har en identitet, der både er blevet konstrueret af deres barndom, deres oplevelser igennem livet og deres migration til Danmark, jf. afsnit 5.1.1 og 5.2.2. Det at være hollændere er indlejret i respondenternes identitet, fordi de er vokset op i Holland med medfølgende værdier og traditioner (Jenkins, 2014), men som de selv fortæller er de samtidig blevet til noget midt i mellem, jf. afsnit 10.2. Respondenternes børn er med til at vise, hvordan de bliver påvirket af at være en del af to kulturer. Selvom Tineke og Aizo's ældste datter Sabine kun har boet i Holland de første halvandet år af sit liv, føler hun sig på mange måder både dansker og hollænder. Hun er blevet konfirmeret, men hun sætter spørgsmålstegn ved traditionen, fordi det ikke er noget man gør i Holland (Interview Lycklama).

Pieter og Heidi havde sendt en af deres børn afsted til Canada via en Rotary organisation. Deres dreng skulle fortælle om Danmark på sit ophold, men han kom næsten ikke afsted, fordi han har hollandsk pas og nationalitet. Det var en ny situation for organisationen, som egentlig ønskede, at han vil få dansk statsborgerskab. Eftersom deres værdier har meget fokus på inklusion, og fordi det ikke var muligt at få dansk statsborgerskab så hurtigt, måtte han i sidste ende komme afsted alligevel.

Som Pieter nævner, er drengen født og vokset op i Danmark, og han har spist rugbrød hele sit liv, hvorefter han fortæller:

”Jeg tror, at i Canada, så forstår de det nok, for der er de næsten alle sammen migranter. Deres bedstemor var fra Ukraine, og de siger stadigvæk babuschka til hende eller baba. For det var tre generationer tilbage eller et eller andet. De forstår det måske lidt mere end danskerne gjorde.”

(Interview P. Oosterhof)

Her peger Pieter forsigtigt på et emne, som kan fylde meget blandt migranter og den etniske befolkning. Migration har altid været der, men stadigvæk fylder det meget i diskussionen om inklusion og eksklusion (Putnam, 2000) (Urry, 2007) (Jenkins, 2014). Der er allerede forskel indenfor Danmark mellem det Jyske og København, men også på national plan diskuteres danskheden og fremmedheden. Især dengang, der skulle tages stilling til, om Danmark skulle blive en del af EU (Jenkins, 2014), blev det tydeligt, hvad Pieter refererer til. Hvad er danskhed og hvornår er man dansker? Det er ofte i en negative retning, at man diskuterer nationalitet og danskhed (Jenkins, 2014), men som Paul nævner, kan det være noget positivt:

”Nationalitet er en sjov størrelse, for jeg har faktisk søgt om dansk statsborgerskab. Men det tager 29 måneder, plus, plus, plus. Men nationalitet det er en ekstrem følelse, det er noget som nogle gange er svært at sætte ord på. De følelser kommer hyppig frem, når der er fodboldkampe osv., hvor man er samlet med nogle andre. Selvfølgelig er man hollænder, men man bliver meget dansk efter mange år. Det betyder, at man tager mange ting af den danske kultur til sig. Det er fantastisk. Omvendt er jeg samtidig også stadigvæk hollænder, som har gjort, at jeg har kunne gøre og kunne opnå det, som jeg gerne vil. Med den måde som jeg er på. Min måde at være direkte på nogle gange. En vis mentalitet har hjulpet mig der, og det vil nogle gange sige en hollænders mentalitet, så det har været rigtig godt. Men ja, hvad føler man mere. En blanding vil jeg sige.” (Interview van der Raad)

Der er fordele ved at være en blanding, fordi man kan tage enkelte dele af en kultur til sig. Maarten er også allerede begyndt med at sammenligne kulturerne:

”Jeg føler mig stadigvæk meget hollænder. Jeg kan mærke, at jeg ofte sammenligner, hvordan tingene foregår i Danmark og Holland ud fra mit hollandske perspektiv. Det er måske lidt cliché, men når jeg er i Holland, så føler jeg mig lidt dansk, fordi man taler nogle gange ud fra det perspektiv.” (Interview Kaufmann)

Maarten føler sig stadigvæk meget hollandsk, fordi han kun har været i Danmark i kort tid, og fordi han stadigvæk skal lære sproget (Interview Kaufmann), som er vigtigt for at forstå den danske kultur (Jenkins, 2014). Samtidig føler han sig allerede hjemme i Danmark, fordi han godt kan lide kulturen. Han har ligesom Paul tænkt over muligheden for at blive dansk statsborger på lang sigt, men fordi det betyder, at han

skal miste sin hollandske nationalitet, synes han, at det er svært at tage stilling til (Interview Kaufmann). Migranter har mulighed for at se på livet ud fra forskellige perspektiver, som Romy, der forklarer:

”Jeg er begyndt at sætte nogle flere spørgsmålstegn ved de ting, som jeg har taget for givet. Som har været normalt, og som man er vokset op med som hollænder. Sådan er den indstilling man har, og så kigger man anderledes på det nu.” (Interview Rasmussen)

Det er som om der opstår en større bevidsthed om ens egen nationalidentitet, når man flytter til et andet land, hvor mennesker har andre traditioner, vænner, tankegang og livsstil (Jenkins, 2014), som påvirker individers anvendelse af mobilitet, jf. afsnit 5.3.1. Thijs er blevet endnu mere bevidst om, hvad det betyder at være hollænder, fordi han har boet i andre lande og har rejst til en del andre steder i verden. Hvordan det sted, hvor han er født og vokset op, har været med til at konstruere sin identitet:

”Jeg føler mig 100 million % hollænder. På alle de steder, hvor jeg kommer i verden. Jeg føler mig faktisk mere hollænder efter jeg er flyttet væk fra Holland. Jeg er hollænder i mit blod, og det kommer aldrig til at ændre sig. Jeg kommer aldrig til at være dansker. Jeg taler dansk med en accent, og jeg har ikke den samme tankegang som danskere. Det er bare sådan det er. Jeg har det helt ok med det og folk forhåbentlig også. Men jeg er hollænder, og det kan ikke laves om på.”
(Interview Luyt)

Migranternes accent er et fysisk tegn på, hvor stor en indvirkning ens opvækst har på et menneske fremover i livet. At en hollænder ikke er dansker, kan man hurtigt observere med sanserne, jf. afsnit 5.2. For at få en dybere forståelse for menneskers selvforståelse i forhold til deres national identitet, er det lige præcis interessant at spørge migranter, fordi de har mulighed for at sammenligne deres egne kultur med den danske kultur. Brigitta Frello henviser i sin publicering 'Cultural Hybridity' til Stuart Hall (Frello, 2006), som beskriver:

”You have to be familiar enough with it (the centre) to know how to move in it. But you have to be sufficiently outside it so you can examine it and critically interrogate it. And it is this double move or, what I think one writer after another have called, the double consciousness of the exile, of the migrant, of the stranger who moves to another place, who has this double way of seeing it from the inside and the outside.” (Hall & Sakai, 1998, pp. 363-364)

Generelt kan den mulighed anvendes til at se kritisk på samfundsmæssige dynamikker og strukturer, men ikke nødvendigvis på en negativ måde, for det kan lige så meget være på en positiv og konstruktiv måde, hvor det er med til at skabe et mere kosmopolitisk dynamisk samfund, jf. afsnit 5.1.1. Eller som Richard Jenkins kalder det

i bogen 'at være dansk', skal man se på de lyse sider, fordi migranter er bedre til at tage dele af den danske kultur til sig end ofte antaget (Jenkins, 2014).

Hollænderne har over tid taget en del af kulturen til sig, selvom der nogle gange er en undren over, hvorfor danskerne har en bestemt tradition. Konfirmationer er i hvert fald et eksempel, som bliver nævnt, som en tradition, der ikke giver mening ud fra et hollandsk perspektiv (Interview Lycklama). Til gengæld bliver den danske jul vurderet til at være vigtigere end den hollandske jul på grund af de mange traditioner og samvær med familien. Jul er på den måde indlejret i de hollandske migranter, og det tog ikke lang tid for at blive en del af deres livsstil (Interview Kort og van der Raad). Det er lige præcis de praktiske eksempler, der er med til at synliggøre den kollektive helhed, der udgør Danmark, som samtidig er med til at vise, hvor nemt kulturer kan blande sig. Der virker til at være en fortælling om et kontinuerligt homogent samfund, mens der er tale om et heterogent samfund i kontinuerlig forandring (Jenkins, 2014). De hollandske migranter bosat i Jylland, samt de beskrevne infrastrukturelle forskelle mellem regioner i Danmark er med til at vise diversiteten og uligheden i samfundet. Den samfundsmæssige udvikling i en globaliseret verden, hvor mennesker er blevet mere individualiseret, har medført, at den forestilling om et fælleskabssamfund er svært at finde i virkeligheden. Spørgsmålet er vel, hvordan man kan integrere uden at miste sig selv, og omvendt, hvordan danskerne ikke mister sig selv, hvor de selv er ved at blive til en global eller kosmopolitisk version af danskhed, jf. afsnit 5.1.1 (Jenkins, 2014). Mennesker med en anden etnisk baggrund og kultur fungerer som et spejl, der gør dem opmærksomme på forskelle og lighed, og hvordan det definerer dem. Hvad der fungerer i et bestemt land med hensyn til integrationen, er afhængig af landets historie, og dermed dens fortælling om sig selv. Man vil ikke være uønsket, så man tilpasser sig (Jenkins, 2014).

Hollændere er gode til at tilpasse sig, som Romy blandt andet nævner. Hun ønsker kun at være der, hvor hun kan være sammen med sin familie (Interview Rasmussen). En forklaring kan muligvis findes i hollændernes historie, eller eventuelt stabiliteten og roen i det danske samfund, der får respondenterne til at tilpasse sig så nemt og hurtigt. En anden forklaring kan være, at det kun er når nationalidentiteten er mest betydningsfuld i en bestemt situation eller sammenhæng frem for andre identiteter, at den har betydning (Jenkins, 2014), som når der er en landskamp (Interview van der Raad). Der er brug for tolerance, og der er hollænderne måske god til at strække hånden ud ved at arbejde hårdt for at integrere sig i et samfund, som heldigvis for dem ligner meget deres egne kultur. Det styrkes af, at danskere er bedre til at acceptere dem, som virker mere ens end forskelligt, fordi man kan identificere sig selv

i den anden (Frello, 2006) (Jenkins, 2014). ”Husk, at vi er mere ens end forskelligt”¹⁷. Hverdagslivet realitet er, at definitionen af danskhed allerede har ændret sig (Jenkins, 2014), og hollænderne er med til at redefinere det.

Forskning indenfor migration og identitet er blevet mere globaliseret og hybride. Kultur er dermed ikke kun noget man bærer, for der bliver diskuteret, hvorvidt man er med til at skabe kultur, hvormed kultur og sted ikke længere er forbundet (Frello, 2006). Det går imod den traditionelle tankegang, som Pieter med sit eksempel påpegede, hvor sted og grænser er med til at definere, hvem der tilhører, og hvem der ikke ’passer ind’. Menneskers bevægelser er med til at transformere kulturer og identiteter, hvor kulturelle fænomener bliver blandet sammen (Frello, 2006), der gør det muligt at føle sig hjemme på forskellige steder. Hollandske migranter er ud fra en selvvalgt migration ret sandsynligt interesseret i at tage en anden kultur til sig, men der kan argumenteres for, at ingen kultur er ren i sin form, og at alle kulturer allerede er hybride ligesom identiteter, og derfor er det nemmere at tilegne sig det, der ligner ens egen kultur (Frello, 2006) (Jenkins, 2014). Den proces virker til at være forstærket af den teknologiske udvikling og mobilitet, der er med til at skabe en mere globaliseret verden. Især betydningen af kommunikation i forbindelse med ankomsten af internet har gjort det muligt at være forbundet, jf. afsnit 5.1.2. og 5.2.3. Derfor vil der i det næste kapitel blive analyseret, hvilken betydning moderne kommunikationsmidler og internet har på migranternes fysiske mobilitet.

¹⁷ Udtalelse børnehaveklasse pædagog i fjernsynsprogrammet Kasper og Sofie, Sæson 2 afsnit 20, Får en ny ven. Norsk tv-program, der hedder Karsten og Petra. Serien er en filmatisering af bøger skrevet af forfatter Tor Åge Bringsværd. https://www.dr.dk/drtv/serie/kasper-og-sofie_7243

Kapitel 11 Betydningen af teknologisk udvikling og virtuel mobilitet

Udviklingen indenfor teknologien har skabt muligheden for at holde kontakt via sociale medier, og internet har gjort det nemmere og billigere at kommunikere med familie og venner i hjemlandet. De sidste 25 år er vi gået fra et samfund, hvor der hovedsageligt blev anvendt en fastnettelefon, til et samfund hvor vi går med små computere i vores hænder, som skaber adgang til hele verden. I forhold til de hollandske migranter bosat i Jylland, er der opstået en undren over, hvordan det har påvirket deres relationer med familie og venner, og dermed deres rejseadfærd og tilknytning til hjemlandet. I dette kapitel vil der derfor blive set nærmere på, hvordan sociale medier har påvirket migranternes fysiske og virtuelle mobilitet, og hvordan det påvirker deres faktiske mobilitet.

11.1. Sociale medier

Ligesom det ikke var almindeligt at flyve for 25 år siden, havde de fleste mennesker nok ikke regnet med at have adgang til smartphones, som har skabt muligheden for at kommunikere med nogen på den anden side af kloden. At den praksis er blevet til en normalitet, har medført, at respondenterne har nemmere ved at holde kontakt til hjemlandet. De nævner, at det hovedsageligt er Messenger og WhatsApp, som bliver anvendt til at holde kontakt til familie og venner i Holland. WhatsApp er en app, som bliver anvendt noget mere i Holland end her i Danmark konkluderer hollændere i deres interviews. Aizo og Tineke har boet i Jylland, mens sociale medier ikke var en del af dagligdagen og Aizo fortæller:

”Førhen var der kun fastnet, og så ringede man om aftenen på et fast tidspunkt. Og så var der også fax, så kunne man også lige faxe lidt, og så sendte man kort med posten.” (Interview A. Lycklama)

Som Aizo nævner, blev der anvendt helt andre kommunikationsmidler, og der var brug for at lave en fast aftale med hensyn til tid og rum, fordi man skulle være hjemme for at kunne modtage et opkald. Tineke bruger nu Facebook til at holde kontakten til Holland vedlige, men hun anvender stadigvæk en fastnettelefonforbindelse med sin mor (Interview T. Lycklama). Det viser, at der stadigvæk er en generation, som ikke kan følge med i den digitale alder, men det kan tænkes, at noget som en fastnetforbindelse forsvinder eller bliver anvendt endnu mindre i takt med, at disse generationer ikke er blandt os længere. Paul nævner et andet vigtigt aspekt i den forandring, der har fundet sted i forhold til de muligheder man har at kommunikere med folk andre steder i verden. Førhen var det enten telefon, fax eller brev, men nu er der mulighed for at anvende en foretrukne app:

”Det som jeg bruger med min gamle mor, mindst en gang om ugen, det er Face time. Så det er den ene som jeg bruger. Så bruger jeg meget WhatsApp med både venner og familie og erhvervsmæssigt. Mange hollændere bruger WhatsApp, så den bruger jeg. Kina bruger We Chat, så kan de følge med. Men WhatsApp bruger jeg, en enkelt bruger jeg Messenger med, men jeg bruger egentlig flere. Skype bruger jeg ikke så meget mere. Det gjorde jeg tidligere.” (Interview van der Raad)

Som Paul nævner, er det lidt afhængig af, hvem man snakker med, hvor personen kommer fra, og i hvilken sammenhæng, der bestemmer, hvilket medie man anvender for at kommunikere med vedkommende. Derudover har der allerede været en udvikling i anvendelse af apps. Paul nævner, at han ikke anvender Skype så meget mere, som han har gjort. Det viser, at der er en stor vifte af andre muligheder, der er bedre til at opfylde de nuværende behov (Interview van der Raad). Det er blevet meget nemmere og billigere at holde kontakt, hvor Ingrid nævner:

”Dengang var telefon meget dyrt og det var fastnet. Man kunne ikke bare ringe, så når man ringende, så ringede man en time eller så noget med veninder. Med mine venner har vi nogle gange sådan en Teams eller Zoom møde, det er fint nok. Mine forældre har lige fået en iPad, men det kan de ikke finde ud af. Så det er telefonen stadigvæk. Med de andre bruger jeg rigtig meget af de der gruppe WhatsApps og Messenger. For at holdekontakt til mine nevøer og niecer. At man hurtigt kan informere en hel flok og kommunikere samtidig. Det er helt klart en fordel.” (Interview van den Hengel)

Det er nemmere at holde kontakt med flere mennesker på en gang, som Ingrid påpeger, hvor især kommunikativ mobilitet i form af beskeder bliver anvendt til at informere et eller flere mennesker ad gangen. Derudover nævner hun ligesom Tineke, at de moderne kommunikationsmidler er for kompliceret for mange ældre mennesker (Interview van den Hengel). Den generation mangler færdigheder, der medfører, at de fravælger at anvende teknologier, der kræver internet, jf. afsnit 5.3.1. Det er mere naturligt for de yngre generationer, fordi de er vokset op med teknologien. Dermed er mennesker meget mere forbundet og har ordet netværk fået en hel ny betydning, fordi der er så mange forskellige former for mobilitet, der er med til at skabe disse netværk, jf. afsnit 5.1.1. og 5.2.

11.2 Nemmere at holde kontakt

De moderne kommunikationsmulighederne har gjort det nemmere at holde kontakt til familie og venner i Holland, fordi der er færre økonomiske begrænsninger end før i tiden på grund af internet, jf. afsnit 5.2.2 (Hania, et al., 2014). Det har i Tineke's tilfælde medført, at det har styrket sit forhold til specifikt en af hendes søskende:

”Det er blevet bedre, synes jeg. Vi ved mange ting, som mange andre søskende måske ikke ved fra hinanden. Jeg har tre storebrødre, og jeg har god kontakt med dem. Min storebror siger også: ”jeg har mere kontakt med dig på grund af alt den kommunikation”, i stedet for med sine andre brødre, som bor i Holland. Så vi har faktisk god kontakt. Vi bruger det meget.” (Interview T. Lycklama)

Den absolutte afstand påvirker dermed ikke så meget det forhold man har til søskende og familie, fordi der er virtuelle og kommunikative alternativer, jf. afsnit 5.2. Det er nemmere at følge med i dagligdagen som Anita nævner:

”Ja det gør det nemmere at holde kontakt, for så snakker man lidt mere om nogle små ting. Ting man finder på i dagligdagen. Men de venner, som er virkelig gode venner, som mine barndomsvenner, dem vil jeg snakke med uanset vel, og så plejer vi faktisk at ringe. I stedet for at skrive til hinanden.” (Interview Kort)

Hvordan man kommunikerer med hinanden, er påvirket af forskellige forventninger til mennesker, alt afhængig af forholdet til personen. I relationer med venner virker der til at være en mere naturlig tilgang end ved familierelationer, hvor der mere ofte kan være en forpligtelse i at holde både den fysiske og virtuelle kontakt vedlige, jf. afsnit 5.2.2. Heidi er bedre til korte beskeder end at ringe til folk:

”Nu har jeg en onkel, der er rigtig syg. Jeg tror ikke, at jeg vil have ringet til ham måske, men jeg tror, at det er nemmere for mig at holde kontakt over WhatsApp nu. Fordi det er på en måde måske vel nemmere, når det er svært.” (Interview H. Oosterhof)

Fordi det er muligt at sende korte beskeder, er det nemmere at kontakte andre mennesker. Disse teknologier har skabt flere verdensomspændende netværk, der især er konstrueret af menneskers virtuelle og kommunikative mobilitet, jf. afsnit 5.2. Der er ikke alle, som er med på bølgen, for der er nogle respondenter, der er tilbageholdende med at anvende disse medier. Både Pieter og Aizo har ingen Facebook, men det er deres koner Heidi og Tineke, der anvender mediet i mindre eller større omfang til at følge med i, hvad der sker i Holland (interview Lycklama og Oosterhof). Pieter har en praktikant, som har introduceret ham til WhatsApp, men han holder med vilje en formel tilgang til beskederne. Selvom Pieter synes, at det er svært at anvende et medie som WhatsApp, fordi han aldrig ved, hvordan det bliver tolket af modtageren, er han alligevel glad for, at han anvender det nu. Han er kommet med i en WhatsApp gruppe, hvor hans venner i Holland skriver alt muligt til hinanden. Han fortæller, at han føler sig mere med, og at det er blevet nemmere at følge med, hvad der sker i hans venners liv (Interview P. Oosterhof). Der er mange gange korte beskeder og en masse fis og ballade, men det virker til at være med til at holde kontakten vedlige:

”Det er lidt afhængigt af, hvor man er i livet. Nu er vi kommet i en periode, hvor venner bliver 50 og nu er der også Corona, så det spolerer det hele lidt. Men vi har haft to venner, som nu er blevet 50, og så var jeg lige med i en lille gruppe for sig, hvor man er en gruppe i en gruppe, hvor vi også lavede et banner til den ene og fik en øl, og så legede vi også med virtuelt. Men ellers vil jeg have kørt derned som overraskelse.” (Interview P. Oosterhof)

Nu hvor børnene er blevet ældre kan Pieter mærke, at der er mere overskud og nostalgien har givet ham et større behov for at have kontakt til og at være sammen med venner i Holland:

”Man kommer i en alder, hvor man har nogle andre perspektiver, og så får man, børnene bliver også ældre, så hænger man måske lidt mere tilbage til det gamle. Før har jeg ikke rigtig haft kontakt til dem, men vi har alle sammen kørt vores liv, og nu kommer vi lidt mere tilbage til rødderne måske.” (Interview P. Oosterhof)

Der kan diskuteres, om det vil have været muligt uden sociale medier at vedligeholde eller genskabe det kontakt på den måde. Nu har Pieter og hans venner fundet hinanden igen, fordi det var nemt at mødes et virtuelt sted. Der er en fordel i at kunne snakke med flere mennesker ad gangen, som Ingrid nævner. Det gør det ifølge hende mindre kompliceret at planlægge en tur til Holland og lave aftaler med familie og venner:

”Jamen jeg kan i løbet af nul komma niks informere mine veninder: ”Nu vil jeg gerne komme, skal vi organisere noget?”. Og det er meget nemmere. Man har hurtigt lavet nogle aftaler, og så kan jeg med den der, og den dag med den der, og før var det meget mere kompliceret. Man skulle ringe til alle. Jeg får min tid meget mere benyttet, når jeg er i Holland.” (Interview van den Hengel)

Det gør det nemmere at lave aftaler med familie og venner, hvor man hurtigt kan skrive en besked, som flere kan svare på, når der er tid til det. Som Ingrid nævner, har det den fordel, at man får meget mere ud af turen, når hun er fysisk i Holland, fordi man hurtigt kan lave aftaler inden man tager afsted. Derudover kan øget virtuel og kommunikativ kontakt medføre, at man hurtigere kommer til at snakke om at mødes fysisk, ifølge Maarten:

”Fordi man snakker mere med folk, så laver man hurtigere aftaler for at kunne se hinanden igen. Jeg tror, at det er rigtigt, fordi man hurtigere tænker: ”Skal vi ikke snart aftale noget en weekend?”. Hvor det nu må være i Danmark, halvvejs, eller i Holland, fordi man mere ofte snakker sammen. Det bliver i hvert fald ikke mindre og måske endda mere.” (Interview Kaufmann)

Generelt nævner respondenterne, at deres virtuelle kommunikation ikke har medført, at de rejser mindre. Det gør det nemmere at lave aftaler igen. Dermed er virtuel mobilitet med til at facilitere fysisk mobilitet. Det kunne forklare, hvorfor det

er blevet nemmere at vedligeholde kontakten til familie og venner i Holland, og hvorfor den virtuelle mobilitet ikke erstatter fysisk mobilitet, jf. afsnit 5.2.

11.3 Fysisk mobilitet

Når man flytter til et andet land, får disse kommunikationsmuligheder en større betydning, fordi det skaber muligheden for at vedligeholde kontakten med familie og venner i hjemlandet. På erhvervsområdet forventer Paul, at der vil blive rejst mindre fysisk erhvervsmæssigt men ikke privat:

”Grunden til, at vi nu bruger disse sociale platforme som WhatsApp og Face Time og Messenger. Det er jo stadigvæk egentlig bare en telefon, med det er en billigere måde at ringe til hinanden på og kommunikere på, og nu er også det visuelle med, så det er et ekstra plus, kan man sige. Men det gør ikke, at jeg vil rejse mindre socialt, hvis det er familien. Det har ikke nogen betydning der, overhovedet ikke. Så snart vi må rejse igen midt i 21, så vil jeg gøre det. Så det er ikke en substitut for at rejse.” (Interview vand der Raad)

Der er tre vigtige pointer i den sammenhæng i forhold til menneskers virtuelle mobilitet. For de første har lavere omkostninger medført, at flere mennesker har mulighed for at anvende disse medier. For det andet skaber det muligheden for at se, hvordan personen på den anden side har det, og det kræver mere fokus på selve samtalen. Samtidig påpeger Paul, at det ikke gør, at han vil rejse mindre til hjemlandet (Interview van der Raad). Den fysiske mobilitet bliver dermed ikke påvirket af den virtuelle mobilitet. Thijs er enig med Paul, at det kun delvis vil gælde for erhvervstrafikken, at virtuel mobilitet kan erstatte fysisk co-presence, jf. afsnit 5.2. Han synes, at det er meget vigtigt at holde kontakten til familie og venner vedlige:

”Hvis jeg har brug for at snakke med en person en til en. Hvis det er en tungere snak, så kan jeg godt finde på at rejse fysisk frem for digitalt. Men vi klarer det hele digitalt nu, så det er svært at sige. Vi har vant også til de nye løsninger, så det bliver den nye normal og den nye realitet. Så ja. Jeg vil rejse fysisk derned, hvis det er en ekstraordinær situation. En vigtig snak eller en begravelse eller store fødselsdage, bryllup, osv.” (Interview Luyt)

Digitale løsninger kan ikke skabe det samme effekt, som når man mødes face-to-face. Co-presence er afgørende for menneskers tillidsrelationer, jf. afsnit 5.2.1. Som respondenterne nævner, fungerer sociale medier i samtaler omhandlende dagligdagen og til at planlægge fysisk co-presence, jf. afsnit 11.2. Men det kan ikke erstatte behovet for at mødes fysisk, når det er noget mere personligt, som Romy kalder det. Hun nævner mere generelt:

”Helst fysisk, når det er noget, som tager mere end 3 sætninger. Jeg er superglad for mulighederne, og hvis det bare er en opdatering om, nu er jeg lige her, og skriver frem og tilbage, kan man sige, det praktiske: det er fint nok. Men jeg har det svært med at snakke om noget

personligt, fordi jeg nogle gange har svært ved at forstå, hvad folk siger. Så det er rart at kunne se deres ansigt og deres mund. Også når de indikerer, at de vil snakke, så synes jeg personligt, at det er svært at fornemme, om man kan afbryde hinanden. Hvis det er muligt, så vil jeg helst mødes fysisk. ” (Interview Rasmussen)

Virtuel mobilitet muliggør at holde kontakt om praktiske ting i hverdagen, men der er begrænsninger ved virtuel kontakt. Som Romy beskriver, er det svært at fornemme, hvordan man kan agere i en samtale, når mødet er digitalt (Interview Rasmussen). Der er brug for at være i samme rum for at kunne mærke efter, hvad der er passende i den pågældende situation, som kræver fysisk tilstedeværelse i både tid og rum, jf. afsnit 5.2. Ingrid havde en forventning om, at det ikke vil være muligt at vedligeholde kontakten til Holland. Hun tror, at kontakten vil have været meget mere sporadisk:

”På grund af de sociale medier har jeg kunne vedligeholde kontakten til mennesker i Holland. Jeg har også gode venner her, men jeg har stadigvæk mine venner i Holland også. Og det havde jeg for 25 år siden ikke regnet med, at det kunne vedligeholdes. Men det gør jeg, og det er på grund af WhatsApp og så noget, at man lige kan skrive. Man holder stadigvæk den forbindelse, og jeg er sikker på, at når jeg er 65, at jeg måske højt sandsynligt vil være mere ofte i Holland igen. Så har vi alle sammen lidt mere tid.” (Interview van den Hengel)

Ingrid ser frem til at være mere sammen med familie og venner i fremtiden. Maarten beskriver, at han anvender de forskellige medier dagligt til at holde kontakt til Holland. Han er vokset op i en verden med internet, men han kan ikke forestille sig, at det vil erstatte fysisk kontakt med familie og venner. På grund af virtuelle muligheder rejser han mindre til Holland arbejdsmæssigt, men venner og familie er en anden historie. Det er måske også nemmere for ham at rejse, fordi hans arbejde skaber en vis fleksibilitet. Han behøver ikke at være fysisk til stede et bestemt sted, så det er lige meget for ham, hvor han arbejder (Interview Kaufmann). At være sin egen arbejdsgiver kan være en fordel, fordi man har en vis selvbestemmelse over sin tid, hvor andre respondenter er begrænset på grund af børn og arbejde, jf. afsnit 6.2 og 6.5. Romy tror i modsætning til de andre respondenter, at hun vil rejse mere, hvis ikke det var for moderne kommunikationsmidler. Hun har til gengæld ikke så meget kontakt til venner fra Holland mere. Hun aftaler noget med dem, når hun er i Holland, men det er ikke noget, som hun har behov for:

”Det er bare naturligt, at det er gledet lidt ud, men det er også fint nok. Når man ikke er tæt på hinanden, så er det også svært at blive ved med at snakke. ” (Interview Rasmussen)

Der er en forskel, om det omhandler familie eller venner, som man er i kontakt med, for hun har daglig kontakt til sine forældre (Interview Rasmussen), hvor der er andre forventninger, jf. afsnit 5.2.2. Respondenterne virker ellers til at være enige om, at virtuel kommunikation ikke kan erstatte fysiske mobilitet.

Paul har på grund af sit arbejde følgende ideer om, hvordan kommunikation i fremtiden vil udvikle sig:

” Du bliver fuldstændig smadret med webinars, og studio her, og live studio der, det bliver sådan lidt, hvordan kan jeg genkende forskellen at kunne kommunikere på. Man bliver træt og mættet, ikke. Nej, det bliver så det hele nye opfindelse at kunne mødes face-to-face.” (Interview van der Raad)

Corona har gjort Paul opmærksom på sit behov for fysisk kontakt. Det er også noget som dronningen nævner i sin nytårstale, hvor hun som forventet snakkede meget om Corona krisen:

”Den tid vi har været igennem, har givet os alle stof til eftertanke. Hvad er det, der virkelig betyder noget for os, som samfund, som mennesker? Hvad har vi lært? Og hvad kan vi tage med os? Når man har mistet, eller måttet undvære, lærer man at sætte pris på det, man har. Vi har mærket, hvor meget kontakten til andre mennesker betyder, hvor vigtige de nære bånd er for os alle, og hvor væsentlig tilliden er – til hinanden – og til det samfund, vi alle er en del af. (Norup, 2020)

Dronningen nævnte specifikt danskerne i udlandet og mennesker som føler sig knyttet til Danmark, og at de må have følt sig mere afskåret. (Norup, 2020) Der er fortsat et behov for fysisk co-presence, som ikke kan erstattes af virtuel mobilitet, jf. afsnit 5.2, medmindre der ikke er andre muligheder. Corona har i den grad haft en indvirkning på menneskers og migranternes bevidsthed og behov for fysisk kontakt. Derfor vil der i det næste afsnit kort blive set på, hvordan Corona har haft en indvirkning på migranternes rejseadfærd, for så vidt det ikke er beskrevet tidligere.

11.4. Corona som øjenåbner

I forbindelse med Corona er der mange restriktioner, som er med til at påvirke folks rejseadfærd. Corona og de medfølgende restriktioner er ikke normen, men en usædvanlig situation kan være behjælpelig at synliggøre menneskers rationaler. Lige præcis fordi der reflekteres mere bevidst over, hvilke muligheder og begrænsninger der er til stede, kan det påvirke menneskers valg og handlinger i forbindelse med deres mobilitet. Det er et godt eksempel på, at manglende eller forskellige oplysninger kan medføre, at mennesker har potentielle for at rejse, men at de fravælger at anvende den mulighed, som mere generelt beskrevet i afsnit 9.5. Manglende oplysninger og igen usikkerhed er med til at påvirke Tineke's rejseadfærd. Udover, at arbejdspladsen ikke synes, at det er en god ide at rejse i disse tider, så var det også børnene, der medførte, at Tineke valgte at blive hjemme i efterårsferien (Interview T. Lycklama). Når Tineke og Aizo bliver spurgt om, hvad der kunne gøre, at de vil føle sig trygge igen, svarer Tineke:

”At være sikker på, hvad man skal og ikke skal. Om man skal i karantæne, eller om man ikke skal i karantæne. Eller om man skal lave en test. Alle de ting, at man er sikker på, om man må rejse. Fordi jeg føler det nu, at man ikke må rejse nu.” (Interview T. Lycklama)

Hun nævner efterfølgende, at hun tror, at det er sådan det fungerer, men hun er ikke sikker, fordi hun synligt leder efter bekræftelse hos sin mand Aizo. Derudover nævner hun, at det nok er bedst at blive hjemme. Hun vælger at være passivt, fordi der er uvished og uklarhed omkring mulighederne for at rejse (Interview T. Lycklama). Dette viser, at det ikke er begrænsende adgangsmuligheder eller manglende færdigheder, men at det er et fravalg, fordi der er utryghed og usikkerhed, der medfører, at de vælger at være immobile, jf. afsnit 5.3.1. Det er her især individets forståelse af virkeligheden (Foucault, 1994), der viser forskellen mellem potentiel og faktisk mobilitet. Sygdom eller en begravelse i Holland, vil til gengæld medføre, at hun vil rejse til Holland (Interview T. Lycklama).

De hollandske migranter har til gengæld rejst en del her i Coronatider, i de perioder, hvor der var en positiv rejsevejledning i forhold til Holland. Anita har deltaget i sin fars 60-års fødselsdag i sommers, hvor de kun har været derned i et døgn. Ellers har hun ikke rejst, og det har hun heller ikke lyst til:

”Det var meget mærkeligt, fordi man skal holde afstand, for det gør, at jeg ikke har lyst til at rejse derned. Jeg savner min familie, og jeg vil rigtig gerne se dem, og jeg vil rigtig gerne se mine venner, men hvis jeg kun kan se dem på afstand, så kan jeg lige så godt bare ringe til dem på Skype. For jeg vil bare rigtig gerne kramme dem, eller gør nogle ting sammen, i stedet for at holde afstand.”
(Interview Kort)

Som Anita nævner, er det et behov for fysisk kontakt, hvor fysisk co-presence ikke er det samme, hvis ikke må anvende alle sine kropslige sanser, som giver betydning til et behov for fysisk co-presence, jf. afsnit 5.2.1. Maarten som er flyttet i Coronatiden synes, at det er svært at vurdere, om han ellers vil se disse mennesker fysisk frem for virtuel:

”På det her tidspunkt er det den måde at kunne kommunikere med mennesker. Så WhatsApp, Face Time, Skype, Teams gør, at man kontinuerligt snakker med mennesker på den måde. Jeg ved ikke, om jeg ellers vil have set dem i real life. Jeg snakker egentlig meget mere med mennesker lige nu, fordi man snakker mere regelmæssigt med dem via disse moderne kommunikationsmidler.”
(Interview Kaufmann)

Maarten skriver med dem alle sammen dagligt via sociale medier som WhatsApp. Derudover snakker han med dem en gang om ugen via Face Time, Skype eller Teams. Han har på egen krop oplevet, at der var begrænset adgang til Danmark, hvor en af hans venner, som han rejste med, blev afvist ved grænsen. Han skulle rejse alene

videre med toget fra Hamburg. Samtidig har folk nok hurtigere valgt at rejse til Danmark i den periode, hvor det var tilladt, eller har familie og venner fravalgt at rejse til Danmark, fordi det ikke var tilladt (Interview Kaufmann). Hans situation viser, hvor begrænset bevægelserne er på grund af et adgangsforbud, jf. afsnit 5.3.1., for det var meningen, at en del flere familie og venner skulle besøge hans nye hjem i Thy. Alligevel har han fået besøg tre gange. Når jeg spørger, hvordan Corona har påvirket hans rejseadfærd, nævner han:

Ja, alligevel meget. Jeg vil have været i Holland mere ofte. Med hensyn til min rejseadfærd, så foretrækker jeg nok bilen nu. Jeg skal til Holland inden længe, så vælger jeg nemmere bilen, frem for flyvemaskinen eller toget. Hovedsageligt på grund af det offentlige, for at kunne komme frem uden alt for mange mennesker omkring mig. (Interview Kaufmann)

Bilen er mere privat, og det har medført, at det virker til at være en mere tryk måde at rejse på (Interview Kaufmann). Anita nævner i sit interview, at privacy i forvejen er en god grund til at anvende bilen, fordi man ikke skal tage hensyn til andre mennesker (Interview Kort). Nu hvor smittetallet er steget, skal rejsende vise en negativ test for at kunne rejse til Danmark og Holland. I Hollands tilfælde gælder det også for hollandske statsborgere, men indtil videre gælder det ikke for indrejse med bilen og tog i modsætning til færge og flyvemaskinen (Government of the Netherlands, 2020). Dermed bliver migranternes frie bevægelighed alligevel besværliggjort af disse nye krav, der påvirker deres potentielle mobilitet og anvendelse, jf. afsnit 5.3.

Konklusion

Dette projekt har sat fokus på *hvilke rationaler og praksisser hollandske migranter bosat i Jylland har i forhold til deres fysiske og virtuelle mobiliteter, samt hvordan personlige og udefrakommende muligheder og begrænsninger påvirker deres mobilitet*. Mobilitetsforskning har i det moderne samfund fået en anden betydning for den måde vi anskuer menneskers bevægelser på. Forskelle i og anvendelse af mobilitetspotentialer giver en bedre forståelse for respondenternes fysiske og virtuelle bevægelser, samt en generel indsigt i, hvor det er muligt at skabe lige adgang for alle. Interview som metode har givet muligheden for at få en bedre indsigt i respondenternes rationaler og praksisser med hensyn til hvordan og hvorfor de vælger at bevæge sig både i fysisk og virtuel forstand. Deres rejseadfærd er meget afhængig af deres personlige forudsætninger og formålet med rejsen. Alligevel er der nogle mønstre i deres rejseadfærd, hvor både tid, økonomi, fleksibilitet, effektivitet og antal skift på en rejse har en synlig indvirkning på deres valg af transportform. Samtidig er der underliggende sociale faktorer, der er blevet synliggjort i processen, der påvirker prioriteringen af disse andre faktorer og deres generelle rejseadfærd.

Personlig adgang og færdigheder

I projektet er der analyseret *hvordan migranternes personlige adgang og færdigheder påvirker deres faktiske mobilitet mellem Jylland og Holland*. Der kan konkluderes, at bilen i begge retninger er den foretrukne transportform, på grund af økonomiske og praktiske overvejelser. Medmindre de hollandske migranter bosat i Jylland, samt familie og venner rejser alene, hvor flere vælger at anvende flyvemaskinen eller toget. Især fysiske og aldersrelaterede begrænsninger af forældrene til respondenterne medfører, at der er et stigende behov for fysisk co-presence. Den ældre del af befolkningen når tit frem til et punkt, hvor bilen og kørekort ikke længere kan benyttes på grund af fysiske begrænsninger. Især forældrene til respondenterne har valgt at prøve flyvemaskinen som alternativ løsning til bilen. Selvom der er et ønske om at besøge børn og børnebørn, har utryghed medført, at det kun bliver anvendt i specielle situationer.

Respondenter i den arbejdsdygtige alder tilkendegiver, at der er begrænsninger i forhold til arbejde og feriedage, der sætter grænser for deres faktiske mobilitet. Dette har medført, at der i begge retninger i højere grad bliver valgt at kombinere erhvervsrejser, ferie og familie og venner besøg for at anvende individets sparsomme tid så effektivt som muligt.

Mange tidskrævende skift og manglende forbindelser i rurale områder medfører, at tog og flyvemaskinen bliver fravalgt. En længere rejsetid er ikke nødvendigvis en ulempe, for det kan anvendes effektivt på arbejde eller for at hvile sig. Derudover blev der opdaget manglende kendskab og tillid til mulige forbindelser og systemer, og hvad det vil kræve økonomisk at kunne anvende disse forbindelser. Utryghed og uvished begrænser anvendelse af mobilitetspotentialer til at besøge familie og venner.

Behov for co-presence og face-to face-kontakt

Der er analyseret *hvordan migranternes behov for co-presence og face-to-face kontakt påvirker deres fysiske mobilitet*. De hollandske migranter bosat i Jylland har en særdeles stærk tilknytning til både Holland og Danmark, som er forbundet til eksisterende relationer til familie og venner i begge lande, som medfører et behov for fysisk co-presence. Når tid er afgørende på grund af særlige omstændigheder i Holland, som f.eks. sygdom eller en begravelse, er komfort, tryghed og muligheden for at komme hurtigt afsted mere afgørende end økonomien. Respondenterne har taget højde for, at der skal være økonomien til at kunne komme hurtigt af sted, hvis der er behov for fysisk co-presence forbundet til en forpligtelse at deltage i bestemte begivenheder. I disse situationer er respondenterne god til at finde frem til alternative forbindelser, hvor de anvender deres magtressourcer til at udnytte deres mobilitetspotentialer. En del af disse respondenter er ved at være i kategorien 'det gode liv', som betyder mere frihed til at mobilisere sig, fordi økonomien, større børn og arbejde tillader det. Det skaber stigende mulighed og behov for at deltage i begivenheder og at være i kontakt med familie og venner i Holland.

Betydningen af virtuel kommunikation

Derfor er der analyseret *hvilken betydning virtuel kommunikation har på hollændernes fysiske og virtuelle mobilitet*. Moderne kommunikationsmidler og sociale medier har gjort det nemmere at holde kontakten vedlige til Holland. Disse medier bliver hovedsageligt anvendt til at orientere hinanden om dagligdagen og i praktiske sammenhæng for at lave aftaler. Virtuel mobilitet erstatter ikke fysisk mobilitet, fordi der er et behov for face-to-face kontakt, især i forhold til begivenheder. Det kan endda argumenteres for, at det er med til styrke relationer og kontakt til hjemlandet, der medfører et større behov for fysisk mobilitet.

Baseret på denne problemformulering er projektet kommet frem til følgende punkter:

- Økonomi, skift og tid er afgørende for valg af transportform. Begivenheder er typisk anledning til fysisk mobilitet. Bilen er den foretrukne måde at rejse på

med hele familien. Når respondenterne rejser alene, er der en mere ligelig fordeling i anvendelse af flyvemaskinen, bilen og toget.

- Bevægelser er hybride, fordi mennesker gerne vil udnytte deres sparsomme fritid så effektivt som muligt. Respondenterne er med til at tiltrække familie og venner til Danmark og har en indflydelse på deres rejseadfærd og anvendelse af turistiske aktiviteter.
- Personlige fysiske begrænsninger, manglende færdigheder og kendskab til potentialer medvirker, at især den ældre del af befolkningen ikke anvender deres mobilitetspotentialer, fordi de ikke føler sig trygt og mangler tillid til alternative forbindelser. Det kræver tilpassede og skræddersyede rejser med højt serviceniveau. Et behov for fysisk co-presence, forbundet til forpligtelse, især i forhold til familie, viser et stigende behov for faktisk mobilitet til og fra hjemlandet.
- Udefrakommende begrænsninger indebærer manglende adgang til offentlige transportsystemer i Jylland og lignende rurale områder i Holland, og manglende infrastruktur i forhold til de regionale lufthavne. Samtidig er der begrænset kendskab til mulighederne, samt manglende tillid til systemer, selvom individet har magten til at oplyse sig selv.
- Migranterne har en dobbeltidentitet, hvor respondenterne tilkendegiver, at de både føler sig hollænder og dansker. Kendskab og tillid til KLM og Schiphol som lufthavn har skabt en stærk tillidsrelation og dermed loyalitet. Hjem kan være forskellige steder, som er koblet til respondenteres hybride identitet.
- Virtuel og kommunikativ mobilitet har både gjort det nemmere at vedligeholde kontakten til familie og venner i Holland, samt mere effektivt at planlægge fysisk mobilitet til Holland. Virtuelle mobilitetsformer bliver anvendt til at snakke om dagligdagen og lave aftaler. Hvis der er behov for fysisk co-presence, kan disse kommunikationsmuligheder ikke erstatte fysisk mobilitet.

Disse punkter giver anledning til en diskussion, samt en perspektivering, hvor der diskuteres og laves overvejelser omkring, hvordan de hollandske migranter bosat i Jylland har gavn af, at der er en mobilitets- frem for en konventionel tilgang til genopbygningen af luftfartsektoren på regionalt, nationalt og internationalt niveau indenfor luftfarten.

Diskussion og perspektivering: mobilitetspotentialer

Det sociale liv har ændret sig i det moderne samfund, hvor der er kommet stigende fokus på individet. Ifølge Robert Putnam er det især, det John Urry kalder for imaginær mobilitet, jf. afsnit 5.2, der har haft en negativ effekt på menneskers relationer og fællesskabet. Han henviser blandt andet til Joshua Meyrowitz¹⁸, teoretiker indenfor kommunikation, der påstår, at elektronisk media generelt skaber hård konkurrence for fysisk social interaktion på specifikke steder (Putnam, 2000). Ifølge Putnam har det medført, at individers social kapital er forringet på grund af social eksklusion, fordi der er mindsket face-to-face kontakt og fysisk samvær. (Putnam, 2000) John Urry mener modsat Putnam, at der fortsat vil være brug for co-presence, og at Putnam ignorerer den stigende internationalisering, der kan tilskrives menneskers stigende mulighed og behov for mobilitet (Urry, 2002). De hollandske migranter bosat i Jylland er et godt eksempel på, at fysisk mobilitet ikke kan blive erstattet af andre mobilitetsformer, jf. afsnit 5.2 og 11.3. Den moderne virtuelle teknologi betyder, at det er muligt at holde kontakt til familie og venner vedlige.

Co-presence i mobiliteter

Som respondenterne nævner i deres interviews, har den fysiske afstand medført, at de efter mange år stadigvæk hovedsageligt har kontakt til deres direkte familie og nogle gode venner. Det er lige præcis afstand, der kan fremhæve, hvem tilhører individets inderkreds (Hania, et al., 2014). Heidi fortæller i den forbindelse:

”Hvis man er rigtig gode venner, så betyder det ikke så meget, hvor lang tid man har snakket med hinanden og hvor lang tid man ikke har ... Nogle venskaber kan ikke klare det. Det har også vist sig. Så er de vel nok ikke rigtige venner, tror jeg. Men jeg tror ikke nu på grund af alle apps og Facebook, at vi har flere eller færre venner, det tror jeg ikke på.” (Interview H. Oosterhof)

Afstanden kan medføre, at relationer går tabt, som Heidi nævner, men sociale medier som Facebook, Instagram, Messenger og WhatsApp er virtuelle rum, der har skabt muligheden for at holde familie og venner på afstand opdateret i hverdagslivet. Hvis det omhandler noget mere seriøst, så foretrækker migranterne at mødes fysisk. Respondenterne mener, at elektronisk media ikke har medført, at de rejser mindre. Det er faktisk blevet nemmere at holde kontakt til familie og venner i hjemlandet, jf. afsnit 11.2. Afstand og teknologisk udvikling indenfor sociale medier står dermed ikke i vejen for migranternes forhold til familie og venner. Der kan argumenteres for, at der er tale om en slags internationalisering i forhold til individers netværk (Urry,

¹⁸ Side 242

2002). Mobilitet er dermed flyttet udenfor lokale rammer (Putnam, 2000), men det er ikke ensbetydende med, at der er mindre behov for fysisk co-presence. Samfundets struktur har ændret sig, som Urry tilskriver mobilitet (Urry, 2002). Putnam refererer selv til Walter Lippman, der i starten af 1900-tallet allerede skrev om menneskers reaktion på den hurtige samfundsmæssige udvikling, og hvordan mennesker mangler stabilitet og er urolige, fordi mennesker ikke kan følge med i den hurtige udvikling (Putnam, 2000). Putnam anvender her Lippman's udtalelse:

*"We have changed our environment more quickly than we know how to change ourselves"*¹⁹.
(Putnam, 2000, p. 379)

Selvom mennesker måske ikke endnu har lært at balancere den frihed disse mobilitetspotentialer har givet det enkelte individ, er det ikke ensbetydende med, at det erstatter fysisk mobilitet eller mindsker et behov for co-presence. Co-presence, har som Urry nævner, ændret betydning, fordi det både kan være i fysisk og virtuel forstand (Urry, 2002). Sven Kesselring beskriver i sin artikel *Pioneering mobilities*, at der er opstået nye mønstre i forhold til menneskers bevægelser, og hvordan menneskers mobilitetspotentialer, bliver anvendt i praksis. Kesselring taler om en 'mobilitet strategi' og 'mobilitet management', hvor menneskers fysiske placering er blevet af mindre betydning, for mennesker er blevet mere mobile og fleksible i forhold til at anvende strømme i komplekse netværk (Kesselring, 2006), der henviser til den rumlige logik af Manuel Castells ide om 'strømmenes rum' (Castells, 2003). De enkeltes anvendelse af mobilitetspotentialer er dermed afgørende for, hvorvidt der er tale om mobilitet og immobilitet, som er afhængig af de enkeltes adgang og færdigheder, jf. afsnit 5.3.2. Virtuel mobilitet erstatter ikke fysisk mobilitet, men skal anskues som et supplement, jf. afsnit 5.2.3.

Det betyder til gengæld ikke, at 'sted' har mistet betydning, for respondenterne nævner, at hjemme er det sted, hvor man er sammen med ens familie, som er koblet til individets livsanskuelse. Der er samtidig andre steder, som enten også vurderes til at være en vigtig lokation i deres liv, eller som man gerne vil besøge, jf. afsnit 10.3, hvor imaginær mobilitet kan omdannes til fysisk mobilitet, jf. afsnit 5.2. Samtidig er det nok nemmere for hollænderne at integrere, fordi der er tale om frivillig migration (Hania, et al., 2014). Derfor kan der argumenteres for, at det ikke er virtuel mobilitet, der står i vejen for faktisk fysisk mobilitet, men at der er sociale faktorer i spil, der kan

¹⁹ Walter Lipmann, 1914, *Drift and Mastery: An Attempt to Diagnose the Current Unrest*, (Englewood Cliffs, N.J, Prentice Hall, 1961, s. 92, quote fra Sandel, *Democracy Discontent*, 205-206.

begrænse anvendelse af mobilitetspotentialer. Det er aldersmæssige behov, samt manglende kendskab og tillid til systemer, der medfører, at bestemte forbindelser ikke bliver anvendt, jf. afsnit 9.5 og 9.6. Derudover er der også begrænsede muligheder i forhold til adgang og færdigheder, hvor der er potentiale for at styrke menneskers generelle mobilitet, jf. kapitel 8 og 9.

Tilgængelighed for alle

Først og fremmest er der andre muligheder end for 25 år siden, som Paul beskriver:

”Jeg var 18 eller 19, da jeg fløj for første gang, og der var aldrig tale om, at det vil være naturligt for mine og dine børn: ”vi flyver bare”. Nu må man se, hvordan fremtiden ser ud. Men den selvfølge, fordi det med at flyve for 50 euro til nogle Europæiske byer, det må vi først se, om den gamle normalt bliver også den nye normalt fremover.” (Interview van der Raad)

Dengang var det ikke naturligt at anvende flyvemaskinen, som virker til at være en mere naturlig del af det sociale liv i nutiden, især for de yngre generationer. Derudover er der mere fokus på mobilitet som noget frivilligt, fordi det er med til at skabe ’det gode liv’, jf. afsnit 5.3.2. En mere kompleks samfundsstruktur kræver mere komplekse løsninger. De hollandske migranter ytrer et behov for bedre adgang, der kræver infrastrukturelle ændringer i fysisk forstand. Især de store forskelle mellem urbane og rurale områder bliver tydeligt i deres refleksioner og udtalelser, jf. afsnit 9.4. Noget som i forvejen bliver kritiseret af det danske erhvervsliv og kommuner i Jylland, der efterlyser mere fokus på Jylland, fordi det er med til at styrke Danmarks økonomi, samlede tilgængelighed og velfærd. (Hærvejskomiteen, 2020). Derudover mangler der kendskab til potentialer, som viser, at der er brug for at oplyse folk om potentielle forbindelser. Det kan styrke den manglende tillid og tryghed, der er for det ukendte, jf. afsnit 9.5. Især de ældre generationer har synliggjort, at der er brug for gentænkning af, hvad tilgængelighed betyder på individniveau i samfundet. Øget tilgængelighed kan eksempelvis skabes igennem direkte togforbindelser, der kobler transportsystemer bedre sammen, som bl.a. vil gøre lufthavne mere tilgængelig for både de ældre og yngre generationer, som styrker individers mobilitet, jf. kapitel 9. Der kan argumenteres for, at det er svært at overskue den store mængde strømme af information, som får den ældre del af befolkningen til at fravælge at anvende moderne kommunikationsmuligheder. Som flere respondenter har nævnt i deres interviews, anvender de typisk andre medier til at kommunikere med deres forældre end med andre personer i deres hverdag- og arbejdsliv, jf. afsnit 11.1. Der skal tages højde for forskellige behov med hensyn til mobiliteter (Lassen & Jensen, 2004) (Urry, 2007). Social kapital kan styrkes af co-presence andre steder end lokalt, som Putnam

ellers argumenterer for (Putnam, 2000). Det er ikke mobiliteten, der svækker menneskers social kapital, det er individers immobilitet, der er problemet ifølge Urry, som kan løses ved at skabe bedre adgang til mobilitet, jf. afsnit 5.2.3. Mobilitet er nødvendigt for at kunne skabe sociale netværk, der reducerer social kapital (Putnam, 2000). Det er med til at facilitere co-presence, som er afgørende for at skabe og styrke tillidsrelationer, der sikrer inklusion. Virtuelle mobiliteter er med til at rekonstruere menneskers mobilitet. Det er med til at skabe relationer indenfor sociale netværk og fremmer personlige relationer, som gør mennesker bevidste om, hvad der er nær og hvad der er på afstand, jf. afsnit 5.2.3., hvor tid og rum er blevet presset sammen (Castells, 2003). Fysisk mobilitet bliver ikke erstattet af virtuel mobilitet, for mobiliteter er konvergerende, jf. afsnit 5.2.3, der styrker individers mobilitetspotentialer, jf. afsnit 5.3.2.

Hybride mobilitet

Hvis individers identitet vurderes at være hybride, hvorfor ikke også deres mobilitet. De hollandske migranter har i forskellige sammenhæng valgt at bevæge sig fra A til B til C, osv., hvor forskellige segmenter bliver flettet sammen. Det er blevet almindeligt at kombinere erhvervsrejser, turisme og VFR, jf. kapitel 7. Ligesom der opstår mere overlap i forskningsfelter og paradigmer, virker der indenfor mobilitet til at være et behov for at se på individers mobilitet som noget hybride. Især indenfor luftfarten er det svært at vurdere, hvilket segment en rejsende tilhører, jf. afsnit 1.3. En turist kan være en migrant, der samtidig besøger familie og venner, og en erhvervsrejsende kan være turist, fordi personen vælger at forlænge sin rejse i fritiden, osv. I dette projekt har det vist sig, at de hollandske migranter bosat i Jylland i mange tilfælde har valgt at kombinere erhvervs- og turistrejser med familiebesøg, jf. afsnit 7.4. I undersøgelsen af VFR-segmentet, er det blevet tydeligt, at man ikke kan undersøge segmentet uden i mindre omfang at se på sammenfletningen med turisme og erhvervsrejser. Men samtidig er det vigtigt at fokusere på det enkelte segment for at få en dybere forståelse for individers rationaler og praksisser i forhold til deres mobilitet. Det kan kobles til det hermeneutiske perspektiv anvendt i projektet, jf. afsnit 3.1, som ligeledes ser på dele af et fænomen, der kan danne et bedre helhedsbillede. Derfor skal disse segmenter ligeledes anskues som enkeltstående i forhold til helheden. Samtidig skal der tages højde for, hvordan disse segmenter er flettet sammen, og hvilken betydning det har for den måde samfundet bliver indrettet på og påvirker individets mobilitet.

Konkurrence

De hollandske migranter bosat i Jylland har vist en fortsat behov for fysisk co-presence, som ikke kan erstattes af virtuel mobilitet, jf. afsnit 11.3. I normale tider er det udover tid og respondenternes familiesammensætning, økonomien der påvirker respondenternes valg. En flybillet koster minimum 1099 kroner fra enten Billund eller Aalborg (KLM, -), og man skal være i god tid, ifølge Anita:

Jeg plejede at købe dem, hvor det billigste fra Schiphol til Billund er 180 Euro, hvis jeg husker det. Men så skal man købe det 3 måneder inden, og jeg var ikke så fleksibel, så jeg forsøgte at gøre det 3 måneder inden, men tit så sker der noget nyt eller sjovt, eller en fødselsdag, som jeg bliver inviteret til. Eller en kortere tidsperiode, hvor jeg bliver nødt til at booke senere, hvor det koster lidt mere ... så er det signifikant dyrere. Jeg har i hvert fald udskudt nogle rejser, fordi det bliver for dyrt. (Interview Kort)

Økonomien har dermed stået i vejen for at anvende potentielle ruter og forbindelser til hjemlandet. Der er en stor del af respondenterne, der foretrækker at anvende bilen, fordi økonomien har en betydning, jf. afsnit 6.2. Paul som har ressourcerne til at flyve med hele familien nævner:

Det er stadigvæk behageligt, en nem og bekvem oplevelse! Hvis penge ikke er den store faktor, så gør man det. Hvis jeg ikke havde haft de penge, så vil jeg nok have argumenteret for, at man skal køre, men det er mindsettet og psykologi, som har ændret sig. (Interview van der Raad)

Dermed peger Paul på konsekvensen af manglende ressourcer i forbindelse med økonomisk kapital, som bl.a. får respondenterne til at vælge bilen frem for flyvemaskinen, jf. afsnit 6.2. Det er ikke respondenternes indkomst, men hvad mobilitetspotentialer betyder for deres faktiske mobilitet i forhold til inklusion og eksklusion, jf. afsnit 5.3. Fra Jylland er det på nuværende tidspunkt muligt at rejse fra Billund til London med enten British Airways til London Heathrow eller med Ryan Air til Stansted, hvor Ryan Air skaber konkurrencen på ruten til London (Billund Airport, 2020). Fra Aalborg er der tre flyselskaber, der konkurrerer om passagererne til København (Aalborg Airport, - (2)), hvor indenrigstrafikken står for halvdelen af lufthavnens trafik (Aalborg Airport, 2020). Den konkurrence mangler til gengæld på ruten til Amsterdam. Der kan diskuteres, hvorfor der er konkurrence på direkte og indirekte ruter til London og København, men ikke til Amsterdam og Holland. Thijs som både rejser erhvervsmæssigt og privat med flyvemaskinen, undrer sig over, at der ikke er konkurrence på den rute, eller i hvert fald til en anden lufthavn i Holland, Tyskland eller Belgien. Selvom han er meget glad for KLM og foretrækker at rejse med selskabet, nævner han:

Jeg kunne godt tænke mig, at der kommer konkurrencen på den rute fra Billund til Amsterdam. Fordi KLM udnytter den 100%, og det forstår jeg godt, og det vil jeg gerne støtte, men det kunne være rart, at der var en low cost carrier som Ryan Air for eksempel, der vil flyve fra Billund til Eindhoven eller Rotterdam. Weeze eller Dusseldorf, eller Luik/Liege, Antwerpen, alle mulige områder man kan flyve til. Jeg har selvfølgelig ikke undersøgt, om der er et marked til det, men jeg tænker, at hvis KLM flyver 5 gange om dagen til Amsterdam, så er det ikke alle transferpassagerer. Så må der også være plads til andre ruter. (Interview Luyt)

Ryan Air har prøvet at skabe en rute fra Aarhus til Eindhoven, som både Thijs og Paul har overvejet at anvende (Interview Luyt og van der Raad). Paul, som bor i Aarhus, anvender gerne KLM fra Billund og Aalborg. Alligevel nævner han også den planlagte forbindelse med Ryan Air til Eindhoven, der aldrig kom op at køre:

Ryan Air skulle flyve fra Eindhoven til Aarhus, som nok også vil gøre dig glad, hvis det skulle ske, men så var der for mange begrænsninger blev der sagt i Eindhoven i forhold til fly destinationen, så blev det droppet igen. Om det var rigtigt eller ej, det ved jeg ikke. Det er også lige meget. Men det der vil være ret afgørende for mig, for så vil jeg faktisk spare tid her. Jeg ved også, at der vil være til at arbejde med priser fra Ryan Air. (Interview van der Raad)

Pris og tid er vigtige faktorer for de hollandske migranter bosat i Jylland. Pieter har fire børn, som betyder en stor udgift, hvis de skal rejse med flyvemaskinen. I forbindelse med en rejse til Spanien, nævner han:

Men vi havde en lidt speciel rejse, fordi det er lidt en ulempe, når man bor i Danmark. Man skal først til de større steder, hvis man flyver fra Aalborg eller Billund. Der er ikke så meget pres på og ikke så meget konkurrence. Du betaler, ikke hovedprisen, men mere. Hvis man altid er seks, og man skal være seks med flyvemaskinen, så koster det kassen. (Interview P. Oosterhof)

Pieter peger her på en ulighed i forhold til mulighederne fra Jylland til andre dele af verden, hvor rejsende skal anvende en større hub som Amsterdam eller København. Maarten rejste en del med flyet til København for at besøge kæresten i Aarhus inden han flyttede til Danmark, hvor han forklarer, hvorfor han fravalgte at anvende de regionale lufthavne:

Den billigste billet fra Amsterdam, som jeg kunne finde i den tid, er en direkte forbindelse, med 5 daglige afgang, så rimelig fleksibel, også hvis man skulle afsted i sidste øjeblik, hvor man indenfor en måned bookede en billet, så var København det billigste. Også fordi forbindelsen mellem København og Aarhus er god. Hvis jeg skulle flyve til Billund, så vil det ikke spare mig en masse tid, og det samme gælder Aalborg, fordi jeg skulle til Aarhus. Plus at jeg kunne arbejde undervejs. (Interview Kaufmann)

Den gode togforbindelse med Jylland kan gøre, at folk vælger at flyve til København, frem for at anvende de regionale lufthavne i Jylland, som viser styrken af en god

kobling mellem lufthavne og offentlig transport. En kobling, som der mangler ifølge respondenterne i Jylland, jf. afsnit 9.1 og 9.2.

Derudover er der i København en rute, som skaber indirekte konkurrence til Holland, hvor Transavia har en rute til Eindhoven (Transavia, -), som muligvis kan forklare, hvorfor det er billigere at flyve til København fra Amsterdam (KLM, -). Paul har anvendt den forbindelse, dengang der var brug for at komme hurtigt hjem til Aarhus for at kunne deltage i en begravelse, mens familien var i Holland (Interview van der Raad). På den måde er der et billigere alternativ i København til dem, der skal rejse punkt til punkt til en anden del af Holland. Det er en forbindelse, der skaber indirekte konkurrence til KLM, selvom det er værd at nævne, at Transavia er et fuldejet datterselskab af KLM (Ahlgren, 2020 (2)). Ryan Air har forsøgt at skabe konkurrence i Aarhus, men Thijs forstår ikke valg af lufthavn:

Jeg kan ikke bruge Aarhus til noget som helst. Enten fra Billund eller fra Aalborg eller fra København, men Aarhus forstår jeg ikke. Men hvis der nu var en rute fra Billund til Eindhoven. Det vil ikke gøre KLM ondt. For folk der skal komme i Amsterdam, de kommer til Amsterdam.

(Interview Luyt)

Thijs kan godt tænke sig, at der kommer lignende indirekte konkurrence på ruten, som ikke nødvendigvis behøver at være Billund Airport, som ligger tættest på (Interview Luyt). På spørgsmålet, om der var mulighed for at skabe konkurrence, svarede Jesper Klausholm fra Billund Airport helt klart ja, men han fortsætter:

Det er hverken noget Billund eller Aalborg Lufthavn vil arbejde for, når der er noget som virker rigtig godt. Men omvendt så må vi også bare sige, at hvis vi ser på en by som London og Billund, der havde vi i hvert fald før Corona. Der havde vi 3 flyselskaber, og vi kunne sagtens have fået 4 eller 5 flyselskaber, der vil flyve mellem Billund og London. Så det vil jeg sagtens kunne forestille mig kunne ske til Frankfurt og Amsterdam, men det er selvfølgelig vigtigst at have sig for øje. Det er, at point til point markedet måske ikke er det samme, så derfor er potentiale ikke det samme.

(Interview Klausholm)

Der kunne være en pointe i, at potentialet ikke er det samme. Der kan dog argumenteres for, at hvis det fungerer på andre ruter, hvorfor ikke prøve at skabe lignende til Holland? Dengang Søren Svendsen fra Aalborg Airport blev spurgt om det var en ide at skabe særlige priser til VFR-segmentet, påpeger han, at det skal være KLM selv, og han fortsætter:

Det der kunne lukke op for det, det er konkurrence. Hvis der kommer et andet selskab, for der er rigtig mange som flyver mellem Aalborg og Amsterdam. Måske kan et selskab ikke tilbyde en masse connections, som KLM kan. Vi kan måske lave nogle point to point. Så har vi lige pludselig en meget kort rute med et meget stort optageområde i Holland. (Interview Svendsen)

Konkurrence er generelt et emne, der fylder meget i luftfarten, om det nu er regionalt, nationalt eller internationalt.

Konkurrence indenfor EU

På Europæisk niveau er det et emne, som fylder meget i Eurocontrol²⁰ hardtalk interviews, afholdt her i Corona tid med forskellige aktører i luftfartsektoren. I interviewet med Jost Lammers, CEO fra Munich Airport, spørger host Andrew Charlton fra Eurocontrol ind til lufthavnens samarbejde og særlige relation, som Munich Airport har med Lufthansa. Munich er Lufthansas 2. største hub i Tyskland, og der er en joint venture omkring terminal 2, som er specielt bygget til Lufthansa og partners (Eurocontrol, 2020). I Berlin ser man den samme tendens, hvor Lufthansa står for hele 38% af trafikken (Aagaard, 2020) Der bliver diskuteret, om det ikke skaber utilfredshed hos andre luftfartsselskaber, og om disse relationer står i vejen for vækst og konkurrence. Lammers nævner selv i den forbindelse, at slots²¹ er en 'disputed item'. Et emne som er en kontinuerlig diskussion mellem LCC's, som f.eks. Ryan Air og Wizz Air, og FSNC²² virksomheder som Lufthansa og KLM. (Eurocontrol, 2020) Wizz Air CEO József Váradi og Ryan Air CEO Michael O'Leary har begge i deres hardtalks ytret en utilfredshed med beskyttelsen af disse FSNC-virksomheder i forhold til slots og dermed muligheden for konkurrence. (Eurocontrol, 2020 (2)) (Eurocontrol, 2020 (3)) Især O' Leary gik hårdt efter lige præcis KLM, og hvordan den hollandske regering er med til at støtte KLM økonomisk. Det gør det svært at konkurrere, plus at går ud over kunderne og deres muligheder, ifølge O'Leary. Det er ikke uventet, at diskussionen bliver taget op, nu hvor der er en slots waiver²³, der betyder, at selskaberne ikke kan miste deres rettigheder med hensyn til slots her i Corona tid. (Eurocontrol, 2020) Dermed virker diskussionen om konkurrence, som kom frem i projektets interviews med de hollandske migranter bosat i Jylland pludselig meget relevant. En diskussion hvor både muligheder og begrænsninger for både luftfartsselskaber, lufthavne og kunderne i forhold til konkurrence kunne blive undersøgt. Især hvordan der er med til at skabe mobilitet og immobilitet, jf. afsnit 5.1.1.

²⁰ Eurocontrol er en kontrollerende institution, der er en vigtig del af luftfartens reguleringen og management på Europæisk niveau. (Larsen, et al., 2019)

²¹ En slot er tilladelsen til at lande eller tage af sted på et specifikt tidspunkt. (Budd & Ison, 2017)

²² Full Service Network Carrier: Selskaber der tilbyder et højt serviceniveau og skaber netværk forbindelser på kort og lang distance via deres hjemmebase, også kaldt for hub (Gillen, 2017)

²³ Fordi flyselskaber begyndte at flyve med tomme fly for ikke at miste deres slots i Corona tid, blev der besluttet, at der vil blive oprettet en midlertidig 'waiver', hvor selskaberne ikke kunne miste deres slots, hvis de ikke anvender dem. (European Commission, 2020)

En bæredygtig luftfartsektor

Det eneste, som luftfartsselskaberne og lufthavne virker til at være enige om, er en Open Skies aftale og en fortsat konsolidering (Eurocontrol, 2020) (Eurocontrol, 2020 (2)) (Eurocontrol, 2020 (3)) (Eurocontrol, 2020 (4)). Men som O'Leary nævner, går det ud over kunderne (Eurocontrol, 2020 (2)). Respondent Paul nævner sjovt nok lige præcis Ryan Air som eksempel på en dårlig kundeoplevelse:

”Det med Ryan Air, det er selvfølgelig udbud og efterspørgsel. Jeg har også tit prøvet det med nogle ruter til Sydeuropæiske destinationer, og hvis du selvfølgelig rejser i de typiske ferieuger, så er der ikke så mange penge at hente. Det er faktisk ugennemsommeligt og ikke transparent, som enhver forbruger egentlig hader. Det begynder på basis 100 og før du ved det ligger du på indeks 250 med alle de tillæg og gebyrer. Faktisk synes jeg, med en knap så god systematik. Normalt er grønt godt og rød dårligt, men den måde, som de manipulerer ens hjerne på i deres webshop altså når man køber billetter, og det er Ryan Air jeg snakker om. Det er jeg ikke så glad for, men så alligevel er det pengene nogle gange, som kan afgøre det. (Interview van der Raad)

Positive oplevelser og tillid er vigtig i forhold til kundernes loyalitet, jf. afsnit 9.5. Det er noget som Ingrid kan genkende:

”Alene, når man er i gang med at booke, for så bliver billetterne lidt dyrere, nej, hvor føler man sig bare snydt. ” (Interview van den Hengel)

Det gør faktisk, at hun slet ikke har lyst til at anvende et selskab som Ryan Air (Interview van den Hengel). Disse praksisser er med til at påvirke tillidsrelationen til flyselskaber, jf. afsnit 5.1.1 og 5.1.2., og dermed anvendelsen af flyvemaskinen som mulig transportform. Det er ikke kun kundernes rettigheder, for Corona-krisen har været med til at skabe ekstra opmærksomhed på rettigheder af arbejdstagere i luftfartsektoren. Et emne som diskuteres i forhold til billetpriser og konkurrence, fordi det gør det svært at sikre gode arbejdsforhold, ifølge fagforbundskvinde Livia Spera, der taler for en bæredygtig luftfartsektor (Eurocontrol, 2020 (5)). Et emne som Klausholm nævner i forbindelse med luftfartsselskab Wizz Air, der har sat sin fod ind på det Norske luftfartmarked, hvor der er et stærk fagforeningsgrundlag (Interview Klausholm), som allerede har vist sig til at være konfliktfyldt (Andreasen, 2020). Bedre forhold på arbejdspladsen, kan skabe en bedre social bæredygtighed. Lave priser på billetterne kan være med til at skade sektoren på lang sigt. Krisen minder luftfarten en ekstra gang om, at det er vigtigt at skabe en social, økonomisk og miljømæssig bæredygtig luftfartsektor, der kan skabe en vedvarig øget mobilitet for flere mennesker, samtidig med, at der tages højde for, hvad jorden og mennesket kan leve med (Eurocontrol, 2020 (5)).

Referencer

Ahlgren, L., 2020 (2). *Simple Flying*. [Online]
Available at: <https://simpleflying.com/transavia-history/>
[Senest hentet eller vist den 21 01 2021].

Ahlgren, L., 2020. *Simple Flying*. [Online]
Available at: <https://simpleflying.com/vfr-traffic-key-to-us-airlines/>
[Senest hentet eller vist den 01 11 2020].

Andersen, L. B., Binderkrantz, A. S. & Hansen, K. M., 2012. Forskningsdesign. I: L. B. Andersen, K. M. Hansen & R. Klemmensen, red. *Metoder i Statskundskab*. s.l.:Hans Reitzel Forlag, pp. 66-96.

Andreasen, D. L., 2020. *Check-in*. [Online]
Available at: <https://check-in.dk/wizz-air-boycot-og-mobning-er-brud-paa-menneskerettigheder/?fbclid=IwAR0ab166-CCVsn35cpRcyc5qKFd6X3a7ok9XnilXZSHvjVQwHDk-l1EMVIs>
[Senest hentet eller vist den 03 01 2021].

Billund Airport, 2019. *Bll.dk*. [Online]
Available at: <https://www.bll.dk/da-dk/om-lufthavnen/nyheder/befolkningen-vil-have-tog-til-flyet>
[Senest hentet eller vist den 05 01 2021].

Billund Airport, 2020. *BLL*. [Online]
Available at: <https://www.bll.dk/da-dk/statistikker>
[Senest hentet eller vist den 21 12 2020].

Billund Airport, 2020. *bll.dk*. [Online]
Available at: <https://www.bll.dk/da-dk/planlaeg-rejsen/rejseinfo/destinationskort>
[Senest hentet eller vist den 09 12 2020].

Billund Airport, -. *Banentilbillund.dk*. [Online]
Available at: <https://banentilbillund.dk/>
[Senest hentet eller vist den 05 01 2021].

Bissell, D., 2019. Proximity from a distance. Virtual and imaginative mobility through the intimacies of life on screen. I: O. B. Jensen, S. Kesselring & M. Sheller, red. *Mobilities Complexities*. London and New York: Routledge, pp. 41-47.

Budd, L. & Ison, S., 2017. *Airfield design, Configuration and Management*. I: L. Budd & S. Ison, red. *Air Transport Management - An International Perspective*. Oxon: Routledge, pp. 41-60.

Castells, M., 2003. *Netværkssamfundet og dets opståen*. dansk udgave red. København: Hans Reitzels Forlag.

Cresswell, T., 2006. *On the move - mobility in the modern western world*. New York: Routledge.

Cresswell, T., 2014. *Mobile Lives Forum - Mobility between movement, meaning and practice*. [Online]

Available at: <https://www.youtube.com/watch?v=EXo0gdIVvNU>
[Senest hentet eller vist den 17 01 2021].

Egholm, L., 2014. *Videnskabsteori - Perspektiver på Organisationer og Samfund*. 1 red. København: Hans Reitzels Forlag.

Elklit, J. & Jensen, H., 2012. *Kvalitative datakilder*. I: L. B. Andersen, K. M. Hansen & R. Klemmensen, red. *Metoder i Statskundskab*. 2 red. s.l.:Hans Reitzels Forlag, pp. 117-143.

EUR-Lex, 2004. *EUR-Lex*. [Online]
Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32004L0038>
[Senest hentet eller vist den 21 12 2020].

Eurocontrol, 2020 (2). *Eurocontrol.int*. [Online]
Available at: <https://www.eurocontrol.int/event/eurocontrol-aviation-hardtalk-live-ryanair>
[Senest hentet eller vist den 09 12 2020].

Eurocontrol, 2020 (3). *Eurocontrol.int*. [Online]
Available at: <https://www.eurocontrol.int/hardtalk/wizzair>
[Senest hentet eller vist den 09 12 2020].

Eurocontrol, 2020 (4). *Eurocontrol.int*. [Online]
Available at: <https://www.eurocontrol.int/hardtalk/klm>
[Senest hentet eller vist den 09 12 2020].

Eurocontrol, 2020 (5). *Eurocontrol*. [Online]
Available at: <https://www.youtube.com/watch?v=-VSQe97wDmc>
[Senest hentet eller vist den 22 12 2020].

Eurocontrol, 2020. *Eurocontrol.int*. [Online]
Available at: <https://www.eurocontrol.int/event/eurocontrol-aviation-hardtalk-live-jost-lammers>
[Senest hentet eller vist den 09 12 2020].

European Commision, 2020. *Ec.europa.eu*. [Online]
Available at: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2020-10-14-aviation-slot-waiver-extension_en
[Senest hentet eller vist den 03 01 2021].

Flyvbjerg, B., 1991. Eksemplets Magt. I: *Rationalitet og Magt*. København: Akademisk Forlag, pp. 137-159.

Flyvbjerg, B., 2015. Fem misforståelser om casestudiet. I: S. Brinkmann & L. Tanggaard, red. *Kvalitative metoder*. København: Hans Reitzels Forlag, pp. 497-520.

Foucault, M., 1994. *Viljen til Viden*. : I Richter, Jasmin, 2011, Magt og Afmagt i Individets liv, Psyke & Logos, 32, 418-431 red. København: Det lille Forlag.

Frello, B., 2006. *Cultural Hybridity - Contamination or Creative Transgression?*, Aalborg Universitet: Akademiet for Migrationsstudier i Danmark.

Gillen, D., 2017. Aviation Economics and Forecasting. I: L. Budd & S. Ison, red. *Air Transport Managment - An International Perspective*. New York: Routledge, pp. 23-40.

Government of the Netherlands, 2020. *gorvernment.nl*. [Online]
Available at: <https://www.government.nl/topics/coronavirus-covid-19/tackling-new-coronavirus-in-the-netherlands/travel-and-holidays/people-arriving-from-outside-eu-schengen>
[Senest hentet eller vist den 01 01 2021].

Hall, S. & Sakai, N., 1998. A Tokyo dialogue on Marxism, identity formation and cultural studies. I: C. Kuan-Hsing, red. *Trajectories: Inter-Asia Cultural Studies*. London & New York: Routledge, pp. i Frello, B., 2006. *Cultural Hybridity - Contamination or Creative Transgression?*, Aalborg Universitet: Akademiet for Migrationsstudier i Danmark..

Hania, J., Cohen, S. A. & Williams, A. M., 2014. Rethinking Visiting Friends and Relatives. *Population, Space and Place*, Årgang 21, pp. 585-598.

Hooks, B., 1991. *Yearning: Race, Gender and Cultural Politics*. : I Urry, J. 2002, Mobility and Proximity, *Sociology*, 36 (2) red. London: Turnaround.

Hærvejskomiteen, 2020. *Hærvejskomiteen*. [Online]
Available at: <http://haervejskomiteen.dk/wp-content/uploads/Haervejsmotorvejen-infobrochure.pdf>
[Senest hentet eller vist den 12 05 2021].

Jacobsen, B., Tanggaard, L. & Brinkmann, S., 2015. Fænomenologi. I: S. Brinkmann & L. Tanggaard, red. *Kvalitative metoder*. 2 red. København: Hans Reitzels Forlag, pp. 217-240.

Jenkins, R., 2014. *At være dansk: Identitet i hverdagslivet*. København: Museum Tusculanums Forlag.

Kaufmann, V., Bergman, M. M. & Joye, D., 2004. Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), pp. 745-756.

Kesselring, S., 2006. Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility. *Environment and Planning*, A(38), pp. 269-279.

Kesselring, S., 2009. Global Transfers Points - The making of airports in the mobile risk society. I: S. Cwerner, S. Kesselring & J. Urry, red. *aeromobilities*. London: Routledge, pp. 39-60.

KLM, -. *KLM*. [Online]
Available at: <https://www.klm.com/destinations/nl/en/europe/denmark>
[Senest hentet eller vist den 19 01 2021].

Kvale, S. & Brinkmann, S., 2015. *Interview- Det Kvalitative forskningsinterview som håndværk*. 3 red. København: Hans Reitzels Forlag.

Larsen, G. R., Janko, K., Jensen, O. B. & Lassen, C., 2019. *Global Aviation Trends*, Aalborg: Airport City Futures and Innovation Fund Danmark.

Lassen, C. & Jensen, O., 2007. Mobilitetsforskningen på arbejde!. *Nordisk Samhällsgeografisk Tidskrift*, Årgang 41/42, pp. 11-34.

Lassen, C. & Jensen, O. B., 2004. Den globale bus - om arbejdsrejsers betydning i hverdagslivet. I: M. H. Jacobsen & J. Tonboe, red. *Arbejdssamfundet*. København: Hans Reitzels Forlag, pp. 241-279.

Lassen, C. & Laursen, L. H., 2021. *Mobilizing Place Management*. London: Routledge.

Luchtvaartnieuws, 2020. *Luchtvaartnieuws*. [Online] Available at: <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/united-airlines-hervat-in-november-dertig-internationale-routes> [Senest hentet eller vist den 01 11 2020].

Lynggaard, K., 2015. Dokumentanalyse. I: S. Brinkmann & L. Tanggaard, red. *Kvalitative metoder*. København: Hans Reitzels Forlag, pp. 153-168.

Lyons, G., Jain, J. & Holley, D., 2007. The use of travel time by rail passengers in Great Britain.. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(1), pp. 107-120.

Martinsen, B. & Norlyk, A., 2011. Tre kvalitative tilgange. Fænomenologi, hermeneutik og Grounded theory. *Sygeplejersken*, 111(12), pp. 64-68.

Massey, D., 1994. A Global Sense of Place. I: *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press.

Norup, M. L., 2020. *DR*. [Online] Available at: <https://www.dr.dk/nyheder/indland/se-og-laes-hele-dronningens-nytaarstale-here> [Senest hentet eller vist den 01 01 2021].

Putnam, R. D., 2000. *Bowling Alone*. New York: Simon & Schuster.

Sheller, M., 2019. Following. I: O. B. Jensen, S. Kesselring & M. Sheller, red. *Mobilities and Complexities*. London and New York: Routledge, pp. 33-38.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2019. *Kollektiv Trafik i Yderområder*, Lyngby: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Transavia, -. *Transavia*. [Online] Available at: <https://www.transavia.com/en-NL/flights-eindhoven/eindhoven-copenhagen/> [Senest hentet eller vist den 21 01 2021].

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2017. *Luftfartsstrategi for Danmark*, København: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018. *Ekspertgruppen - Mobilitet for Fremtiden*, København: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Urry, J., 2002. Mobility and Proximity. *Sociology*, 36(2), pp. 255-274.

Urry, J., 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity.

Urry, J., 2014. *Mobile lives Forum*. [Online] Available at: <https://www.youtube.com/watch?v=G22hDmpfELk> [Senest hentet eller vist den 17 01 2021].

Wyman, O., 2020. *Forbes*. [Online] Available at: <https://www.forbes.com/sites/oliverwyman/2020/11/11/how-covid-19-may-permanently-shrink-the-business-travel-market/> [Senest hentet eller vist den 04 01 2021].

Aagaard, J., 2020. *Check-in*. [Online] Available at: <https://check-in.dk/lufthansa-har-sat-sig-tungt-paa-ny-berlin-lufthavn/?fbclid=IwAR2bXScGQnVBIE2i-tUyEWfRNcDm6zYQoJpn2viYk8sZrDHk0S6fP29I3lc> [Senest hentet eller vist den 03 01 2021].

Aalborg Airport, - (2). AAL. [Online] Available at: <https://www.aal.dk/koebenhavn> [Senest hentet eller vist den 09 12 2020].

Aalborg Airport, 2020 (2). AAL. [Online] Available at: <https://www.aal.dk/nyheder/2020/december/direkte-tog-til-aalborg-lufthavn#:~:text=S%C3%B8ndag%20den%2013.,helt%20s%C3%A6rlige%20og%20sikre%20forhold.> [Senest hentet eller vist den 18 01 2021].

Aalborg Airport, 2020. AAL. [Online] Available at: <https://www.aal.dk/om-aal/trafiktal-2005-2020> [Senest hentet eller vist den 21 12 2020].

Aalborg Airport, -. AAL. [Online] Available at: <https://www.aal.dk/se-direkte-rejsemaal> [Senest hentet eller vist den 12 01 2021].

Bilag A Interviewguide med aktører regionale lufthavne

Interviewer: Marieke van Hulst Pedersen Respondenter: Er det ok, at jeg optager interviewet? I forbindelse med data loven, skal jeg gøre opmærksom på, at det er mig personligt, som er ansvarlig for det indsamlede data, og at det ikke er universitetet/AAU! Introduktion: Interviewet omhandler familie/venner segmentet indenfor luftfarten. Interviewet bliver anvendt som ekspertinterview og som forundersøgelse til analysen. Båndoptagelse: interviewet bliver optaget og transskriberet. Ønsker du at få tilsendt selve transskriptionen til godkendelse? Tid: 45 minutter	
	<i>Interviewspørgsmål</i>
	Potentiale
Eksisterende fokus på VFR-segmentet	1. Hvordan opdager I potentiale markeder? Er det kunderne eller lufthavnen, der opdager potentiale muligheder og ruter? 2. Hvor ligger luftfartens fokus på nuværende tidspunkt i forhold til segmenter her i Coronatider? Nævn eventuel allerede United og deres fokus på turister og VFR.
	Bevægelser
Baggrund for ruten mellem Amsterdam og de Jyske Lufthavne	3. Hvornår blev ruten mellem Amsterdam og jeres lufthavn skabt? 4. Hvilken slags rejsende anvender ruten? Kom gerne med en historie om udviklingen. 5. Er der data eller statistikker tilgængelig med hensyn til specifikt denne rute? Hvis ja kunne jeg få adgang til det?
	Familie og venner segmentet
Eksisterende fokus på VFR-segmentet	6. Hvor mange af jeres rejsende er en del af familie og venner segmentet?

	7. Hvordan er det specifikt ift. ruten mellem Aalborg/Billund og Amsterdam? 8. Hvordan bliver der taget højde for familie- og venner segmentet i forhold til ruteudvikling? 9. Hvorvidt er selve lufthavnen indrettet til at tiltrække dette segment? 10. Hvad kan I godt tænke jer at lære om dette segment? Referer også til United og deres fokus på segmentet VFR! 11. Hvordan forventer I, at Corona vil påvirke familie og rejsesegmentet i fremtiden?
	Kommunikation
Fysisk og virtuel mobilitet	Referer her til Claus' udtale om erhvervsrejsende, og at disse nok vil rejse mindre og vil anvende digitale løsninger. 12. Hvordan vil den teknologiske udvikling indenfor kommunikation påvirke flytrafikken i fremtiden? 13. Hvor ligger balancen mellem fysisk og virtuelle møder? Referer eventuelt til egne oplevelser for at diskutere emnet. 14. Er du enig i, at digitale løsninger kan skabe mobilitet?
	Afslutning
Hvilken viden har informanten, som ikke er blevet overvejet endnu, der kan bidrage til projektet?	15. Hvad vil du selv gerne tilføje til interviewet i forhold til emnet? 16. Har du nogle gode råd til en kvinde, der gerne vil arbejde indenfor luftfarten?

Bilag B Transskribering Jesper Klausholm

Dato: 21. oktober 2020

J: Jesper Klausholm

M: Marieke van Hulst Pedersen

J: Vi har en bagkant, der hedder kl. halv.

M: Ja men så vil jeg komme i gang. Er det ok, at jeg optager det hele? Det skal jeg lige spørge dig om.

J: Det er helt i orden.

M: Super. Jeg vil lige give en kort introduktion, så du er lidt med på, hvad det er, jeg vil spørge dig om. Sidste gang var det meget overordnet, altså hvad har liberaliseringen gjort med lufthavnen og dens udvikling.

J: Ja.

M: Claus og jeg blev enige om, at det kunne være meget spændende, at jeg vil gå mere i dybden med Visiting Friends and Relatives segmentet. Lige præcis fordi jeg kommer fra Holland, og så har jeg en masse kontakt til folk her i Danmark. Altså hollændere i Danmark. Jeg tænker, at især her i den her Corona tid er det faktisk et endnu mere spændende segment, fordi der er jo mange luftfartsselskaber, der udover turisme også prøver at fokusere på dem, og få dem til at rejse. Jeg tænker, at det er meget fornuftigt med de erfaringer jeg selv har. Jeg har lavet en lille forundersøgelse blandt hollænderne. Og de begynder nu at komme på sådan et tipping point, hvor de førhen var sådan, at nej vi skal overholde reglerne og vi bliver, hvor vi er. Hvor de nu begynder at mærke den der afsavn, at de ikke er sammen med deres familie mere. De siger også, at det er godt nok med Corona, men min familie er faktisk også meget vigtigt. Så man begynder faktisk at se, at de rejser igen, og det gør de hovedsageligt med bil og flyvemaskinen. Så det jeg sådan set egentlig vil spørge dig om i dag. Det er specifikt det her segment, og jeres erfaringer med det. Selvfølgelig også med lidt fokus på ruten Amsterdam og Billund. Yes?

J: Ja. Det lyder spændende, for VFR-segmentet er simpelthen noget af det mest spændende der er, synes jeg, personligt. Jeg synes at VFR-segmentet kan noget, fordi der er sådan en stabil efterspørgsel, hvorimod både businesssegmentet men også

leisure segmentet det er noget mere volatilt. Afhængig af økonomi, osv. Det er netop noget vi ser herud ved os, at det er VFR-segmentet, der holder tingene kørende. Nu kan man sige, hvordan definerer man VFR, for jeg ved godt, at hvis det er Visiting Friends and Relatives, men nu f.eks. Wizz Air, de har jo holdt sig flyvende her hos os under hele Corona krisen. Og det handler selvfølgelig om, at der har været Ukrainer og Rumæner og folk fra Baltikum, der måske arbejder i Danmark i 14 dage, og så flyver hjem til sin familie i en uge, og så flyver tilbage og arbejder 14 dage igen. Det kan man sige, men de flyver for at arbejde, men grunden til, at de flyver tilbage, er for at besøge deres venner og familie, eller for at være sammen med deres venner og familie. Så jeg synes jo, at det er mere end fair, at det er businesstrafik i hvert fald. Det er et super stærkt segment, fordi som sagt, selvom der er Corona, så fløj de videre. Og helt generelt ruteudviklingsmæssigt, så er det rigtig spændende at forsøge at afdække de her VFR-segmenter rundt i markedet. Da vi i sin tid arbejdede med Island, og vi ikke havde en rute til Island, var det det første segment vi kastede os over og forsøgte at skabe noget klarhed over, hvordan er det Islændere rejser på ferie eller rejser hjem for at besøge venner og familie i Island, eller omvendt danskere, der rejser hjem fra Island for at besøge venner og familie her, eller venner og familie fra Island, der besøger deres respektive familier. Fordi det er et relativt stort marked Islændere og Vest Danskere, der besøger deres respektive familie, så det er meget meget spændende. Det var lige noget indflyvende herfra. Jeg synes også, at VFR-segmentet kan noget helt specielt.

M: Jeg håber jo også, at mit speciale kan give lidt mere en indsigt i, altså hvad der gør, og hvornår folk vælger at rejse, og hvorfor de gør. Jeg tænker, at der er meget potentielle i den her. Jeg snakkede med Søren Svendsen for to uger siden, og der siger han også. Der er vi bare ikke god nok endnu. Jeg tænker, at vi kan lære rigtig meget, om det her segment, og blive bedre til det. Så jeg håber, at jeg kan tilbyde jer noget mere indsigt i, hvad deres rationaler er, når de vælger at rejse.

J: I hvert fald, hvad du også nævner i forhold til din undersøgelse, der kører lige pt. I forhold til, at folk er ved at være så Coronatrætte, at nu skal jeg simpelthen afsted, altså.

M: Ja. Helt bestemt. Coronatræt er mit favoritord lige nu, griner. Yes. Ehm. Et lidt generelt spørgsmål om potentiale. Hvordan opdager I potentielle markeder? Er det kunderne eller lufthavnen, der opdager potentiale ruter og muligheder.

J: Det er lufthavnen. Det er 100% lufthavnen. I forhold til ruteflytrafik. I forhold til chartertrafik er kunden Bravo Tours eller Spies, og så er det dem, der ligesom kender leisure markedet. Men i forhold til VFR og rutetrafik er det lufthavnen.

M: Jeg skal jo lige holde øje med tiden. Griner. Hvor ligger luftfartens fokus eller jeres fokus måske bedre sagt på nuværende tidspunkt i forhold til segmentet her i Coronatider?

J: Ja, godt spørgsmål. Der ligger fokus på det hele. Jeg kan ikke sige, at der ligger mere fokus på det ene eller det andet. Vi forsøger jo at gøre den forskel, at selvom det er en lille forskel over det hele. Vi har ikke nogen fokus. Jeg kan jo sige, at VFR-segmentet jo stadigvæk kører, og der er ikke så meget behov for at stimulere det segment, fordi folk vil gerne selv besøge deres venner og familie.

M: Yes. Sådan lidt mere generelt. Altså hvilke taler du specifikt om, sådan at folk kan blive ved med at rejse lige nu? Er der nogle bestemte lande eller ...

J: Jeg vil sige, at der faktisk ikke er nogle ruter, som vi har, som ikke på et eller andet måde er påvirket af VFR. Færøerne, Island, Norge, så har vi det hele Centrale og Østeuropa, der er der store VFR flows. Det er det også på London, London er Danmarks tiende største by, hvor danskerne indbyggere bor i London. Der er rigtig mange, der flyver til London for at besøge venner eller familien og den anden vej. Det samme gælder jo Paris, Amsterdam ikke for at få glemt, osv. Der er jo, jeg vil sige, at VFR-segmentet ligger på alle ruter, hvor de selvfølgelig flyver mere på det ene end andre, men det ligger på alle ruter.

M: I normale tider, hvor ligger balancen mellem antal rejsende på sådan nogle ruter, som f.eks. Amsterdam eller London? Hvordan er forholdene mellem erhvervsrejsende og leisure og så venner og familie?

J: Det tør jeg ikke at sige, fordi vi måler faktisk ikke specifikt på VFR-segmentet. I alle vores målinger fokuserer vi på business og leisure. Og vores VFR-segment indgår i leisure. Så jeg kan ikke svare dig på det. Specifikt for Amsterdam, generelt kan man sige for Amsterdam, kan man sige, at 75 til 80% af trafikken er connecting trafik. Så det er kun de 20 til 25%, der er point til point mellem Billund og Amsterdam. Og en stor del af det er også erhvervstrafik. For noget som også kendetegner VFR-segmentet, at det er meget prisfølsomt. Derfor er der til og fra Amsterdam og til og fra Holland er man jo hurtig til at skifte over til bil. Hvis KLM skal have 1800 kroner retur.

M: Den kan vi komme tilbage til senere. Det skal jeg lige huske. Hvordan bliver der taget højde for familie og venner segmentet i forhold til ruteudvikling fra Billund?

J: Der hvor vi kan se store minoriteter i vores marked. Der er der jo også en mulighed for at udvikle noget VFR. Vi har en rute fra Billund til Tuzla, som ligger ned i Bosnien. Det er et rigtig godt eksempel. Hvis vi kigger på Billund og de statistikker over udlændinge, der bor i Vest Danmark, jamen, så var det jo tydeligt, at der var 12 eller 15000 bosnier, der bor her i Vestdanmark. Og det er virkelig besværligt at komme til Sarajevo eller til Bosnien fra Vestdanmark generelt. Det så vi, og så snakkede vi med Wizz Air om, da de har en base ned i Tuzla og kunne få udviklet på det. Og det er 100% VFR-trafik, der er på Billund-Tuzla, eller ikke helt 100%, men en meget stor del.

M: Ok. Hvorvidt er selve lufthavnen indrettet til at tiltrække dette segment?

J: Det er jo i motorrummet heroppe i ruteudvikling, der er det. Det er ikke noget, som vi tænker over i vores passager flow. VFR-segmentet som sådan. Men det interessante er faktisk, ... , at VFR-trafik faktisk godt kan tænkes ind eller bør tænkes ind i terminalflowet. Men ellers er det vi tænker her på ruteudvikling og marketingafdelingen i forhold til kommunikation og i dialogen med flyselskaberne.

M: Hvis ... fortsat.

J: Det er jo klart i marketingøjne er altså, nu når Tuzla åbner med Wizz Air, så er det oplagt for os at lave sociale medier kampagner rettet mod Bosnier, der bor i Vestdanmark, og det gør vi allerhøjeste grad, hvor vi kan. For at gøre dem opmærksomme på, at det er muligt at flyve hjem for at kunne besøge venner og familie.

M: Ja. Hvordan tager I så mere højde for dette segment mere praktisk i selve lufthavnen? At det bliver nemmere for mig som hollandsk kvinde med to små børn at rejse ned til familien.

J: Det gør vi ikke. Vi arbejder rigtig meget på vores 'passing experience', og vi har ambitionen om at være en passageroplevelse i verdensklasse. Om du er VFR, leisure eller business, det er ikke så afgørende, men det er mere som individ, hvordan du går igennem terminalen, har oplevet det. Det måler vi så på. F.eks. kan det være, at du som mor med to børn har nogle inputs, hvordan vi kan håndtere security bedre end vi gjorde. Det forsøger vi så at arbejde ind i vores flow eller vores proces i security. Vi kigger ikke ret meget på nødvendigvis, hvorfor du kommer i terminalen. Vi kigger

mere på, hvad for nogle behov du har. Du kan godt have et overlappende behov, om du er VFR, business eller om du er leisure passagerer.

M: Har I, og det bare lidt en tanke mit i det hele. Har I overvejet, at hvis jeres erhvervsrejsende privat oplever, at der ikke er så meget plads til familie og venner, at det faktisk kunne påvirke deres valg, også i forhold til, hvor de rejser fra?

J: Det er nemlig helt rigtigt. Man kan sige, at hvis man er kommet i Billund Lufthavn i mange år, så er man den ene dag en erhvervsrejsende og næste gang du kommer er du leisure rejsende eller VFR-rejsende. Du laver og har forskellige behov, hvorfor du kommer for i dag, så ja det tænker vi rigtig meget over.

M: Hvad kunne I godt tænke jer at lære om dette segment? Hvor mangler I viden?

J: Det man godt kunne tænke sig at lære. Det er rigtig meget om adfærd. Jeg tænker igen i ruteudviklingsøjemed, hvor ofte besøger man hjemlandet, hvordan tænker man, når man besøger hjemlandet, hvor prisfølsom er man, når man besøger venner og familie. Det er jo alle sammen noget, som vi godt kunne bruge til at kanalisere videre til flyselskaberne i forhold til at blive stærkere til at tiltrække dette segment. Hvor lang tid før, booker du din billet, når du skal besøge din familie. Opholdslængde. Der er rigtig mange ting. Jeg tænker også ud fra turismeperspektivet, som også er rigtig interessant faktisk. VFR's bliver ikke i almindelige statistikker betragtet som turister. Jeg forestiller mig, at når din familie besøger dig. Bor du i Randers?

M: Yes.

J: Hvis du bor i Randers, så er det vel helt naturligt, at de boede hos dig, når de kom og besøgte dig. Så tæller de jo ikke med i nogle offentlige statistikker i forhold til overnatningsstatistikker. Det forbrug, som de har, bliver ikke regnet med nogle steder. I virkelighedens verden, så er den danske regering og den hele officielle danske turisme industri vel ligeglad med, at du har haft weekendbesøg. Det er jo tosset, din families penge er vel lige god. I går vel ud og spiser alligevel, og I går vel alligevel i Randers Regnskov.

M: Yes. Griner.

J: Så om man bor på et hotel eller ej, det kan for så vidt vel være ligegyldigt. Hvis man stadigvæk går ud i byen eller bruger området. Så derfor synes jeg, og jeg kunne godt tænke, at det kunne være interessant at undersøge, og at det vil blive taget med i den offentlige regi også. At man faktisk interesserer sig for VFR-segmentet også og ikke bare tænkte: de er ligegyldige VFR-segmentet, for det gør man i høj grad.

M: Helt enig. Fordi de bliver også, lige så snart de kommer herop, så ønsker de sig, og de opfører sig som turister og besøger ting og sager.

J: Lige nøjagtigt.

M: Hvordan forventer I, at Corona vil påvirke familie og venner segmentet i fremtiden?

J: Jeg tror ikke, at det vil komme til at påvirke segmentet, for det er det segment, som er mindst påvirket af Corona. Jeg tror, hvis vi får nogle harmoniserende rejsevejledninger indenfor EU, så vil man give sig til at rejse hurtigt igen i VFR. VFR er jo et godt og stabilt segment, som jeg sagde på et tidspunkt, man vil jo rejse for at besøge sine venner og familie.

M: Yes. Vi er helt enig, for jeg kan også mærke, at de forskellige luftfartsselskaber efterspørger den der regulering. At der er en regelsæt, som vi alle sammen skal overholde, at vi tester i lufthavnen, så folk kan begynde at rejse. Nu har jeg jo den luksus, at jeg kan blive hjemme, men jeg kan ikke tage min familie med, for så skal min mand sidde hjemme i to uger uden løn og mine børn må ikke komme i børnehaven og vuggestuen. Så jeg tænker helt bestemt, at det er godt, at de presser på. Nu skal vi have et ens regelsæt ellers skal I komme med flere penge for vi kan ikke holde det ud jo.

J: Nej lige præcis.

M: Men jeg fornemmer, at det går stærkt nu med at få de der hurtige quicktests op og lad os se, om det bliver til noget godt.

J: I hvert fald noget, som vi arbejder på også som branche, men det kræver at det offentlige er med. Hurtige tests er rigtig godt. Både i Aalborg Lufthavn og i Aarhus by er der SOS hurtig test muligheder nu. Men hvis det ikke giver anledning til at ændre karantæne regler og rejsevejledningen, så kan det vel næsten være ligegyldigt.

M: Ja.

J: Det handler om, at man fra den offentlige side, fra regeringens side siger ok, fair nok, bare man har en hurtig test, eller hvad kan man sige en hurtig test set up, så kan vi godt aflyse karantæne reglerne og rejserestriktioner.

M: Det kunne være godt, hvis de kommer så langt. Jeg vil skifte til et helt andet emne. Det er nemlig kommunikation. Det er nemlig også noget, som jeg gerne vil undersøge i forhold til det her emne. Jeg har diskuteret med min vejleder Claus Lassen, at jamen,

hvordan ser vi på kommunikation, og er der fordele og ulemper ved, at der er digitale løsninger. Som er blevet brugt rigtig meget i den her Corona tid. Der er egentlig to lejre i den diskussion. Enten så siger de, at hvis man har digitale løsninger, så rejser man meget mindre som man ser indtil videre ved erhvervsrejsende. Men samtidig vil jeg personlig argumentere for, at lige præcis de digitale løsninger har gjort, at jeg som hollandsk kvinde har haft nemmere mulighed for at holde kontakt til min familie og venner i Holland, som faktisk har gjort, at jeg har mere behov for at rejse, fordi jeg ikke har mistet kontakt til den side. Jeg vil gerne høre din holdning om den der diskussion, hvordan den teknologiske udvikling vil påvirke flytrafikken i fremtiden.

J: Man kan sige. At vi kan snakke igennem teams. Det vil ikke påvirke leisure trafikken. Det kommer ikke til at påvirke VFR-trafikken. Den tænker jeg er indeks hundrede. Det vi kan tale om, det er selvfølgelig erhvervstrafik, og hvordan det påvirker det, at vi nu har muligheden for at mødes på teams i højere grad. Vi bliver tvunget til at bruge det. Så jeg tænker, at det på kort sigt helt bestemt har en betydning, men jeg tror på, at det på mellemlang og lang sigt, der vil det få mindre og mindre betydning. Jeg siger ikke. Jeg tror, at vi på et eller andet tidspunkt om 3,4, 5, 6 eller 7 år, så er vi even seven igen. Jeg tror, at lige så snart de erhvervsrejsende begynder at rejse igen, lige så snart messerne åbner igen, lige snart konferencer starter op, så tror jeg, at vi vil se tilbagevende igen. Selvom man fra mange virksomheders side har en ambition om at skære i rejseaktiviteten. Jeg tror, at vi som mennesker er sociale væsener, og har brug for at mødes i højere grad end at mødes igennem en skærm. Jeg tror, at vi kommer til at bruge Teams rigtig meget mere end vi har gjort tidligere. Men jeg tror ikke nødvendigvis, at det vil komme i stedet for, jeg tror bare at det bliver en ad on. Trods alt har vi brug for at mødes og har brug for at rejse. Men jeg tænker helt klart, at det i en overgangsperiode vil vi se en reduktion. Jeg så nogle Mackenzie tal for nyligt, hvor de argumenterer for, at om 5 år vil erhvervsrejserne segmentet være indeks 70 i forhold til 2019. De siger, at erhvervsrejserne segmentet er permanent skadet af Corona. Men de andre to segmenter vil ikke være det. De vil lige så snart de kan, så vil de komme tilbage.

M: Yes. Hvordan tror du, at det er i forhold til den tillid folk har til at rejse igen. Hvornår rejsende synes, at det er trygt igen? Prøv at bygge lidt videre på det du siger. Altså, jeg tror bare, at rigtig mange er enige om, at der vil være færre erhvervsrejsende i fremtiden, men det vil blive fyldt op og overstige på grund af den leisure og VFR-segment. Jeg skal lige tænke, hvordan jeg kan formulere det. Du har allerede sagt det

lidt, men tror du, at teknologisk udvikling kan muliggøre mobilitet, om der vil være mere fysisk mobilitet frem for virtuel mobilitet. Hvordan vil den balance være tror du?

J: Jeg tror ikke, at den fører til mere, men det der er en interessant antagelse, det har jeg ikke tænkt mere over. Jeg tror ikke, intuitivt tror jeg ikke, at det vil føre til mere. Men jeg tror heller ikke, at det vil føre til reduceret rejselyst. Nej.

M: Det skal jeg nok finde ud af, Jesper. Griner.

J: Det vil jeg se frem til. Jeg håber, at du har ret.

M: Det er noget, som de undersøger meget i indenfor mobilitet. Virtuel og fysisk mobilitet, jeg synes, at det er meget spændende. Som sagt, så oplever jeg jo selv, at jeg er blevet mere fysisk mobile ud fra mit segment. Jo. Nåh. Vi ser på det. Jeg er spændt på, hvad hollænderne siger nemlig ... Hvad vil du gerne spørge hollænderne om, hvis du kunne få lov til at spørge dem om noget?

J: Det kunne være rigtig interessant at høre dem, om de egentlig selv har et overblik over rejserestriktionerne, om de egentlig har et godt billede af, hvordan de må rejse, og hvad forholdsreglerne er. For noget som vi oplever på tværs af alle rejsesegmenterne. Det er, at der er den danske befolkning, og derfor også den etniske befolkning i Danmark, men har ikke et overblik over, hvad retningslinjerne er. Skal jeg i karantæne, skal jeg testes, hvad må jeg og hvad må jeg ikke? Jeg oplever, at rigtig mange ikke rejser lige nu, fordi de simpelthen ikke kan overskue, om de må eller ej, og hvordan de skal forholde sig til det. Vi har formået at få det hele mudret så godt sammen, at det er fuldstændig umuligt at gennemskue, så derfor sige mange lige nu: nej, jeg venter med at rejse til næste år.

M: Yes. Det tror jeg helt bestemt, at du har ret i. Jeg har lavet nogle polls til de der grupper, hvor rigtig mange hollændere og danskere i Holland samles, og stiller spørgsmål. Man kan se på diskussionerne, at den der utryghed og manglende tillid gør, at de ikke rejser. Eller hvis regeringen siger det her, så gør jeg det her. Men som sagt, kan jeg godt se den der tipping point nu, hvor folk begynder at tænke: jamen, vent nu lige, bare fordi de siger det ene og ikke det andet. De vælger jo hver gang at skrive: vi fraråder at du rejser. Det er ikke, fordi de ikke må. Hele den der diskussion om, at de ikke må rejse eller bliver frarådet til at rejse. Den har taget rigtig lang tid og nu tænker folk, hvis jeg gør sådan og sådan, så kan jeg godt alligevel. Så det vil jeg helt bestemt også spørge ind til.

J: Det vil være fornuftigt. Må jeg foreslå, at hvis vi ikke er færdige endnu, må jeg foreslå, at jeg ringer dig op fra bilen om 7 minutter? Så kan vi tage 20 minutter mere, hvis det er.

M: Jo, det vil jeg meget gerne.

...

J: Hej, så kan vi fortsatte lidt endnu.

M: Jeg har lige sat dig på speaker, så jeg kan optage det hele. Jamen vi var ved at snakke om, hvad I ellers godt kunne tænke jer at lære om segmentet.

J: Ja, det er rigtigt. Jamen ellers så er der jo alt som jeg har, jeg ved ikke om jeg fik det sagt, men alt det med deres adfærd, altså. Hvornår de booker, hvornår de beslutter sig, om de har et fast mønster. Man kunne sagtens forestille sig, at der var nogle, som sagde. Det er til Jul, at vi altid tager afsted, eller i sommerferien er vi altid afsted eller påske.

M: Tidspunktet, yes.

J: Jeg synes også, at det kunne være rigtig interessant i samme forbindelse at finde ud af, hvor ofte får de selv besøg af folk derhjemme.

M: Yes. Det giver meget mening.

J: Ja.

M: For jeg har nemlig tænkt at spørge dem, både om deres egen adfærd, hvor tit de rejser ned til Holland og hvorfor og i hvilken forbindelse. Men også helt bestemt spørge dem om, hvornår kommer folk heroppe. For jeg har faktisk selv nogle faste besøgende hvert år, der besøger mig, og enten som du nævner sover her derhjemme ved mig eller booker noget et andet sted hen, alt afhængig af hvor mange de kommer og hvordan de kommer herop, osv. yes.

J: Yes.

M: Jeg synes allerede, at jeg kan se en tendens, som jeg ser ved mig selv, at den der tipping point og valg mellem bil og flyvemaskine. Der er Holland jo et super eksempel, fordi som du nævner Bosnien. Det er jo klart, at det er, jo nemmer at flyve.

J: Yes.

M: Holland er jo meget interessant, fordi det er meget følsomt, hvornår de vælger det ene eller andet.

J: Lige præcis.

M: Tit når jeg skulle rejse alene med børnene, så føler eg mig mere tryk ved at flyve. Men hvis jeg er sammen med min mand og rejser til Holland, så rejser vi med bilen, fordi man er mere fleksibel. Så jeg tænker helt bestemt, at der er nogle ting, som jeg kunne spørge dem om. Hvad kunne så gøre, at du skifter mening, hvorfor og hvordan kunne du blive overtalt til at flyve til Holland i stedet for at tage bilen.

J: Lige præcis. Præcis ja.

M: Så det er derfor, at jeg har tænkt, at der kunne være noget i.

J: helt klart, det med rejsefrekvens er meget interessant, fordi det kunne give os et godt billede af, hvor stort er andelen af markedet generelt. Selvfølgelig er der en forskel, om man er fra Holland eller man er fra Bosnien, eller hvad man er. Fordi noget, nu er dem fra Bosnien, de har boet i Danmark i rigtig mange år, og de er supergodt integreret og de er relativt også velhævende familier, så de har også råd til at rejse.

M: Ja.

J: Men der vil også være nogle, som kun har råd til at flyve en gang om året, eller som prioriterer, at de kan rejse en gang om året. På et eller anden måde.

M: jeg oplever for eksempel i mit eget område, at der er nogle familier, som alle sammen er her, så de har ikke behov for at rejse hjemme, fordi alle er heroppe. Griner.

J: Ja, men det er også det med afstand. Man kan sige, at hvis man har familie i USA, så er det anderledes, jeg tror, at jo længere man er væk, jo dyrere rejsen er, jo sjældnere ser man også hinanden. Jeg hører jo folk, der bor i Australien og Ny Zealand. De er måske hjem hver andet år. Jeg tænker, at du besøger Holland en gang i kvartalet eller noget.

M: Ja lige præcis. Jeg prøver en 3/4 gange om året. Jeg har faktisk et spørgsmål mere, hvis jeg må, som jeg kom i tanken om, som jeg synes er meget spændende, fordi Pieter Elbers fra KLM har jo sagt, at markedet i Europa er sådan en ti år tilbage i forhold til USA med deres udvikling. Man kan jo se f.eks., at United har satset meget på den der Visting Friends and Relatives især her i Coronatiden. Hvordan er de forskellige de to markeder, men også hvad kan vi lære af deres måde at gøre tingene på? Er det overhovedet muligt at sammenligne de to markeder med hinanden?

J: Det er et rigtig godt spørgsmål, jeg tror, at man skal starte med at kigge på, om, selvom der er mange fra Holland, der bor i Danmark, og Danmark der bor i England, så tror jeg stadigvæk. At selvom man i USA, der er man meget mere blandet, altså statsvis. Jeg tror, at det er jo det samme sprog. Det er meget svært at se, hvor blandet befolkningen er i USA. Men mit indtryk er, at det er væsentligt mere blandet. Jeg ved ikke om, hvis man bor i Texas, hvor familien bor, der nemt har boet der i mange år, men man har nemt at rejse til New York eller Boston, eller et eller andet. Jeg tror, at man rejser meget mere i USA, og man flytter meget mere i USA end man gør i Europa. Der skal meget til for at flytte til Italien eller til udlandet, selvom det er indenfor EU.

M: Selvom afstanden måske er mindre.

J: Ja selvom afstanden måske er mindre, så er der væsentlige større forskelle og sprog forskelle i Europa end der er i USA. I forhold til kulturen, det er en antagelse, men sproget der ved jeg på trods alt. Det vil være svært for mig at skulle arbejde i en fransk virksomhed, simpelthen bare fordi jeg ikke kan fransk.

M: Yes. Hvad med udviklingen? Kommer den til at følge den i USA, eller vil vi udvikle en helt egen model?

J: Jeg tror ikke, at vi kommer til at følge den samme udvikling, fordi jeg tror, på trods af, EU som koncept er meget længere bagud end de Forenede Stater er som koncept, og vil altid være det. Jeg tror aldrig, at vi bliver til en nation, som man er i USA på samme måde.

M: Yes.

J: Til gengæld så vil livstandarder gøre, at vi i Europa bare generelt rejser mere i Europa. Det tror jeg generelt, at konceptet EU er med til at få folk til at rejse mere. Men mere leisure.

M: Jeg synes nemlig, at der er nogle helt andre faktorer, der er på spil, som jeg ikke tror han højde for, men det kommer også an på, ud fra hvilket synspunkt man ser på tingene. Det kan jeg allerede mærke mellem Aalborg og Billund, men også Billund og Amsterdam, at man har et andet syn på verdens størrelse og geografien. Ja.

J: Ja.

M. Hvad var det nu mere jeg vil spørge dig om. Nu har jeg lige glemt det. Nåh ja. Det har jeg også foreslået det til Søren også. Jeg vil lige høre din mening om det. Det er helt teoretisk, altså hypotetisk. Kunne det tænkes, at der laves punkt til punkt

forbindelser til de større lufthavne Amsterdam, Frankfurt, der kunne konkurrere med sådan nogen som KLM og Lufthansa?

J: Svaret er klart ja. Det er hverken noget Billund eller Aalborg Lufthavn vil arbejde for, når der er noget som virker rigtig godt. Men omvendt så må vi også bare sige, at hvis vi ser på en by som London og Billund, der havde vi i hvert fald før Corona. Der havde vi 3 flyselskaber, og vi kunne sagtens have fået 4 eller 5 flyselskaber, der vil flyve mellem Billund og London. Så det vil jeg sagtens kunne forestille mig kunne ske til Frankfurt og Amsterdam, men det er selvfølgelig vigtigst at have sig for øje. Det er, at point til point markedet måske ikke er det samme, så derfor er potentiale ikke det samme.

M: helt bestemt. Det jeg oplever nu også, at Ryan Air, Michael O'Leary har virkelig gjort en del for at komme af med nogle omkostninger på deres faste medarbejdere, altså dem de ikke har fyret. Jeg kan fornemme, at både instanser som Eurocontrol, men også rejsende, at de tænker, at hvis Ryan Air er villige til at behandle deres personale som de gør, så er vi måske ikke længere villige til at rejse med jer. Hvordan tror du, at sådan nogle dynamikker kommer til at påvirke ruteudvikling. Altså punkt til punkt udvikling i fremtiden?

J: Det er et rigtig godt spørgsmål. I udgangspunktet tror jeg ikke, at det får rigtig meget indflydelse. Nu bliver det rigtig spændende at følge Wizz Air i Norge, for at se om nordmændene vil, og Wizz Air generelt kan komme ind på Norsk indenrigs. Det er en model som Wizz Air kører i Norge, som har lignende fagforeninger og lignende holdninger om arbejdsmiljø, som vi har i Danmark. Så det bliver spændende at følge. Jeg tror, at der er plads til det.

M: Det er godt. Det var lige et sidespørgsmål, men det kan altid bruges til noget mindre. Jeg kigger lige hurtigt mine spørgsmål igennem ... Det er bare noget om tal. Jeg tænker, at det er noget, som jeg kan spørge dig om senere. Nu kan jeg forstå, at du har sendt noget data til universitetet i denne uge, så det er godt. ... Jeg tænker faktisk, at vi er lidt rundt. Hvad siger du?

J: De tal, som jeg har sendt til Kristof i den her uge til Claus, ikke? Det er jo tal, som de har lovet at behandle med største største fortrolighed, for det er virkeligt ...

M: Jo Jo, det forstår jeg godt. Det skal jeg nok. Det blander jeg mig ikke i. Griner.

J: Det er virkelig en af kerne ...

M: Nej nej, hvis jeg har brug for noget, så skriver jeg til dig selv og spørger om det. Det skal du, jo jo. Det betyder jo, at du har noget data. Det er det, som jeg mente. Nej nej. Det skal jeg ikke blande mig i. Det skal ikke misforstås Jesper. Slet ikke, hvis jeg har brug for data, så spørger jeg dig personligt.

J: Ja. Det er fint.

M: Godt. Hvis du har noget med hensyn til Holland og Amsterdam, men det kan jeg se på, hvis jeg for brug for det. Det skal endelig ikke misforstås! Det med data, det er de meget obs på, på universitetet. Det skal være forsigtigt det hele.

J: Ja ja, for dølen.

M: Jeg vil spørge, men det er mere et personligt spørgsmål.

Jesper og Marieke snakker om fremtiden og jobs i luftfarten.

Bilag C Transskribering Søren Svendsen

Dato: 9. oktober 2020

S: Søren

M: Marieke

M: jeg havde faktisk tænkt. Jeg flyver til Amsterdam på tirsdag,

S: Nåh, fedt.

M: Så jeg havde egentlig tænkt at aflevere det inden jeg skulle flyve, men hvis du har printet det, så er det også fint. Griner

S: ja og så har vi sendt en ud til at plante nogle nye træer. Griner

M: Ja. Det er godt. Griner.

S: Det er fint, griner.

M: Jeg skal lige spørge, er det ok, at jeg optager samtalen?

S: Ja det må du gerne.

M: Jeg skal lige sat dem i gang.

S: Ja

M: Sådan, en mere, så er vi sikker, griner. Det gik rigtig fint med projektet. Claus var meget tilfreds, så det er godt.

S: Har du været op og skulle forsvare det?

M: Ja. I august. Jeg fik jo, de fleste skulle jo op i juli, men fordi jeg har været hjemme med børnene, så fik jeg lov til at aflevere det noget senere. Jeg skulle op i august, og han skulle være min censor, og det var rigtigt godt. De synes, at det skulle være ham, der skulle sige noget, fordi andre ikke rigtigt kunne sige noget om luftfarten selv. Eller har en forståelse for det. Men han var meget glad for det, og det håber jeg også, at du bliver.

S: Ja. Ja.

M: Så har jeg det her semester valgt at gå mere i dybden med et specifikt segment. Som Claus egentlig også ønskede sig lidt, og som jeg synes er meget spændende.

S: Ja.

M: Vi vil lige udnytte, at jeg er hollænder og har kontakt til rigtig mange hollændere i Jylland.

S: Ja.

M: Vi tænker. Jeg tænker, at det er et rigtigt spændende segment, især her i Corona tiden at få fat i. Fordi der er jo nogle luftfartsselskaber, der specifikt går efter den der Friends and Relatives segment. Altså hvis vi nu ikke kan få erhvervsrejsende ud og rejse så meget som de har gjort, måske skal vi så satse mere på turister og venner og familie. Jeg tænker, at det er meget fornuftigt, fordi jeg selv kan se i min forundersøgelse på Facebook, hvor jeg har kontaktet de hollændere og danskere, der bor på den anden side af grænsen, at de tænker: "det er sjovt med Corona, men jeg savner min familie og venner". Jeg tænker, at det er dem, der kunne sætte lidt skub i det hele igen også.

S: Ja.

M: Som jeg for eksempel selv har valgt. I stedet for at vente til Corona er væk, så flyver jeg alene uden min familie frem og tilbage for at se, hvordan de har det.

S: Ja.

M: Så jeg tænker i hvert fald, at det er et meget spændende segment at undersøge det lige præcis nu. Så det jeg gerne vil spørge dig om i dag. Det er sådan lidt mere generelt om den rute mellem Amsterdam og Aalborg selvfølgelig, fordi det specifikt handler om hollændere, der rejser tilbage, og så lidt mere dybdegående i forhold til selve segmentet. Om I har fokus på det, og hvad I selvfølgelig gerne vil vide. For dit interview vil blive brugt til at få en forståelse for problemstillingen selv. Altså hvad skal jeg spørge de der hollændere om, når jeg interviewer dem. Hvad kan få dem til at gå ud og rejse igen? Hvordan bruger de luftfarten og hvor meget bruger de bilen? Og hvorfor gør de det? Det er sådan set det, som jeg gerne vil finde ud af.

S: Ok

M: Lyder det godt?

S: Ja det gør det. Det gør det helt sikkert.

M: Yes. Skal jeg bare komme i gang med mine spørgsmål? Og så kan vi se.

S: Bare gøre det.

M: Yes. Og spændende at du skal fra arbejdsmarkedet Søren. Det var sådan et lille chok for mig i hvert fald. Er du klar?

S: Dengang jeg meddelte til bestyrelsen lige i starten af januar. Der var jo så frisk og sagde til dem, at jeg synes, at de skulle begynde at finde, at det var tid, at de vil finde min afløser. Jeg vil give dem rigtig god tid til at få en god proces. Om det nu var afsluttet 1. april eller 1. maj. Det var sådan set ok for mig. Så gik der jo halvandet måned, og så gik der Corona i det.

M: Ja.

S: Bestyrelsen og jeg selv synes ikke, at det var godt at skifte ud her midt ind i Corona.

M: Nej.

S: Men nu er vi sådan lidt på den anden side. Nu har vi tilpasset organisationen. Vi har opsagt 92 medarbejdere. Nu kan det sådan set kun gå fremad. Nu venter vi sådan set bare på, at der kommer gang i den. Det er faktisk et rigtigt godt tidspunkt for en ny at starte. Så derfor er der sat gang i processen igen. Ja.

M: Ja. Altså ...

S: Jeg regner med, at vi kan have en ny, hvis vi er heldige, så kan jeg gå fra midt i december eller så noget.

M: Lige inden jul? Så kan du give den gas.

S: Ja.

M: Jamen, vil egentlig vende tilbage til et spørgsmål fra sidste semester egentlig. Som du egentlig svarede på. Det med at finde potentialer. At det tit er kunderne, der opdager potentiale. Er det altid kunderne, der opdager potentiale? Hvor ligger balancen mellem I kan se potentiale og kunderne gør?

S: Det bør vi kunne selv, og det gør vi også. Det undersøger vi. Vi har rigtig mange forskellige inputs, altså der er rigtig mange, der skriver til os, og som er med i de her strømninger. Se for eksempel lige nu her, som et eksempel på, som du selv siger. Lige nu i øjeblikket er erhvervslivet lidt tilbageholdende med at rejse, fordi de er bange for, at ham de sender ud at rejse, kommer hjem og smitter hele afdelingen dagen efter, når han vender tilbage på arbejde.

M: Ja.

S: Det arbejder vi nu lidt med, og nu kan vi tilbyde en Covid-19 test, hvor du får et svar inden for 15 minutter.

M: Ok. Det har jeg læst om. Noget til privatvirksomheder.

S: Det er SOS International, der henter danskerne hjem, når de er syge i udlandet. Det er dem, der har stillet op. Vi har lavet en site til dem herud til dem, hvor de kan gennemføre det. De har været åbne siden i onsdags, og der har været udsolgt hver eneste dag lige siden. Vi tilbyder det også til folk, der kommer ud og rejser fra virksomheder, osv. Og der har de en kæmpe fordel, at når de har en medarbejder, der siger, at "jeg kommer ikke i morgen, for jeg har en Corona test, så kommer vedkommende jo heller ikke de næste to dage, fordi de skal vente på svaret.

M: Ja.

S: Så kan vedkommende komme herud, betale 375 kroner og få svar 15 minutter efter. Så det er en kæmpe succes, og det er noget vil vi lave. Det har vi fået som input fra Danske Industri, jeg er i bestyrelsen for Danske Industries lokalafdeling op i de Nordjyske kommuner. Og det som de egentlig var bange for. Det var faktisk ikke så meget, når de skal sendes ud, men mere, at når de kommer hjem, at de så kan risikere at smitte resten. Der spurgte jeg, om en high speed test vil have en effekt på deres interne rejsevejledning. Det var der et klart ja til. Derfor har vi brugt ret meget krudt på at komme i gang med det. Der er også mange andre lufthavne, der arbejder med det, men de vil gerne have det hele så fin og fornem pustet op inden de starter. F.eks. Københavns Lufthavn vil være sikker på, at det er Staten, der betaler. Alt de der ting er vi ligeglade med. Vi betaler for at have den telt stående, og så at SOS har en ganske almindelig forretning ud af det. Derfor kan vi hurtigt gøre det. Det er sådan et eksempel, hvor inputtet kommer sådan set udefra. Sådan noget som vi selv har arbejdet med. Det nærmer sig mere dit segment. Det er netop det med, hvis forretningsfolkene ikke så gerne vil rejse, så skal vi have fat i nogle turister. Derfor havde vi simpelthen arrangeret et besøg herop i Aalborg for sidst i, nej starten af september, for 8 hollandske rejsebureau agenter, som skulle komme herop og som skulle rundt i 4 dage og vise dem, hvad Nordjylland kan. Som egentlig skulle tage det med hjem og tage det med i deres udbud. Det blev så aflyst og vi kunne ikke få nogen herop på det tidspunkt. Det gav ikke rigtig mening. Men det er noget som vi selv sætter i gang, fordi vi ved, at der er et stigende antal hollandske turister i Nordjylland. Vi ved ikke, hvor mange der kommer med fly faktisk. Hvor stor en andel af dem. Det ved, vi troede egentlig, at det var Visit organisationen, som skulle have styr på det,

men det har de ikke. Det ved de ikke noget om. Det har vi snakket med dem om, og det er sådan noget, som de vil kaste sig over. Men vi kan bare se, med de hyppige forbindelser, som vi har, med muligheden for at rejse til Danmark. Det bliver nogle af de første grænser, der åbner, det tror vi på. Så skal vi være, så skal vi have noget salgindgange så derfor har vi forsøgt at gøre det på den måde. Det er så ikke kommet i gang endnu, men det kommer lige så snart der er et lys for enden af tunnelen.

M: Problemet er vel nok at Holland er kode orange lige nu. Det er ligesom det er for mig selv, ikke. Jeg må godt tage ned til Holland, og så får jeg beskeden, at jeg godt må komme tilbage, men så skal jeg i karantæne. Og det er jo der gør, at folk måske er lidt påpasseligt. Og det kan jeg også mærke i deres svar. Jeg har spurgt hollænderne og danskerne, hvad er der, der holder dig tilbage for at rejse. Hovedparten de siger, at det ikke er selve virussen, men at det er restriktionerne, der er lagt op, eller folk tror, som de skal overholde, der gør, at de bliver derhjemme. Og at de fravælger at besøge familie og venner i Danmark eller omvendt, at Hollænderne tager ned til Holland for at besøge familien.

S: Det er derfor, at det er vigtigt med den highspeed test, og at den bliver godkendt. Du kan vælge at gå i karantæne eller du kan vælge at betale 400 kroner for en high speed test. Hvis den viser, at du er negativ, så behøver du ikke at gå i karantæne.

M: Lige præcis. Det er også min plan nemlig. Griner. Og jeg har en negativ test hurtigst muligt. Jeg skal faktisk testes i dag, så jeg også kan vise det i Holland jo. Ja. Det tror jeg er meget fornuftigt, at I har den strategi med det. Det er rigtig godt. Ehm ... det har du sådan set svaret på. I har måske lidt de samme. Jeg fornemmer, at der er lidt de samme strategier, som de har i USA. Der har United jo den samme strategi. Vi fokuserer os nu på turisterne og den der Friends and Family segment, og vil gøre det samme her indenfor i Europa. For der er nogle andre regler, som gør, at folk alligevel ikke kan komme ud. Det virker meget fornuftigt. Ehm ...

S: Ideen med det er, det der måske også er vigtigt at få med i det, det er, at vi forventer, at Danmark er en af de lande, som hurtigst muligt for styr på det.

M: Ja.

S: Derfor kunne det være rigtig stor for inbound. Samtidig arbejder vi også med beyond! Altså en ting er, at man kommer hertil, men vi arbejder lige nu på, om vi kan få etableret en rute til Grønland. Der er stort set ingen smitte på Grønland, og der er heller ikke nogen turister derop. Det betyder, at de der hoteller, som normalt koster

2000 kroner, nu koster omkring 200. Så vi har haft møde med et incoming bureau, som sælger rejser til Grønland, som faktisk har planer om at åbne et kontor i lufthavnen. Og så snakker vi med to forskellige luftfartsselskaber, om det ikke var nu, at de skulle åbne en rute til Grønland for leisure trafik, for det kan gøres meget billigere.

M: Ja. Det lyder meget spændende. Så vil jeg spørge lidt mere specifikt om bevægelserne mellem Aalborg og Amsterdam. Hvilken slags rejsende fornemmer i, anvender ruten allermest?

S: Det er cirka 50/50. Hvis man deler det op mellem business og leisure. Det er cirka 50/50. Altså jeg taler ikke om den tid, som vi har her. Det er når den almindelige rute kører, så er det 50/50. Der er selvfølgelig rigtig mange business, der bruger den, men der er også rigtig meget privat og ferie og alt det der.

M: Ok. Yes. Hvordan er det så lige nu? Jeg ved godt, at det er svært at sige noget om.

S: Det er business. Det er dem, som skal afsted. Det er montører, der skal til at se på noget på et skib og skal se på et eller andet. Det er de folk, som skal afsted.

M: Så lidt mere specifikt om familie og venner segmentet. Har du et overblik over, hvor mange af dem, der rejser mellem Amsterdam og Aalborg, men måske også mere generelt?

S: Det har jeg ikke. Jeg kan sige, at dengang vi indviede ruten, der bad vi den danske konsul, altså den hollandske konsul i Danmark. Det var Henrik Callum Ejendoms... der at få sådan nogle tal. Det havde de faktisk ikke. Der fik vi faktisk ikke noget at arbejde med. Der har vi lige de der facts på det der. Der mangler vi facts. Det har vi ikke nogen overblik over. Der er ingen, som der kan give os det.

M: Udover nogle halvdårlige Facebook polls. Griner. Det jeg kan se, nu skal jeg lige se, hvad de har svaret. Om jeg hurtigt kan finde det. De fleste anvender jo bil mellem Holland og Danmark. Det er i hvert fald, det som jeg har fået ud af det fra begge sider. Jeg kan selvfølgelig ikke svare på, hvor stor en procentdel det er. Men det er rigtig mange som anvender fly, hvis de skal rejse alene. Det skriver de også. Det går altid langsomt, når det skal være. Der er ikke en stor forskel mellem dem, der bruger bil og flyvemaskine. Det afhænger af situationen. Ligesom, at jeg har beskrevet, hvornår bruger jeg bil og hvornår flyvemaskinen. Og jeg kan se de samme tendenser ved de andre. Rejser jeg alene eller med børnene, så er det med flyvemaskinen og mere trygt. Er det med hele familien, så er det bilen. Jeg vil prøve at få noget mere ud af dem. De

er meget villige til at hjælpe. Det er måske svært at bruge til noget, fordi det bare er Facebook, men de samler sig tit og ofte i sådan nogle grupper, fordi de har de samme spørgsmål. Ud af de 7000 hollændere er der omkring 3000 i gruppen. Det synes jeg faktisk er ret meget, hvis man tænker over det. At man har næsten halvdelen af dem samlet i den her gruppe. Jeg ved ikke, om du kan bruge til noget, men det kunne være en ide.

S: Ja. Jeg kender ikke til dem. Jeg vil ikke sige, at vores marketing kender til det. Jeg har ikke hørt om det der.

M: Nej. Det er jo bare helt almindelige Facebookgrupper, hvor folk fra et bestemt land, der er flyttet til et andet land, vælger at samles. Fordi det har de samme spørgsmål. Især her i Corona tiden, fordi man har mange spørgsmål, er antallet af gruppemedlemmer steget, og jeg kan også se det i Danskere i Holland. Der er der også omkring 16-1700 og det er også halvdelen af den befolkning, der bor i Holland. Jeg tænker, at polakkerne, tyskerne, de plejer alle sammen at have sådan nogle grupper, fordi de føler sig forbundet med hinanden og de kan hjælpe hinanden med at finde job, de kan hjælpe hinanden med spørgsmål omkring, hvordan kan jeg komme i gang med det her. De virker sådan rimelig fornuftige. De kan måske godt bruges til at få mere ud af dem. Og de er meget villige til at hjælpe.

S: Vi kender godt facebookgrupper. Men det vi bruger mere aktivt, det er alle de danskere, der har lejligheder i Malaga. Det er alle de danskere, der har lejligheder i Alicante, der bruger ruten fra Aalborg til Alicante. Så vi kender godt det. Faktisk som argumentation overfor luftfartsselskaberne for at få mere trafik. Der er det meget vellidt. Det bliver virkelig taget for gode varer, at vi ligesom kan dokumentere, at der er så mange, der skriver det. F.eks. dem der slås på vores Alicante route. De har jo virkelig gjort noget for, de har gjort op for os, hvor mange gange om året rejser vi.

M: Ja.

S: Hvor mange gange om året har vi måske udlejet vores lejlighed. Sådan at der er nogle andre, der også rejser.

M: Mega spændende.

S: Det er en rigtig fin måde at få et indblik i, hvad man kan forvente, at trafikken består af.

M: Det kan helt bestemt bruges til at finde nogle folk, der kan danne nogle fokusgrupper eller så noget i den stil. Det var lige noget helt andet. Hvordan forventer

I at Corona vil påvirke den der familie- og venner segmentet i fremtiden. I de nærmeste par år?

S: Tror du, at det varer to år inden det er slut?

M: Nej det tager mange år.

S: Det vi ved, og det jeg faktisk vil påstå og stå ved. Som er en fordel, når man er så gammel som jeg er, og har oplevet nogle ting før, som bl.a. 9-11 og alt det her ikke.

M: Ja

S: Det er, at lige så snart vi er over det. Lige så snart, der finder en vaccine. Lige så snart folk finder ud af, så snart de kan rejse, så rejser de. Så tager det lige et stykke tid inden, men så rejser de. Nu har vi mulighed for at rejse igen, så rejser de. Vi kan se det. Vi har evidens på vores charter. Det er meget stille, men lige så snart, at der bliver arrangeret en charterrejse til Grækenland, som de jo påstår er safe. Så fylder vi et fly. Vi havde et eksempel her for tre uger siden, hvor der blev sat et fly til salg til både Kreta, Rhodos og til en anden græsk destination. De blev sat til salg kun 14 dage før de skulle flyve, og de havde 410 sæder samlet i tre fly. De afgik med 403 passagerer.

M: Ohhhh griner.

S: Det er bare evidens på, at folk vil rejse lige så snart, det er muligt. Det kommer lige så snart smittetallene er faldet og folk tror på, at der er styr på det i de lande og grænserne bliver åbnet, osv. Så kommer trafikken rimelig hurtigt tilbage. Det gør det. Det der er den største udfordring, den er så ikke så stor på Amsterdam. Den største udfordring er jo, om der så er noget, som de kan flyve med. Altså nu tænker jeg på charter. Der er nogle som har det virkelig svært. Så kan det godt være, at folk gerne vil afsted, men hvis der ikke er nogen bureauer tilbage, som har pengene tilbage til at arrangere noget, så er det svært. Men det har jeg sagt i et stykke tid nu. Det jeg kan se, der dykker op nu. Der er f.eks. to hele nye luftfartsselskaber, som er fuldstændig klar til at springe ud i det, så snart tiderne bliver lidt bedre. Det der sker i sådan nogle Corona tider, det er, at de gamle selskaber har det svært. De sidder jo med de tunge udgifter og alle de der ting. Så sidder der nogle andre i kulissen, og de to andre selskaber, som vi nu er i gang med, som jeg helst ikke vil sige noget om. Det der, i begge tilfælde er nogle topchefer fra nogle eksisterende luftfartsselskaber, der lige pludselig siger, at nu er det nu, at vi skal bygge vindmøller og ikke læskure. Så nu kan de jo, begge parter købe spritnye Airbus fly. Fly du kan købe, et spritny Airbus fly er betydelig billigere end du kan lease et fly i dag, fordi fabrikkerne har nogle maskiner,

som de gerne vil af med. Med hensyn til crew, der laver og beskriver du bare selv nogle overenskomster, som de kan arbejde under. Der er tusindvis af crew. Der er nogle som gerne vil være med til det der uanset hvad der er for nogle vilkår. Dem der ikke vil være med, de er ikke med. De skal stadigvæk være arbejdsløse. Dem de sidder fuldstændig klar til at trykke på knappen. Lige så snart der viser sig til at være en lille åbning et eller andet sted.

M: Må jeg komme med et bud? Hvis jeg hører dig snakke, så må det sådan nogle som Ryanair, de er jo meget hårdt ved deres personale og så Wizz Air. Jeg ved ikke, hvad de har gang i, men det virker som om de åbner ruter alle steder. Eller i hvert fald prøver. De er vel lidt frem. Men som du siger må du ikke sige noget.

S: Dem her, som jeg snakker om ...

M: De store selskaber.

S: Nej, jeg snakker om nogle nye selskaber, som du slet ikke kender.

M: Nåh oke. Fedt.

S: Det ene kender jeg ikke engang navnet på, og det andet kender jeg navnet på. Det andet, skal have et fly i en hangar i Aalborg, som kommer den 7. November. De har bestilt 6 nye Airbus fly, som de er klar til at flyve med.

M: Ajjj, hvor fedt.

S: Det der handler om for os. Det er at være med i loopet, sådan at de ser Aalborg. Vi har ret god kommunikation med dem. Så det er også det der sker, når der er sådan nogle kriser der, så er det altid svært for de etablerede, så er der nogle andre, som siger: "så er det nu, som vi skal ind på markedet."

M: Det må du undskylde. Det havde jeg helt misforstået. Så det er helt nye selskaber, der prøver at komme ind? Ok.

S: Ja

M: Ja.

S: De er klar. Det de gør nu, de har som sagt købt flyet, og det skal stå i vores hangar indtil de er klar til at flyve. Om det bliver til december eller, det gør det nok ikke. Om det bliver til februar eller til juni, I don't know. Men de er fuldstændig klar, og de arbejder på, og vi arbejder på sammen med dem, det er, hvor skal vi flyve hen. Hvor er det noget forretning vi kan gøre. Så det er superspændende, og det er indenfor de

sidste to måneder, at de er begyndt at dykke op. Vi er alle sammen enige om, at det ikke varer evigt det her. På et tidspunkt lukker der et eller andet op. På et tidspunkt kommer der en vaccine. På et tidspunkt kommer der et eller andet. Så derfor sidder de bare klar. De skal ikke flyve ud endnu. De er bare fuldstændig klar. Lige så snart, at de etablerede selskaber kan se, at nu går der bedre, så kommer der lige to nye ud fra venstre, og så dunggg. Med en omkostningsstruktur, der er helt anderledes end de etablerede.

M: Aj det lyder meget spændende. Det er meget spændende at se, hvad der sker med markedet. Hvor langsomt det en eller det andet, hvor meget der konsolideres, hvem der overlever og hvem der ikke overlever. Spændende tider. griner

S: Ja. Det er derfor jeg siger. Bare for at vende tilbage til spørgsmålet. Jeg tror, at vi vil opleve et catch up effekt. I det øjeblik man kan flyve. I det øjeblik folk oplever, at det er trygt at flyve, nu er vi over Corona eller nu har vi det i hvert fald er under kontrol, så er det fandme nu, at vi skal afsted. Og virksomheder har simpelthen en back log. De har ... jeg sidder med i bestyrelsen for Dansk Industri. De har jo aftaler med afdelinger i udlandet, som de skal se ud til. Mange de har valgt at lave aftaler med udenlandske underleverandører. De driver det igennem nogle andre virksomheder, fordi de ikke kan bære sig selv. De kan ikke tage derude. Men de har en kæmpe interesse i, at lige så snart det er muligt at komme afsted, så skal de dæleme afsted.

M: Ja.

S: Så ... Jeg tror, at det her ligger stille lige så lang tid vi er i denne situation, men jeg tror virkelig, at vi vil opleve en catch up effekt, og det er derfor, at jeg fortalte dig om det med de andre selskaber, for det er også det de tror på det. Og så kan det være, at nogle af de eksisterende leverandører ikke kan levere varen, så kommer der en ny spiller med.

M: Hvornår forventer du egentlig, at det hele starter op igen? For to år det lyder sådan ... Hvornår forventer ud, at vi er tilbage på niveau?

S: Det jeg har fået modstand med, for jeg er mere optimistisk, for jeg tror faktisk, at sommertrafikken 2020/2021, der begynder det virkelig at tage fart, altså alle de professorer siger åbenbart, de tror på, at der er en vaccine klar deromkring marts måned næste år. Så er der selvfølgelig en periode, hvor der diskuteres, hvem må få den vaccine og hvordan og hvorledes. Men jeg tror, at fra sommertrafikken næste år, at der begynder det at tage fart, og jeg kan godt forestille mig et sommerprogram

næste år, der nærmer sig det, som vi har nu. Jeg ved også godt, hvorfor jeg er mere optimistisk end andre, fordi i min linje, der indgår også indenrigstrafik.

M: Ja det er rigtigt.

S: Vi har cirka 40% af trafikken, hvor vores konkurrenter i Danmark har kun 20%. Og det er indenrigstrafikken, der gør forskellen. Altså Aalborg er i dag Københavns største rute. Det siger noget om, hvorfor vi er lidt mere optimistiske. Vi skal bare have de sidste 60% på plads, de andre kommer jo lidt længere ned fra, så det kan godt være, at jeg er lidt optimistisk, men jeg tror simpelthen på det, og det er fordi ... noget som vi også byder på, jeg ved ikke om jeg fortalte dig om det med 9/11 dengang. Dengang der var 9/11 og vi så det i fjernsynet fra World Trade Center og alt det der. Der tænkte jeg selv. Det varer fandme længe, før der er nogen, som gerne vil ud at flyve, fordi nu ved man aldrig, om der står en terrorist bagved en. Jeg aner ikke, hvordan de ser ud og hvad de vil gøre eller hvad de finder på. Jeg troede, at folk var fuldstændig bange for at flyve. Det var de faktisk ikke, for der gik rimelig kort tid, så var der faktisk gang i luftfartstrafikken igen. Og jeg vil bare sige, at min egen oplevelse, dengang at jeg var mere nervøs for, at der var en terrorist et eller andet sted, der måske skulle flyve med det fly jeg var med, eller at der var en bagved en busk, at der var en bombe et eller andet sted. Det var jeg noget mere nervøs for end for eksempel noget som influenza.

M: Ja det er rigtigt. Men jeg tror også, at du har ret. Jeg tror, at folk på et tidspunkt bliver træt af det og tænker: Ved du hvad. Jeg gider ikke at sætte mit liv på stop længere.

S: Nej.

M: Den fornemmelse har jeg både ved den ældre befolkning og de yngre. De er sådan lidt Corona trætte, hvis man kan kalde det det. Fornemmer jeg også.

S: Så du folketinget i går?

M: Hvad siger du?

S: Så du folketingets åbning i går?

M: Nej. Det har jeg ikke set.

S: Der var lidt nogen, som spurgte ind til, hvorfor de snakker så lidt om Corona. Det er simpelthen fordi, selve politikerne er ved at være træt af snakke om Corona. De vil gerne interessere sig for nogle andre politiske emner, og det har du helt ret i. Vi er

Corona trætte. Nu skal det fandme snart være slut det der. Lige så snart det er slut, så får vi travlt med at komme tilbage til noget, der ligner normalt.

M: Jeg tænker også helt bestemt. At hvis de andre nu får at vide, ... altså specifikt hollænderne, nåh der er nogle, som har været afsted. De har det egentlig fint, at det også skaber en slags tryghed ved resten. Den der spillover effekt, ikke? Men det tror jeg også helt bestemt. Det skal nok blive bedre.

Vi skal lige tilbage til spørgsmålene, for vi kan jo snakke i timevis Søren. Hvis jeg kunne få lov til at snakke med dig hele dagen, så vil jeg gøre det. Griner

S: Nu siger jeg ikke noget mere, nu svarer jeg på dine spørgsmål.

M: hvad siger du?

S: jeg siger ikke mere nu, nu svarer jeg bare på dine spørgsmål.

M: Det kan du godt. Jeg skal nok tage det der ud, som jeg har brug for. Ehm. Hvordan bliver der taget højde for familie og venner segmentet, generelt når I laver ruteudvikling? Er det noget, som I tænker ind i processen? F.eks. med ruter fra Poland eller så noget.

S: Det er det. Der må jeg sige, at vi er ikke så dygtige, som de er i Billund. Vi har ikke det produkt som Billund har. Billund de siger bare: Legoland. Som absolut appelerer ved dette segment. Der har vi desværre ikke, og derfor har vi kastet os ud i at samarbejde med turistorganisationer. Vi vil rigtig gerne have nogle med fra turistorganisationer til Rutes konferencer, til at vise, hvad vi egentlig kan og har i Nordjylland. Når jeg snakker Nordjylland, så går det helt ned til syd for Aarhus. Vi tager alle de her ting med, og det er netop et udtryk for, at det er super vigtigt at få det der segment, som du snakker om, at få det med til luftfartsselskaberne og vise, at vi også fokuserer på det.

M: Ja. Jeg tænker helt bestemt, at det kunne være et ekstra argument, hvor der er muligheder for familie og venner, der besøger deres familie og venner, som bor i Danmark og omvendt, at dem der bor i Danmark, der kan besøge deres familie og venner derhjemme. Yes.

S: Det er faktisk på Aalborg- Rønne ruten, som DAT flyver. Vi ved godt, at der er folk, der gerne vil på ferie til Bornholm, og der nogle fra Bornholm, som gerne vil på ferie til Nordjylland. Men det suverænt største segment på den rute er familie og venner.

M: Ok

S: Fordi der er mega langt fra Bornholm til Aalborg, hvis ikke du flyver.

M: Det er der nemlig.

S: Man kan ikke nå at komme til en fødselsdag. Det tager en dag at komme herop stort set og en dag til at komme hjem. Hvis du nu kan flyve frem og tilbage, så åbner der nogle hele andre muligheder. Så ser de mere til hinanden.

M: Ved du Ved du hvad det koster, og hvor lang tid det tager at flyve fra Aalborg til Bornholm?

S: Ja. Det koster 399 kroner for en one-way'er og det tager en 1 time og 20 minutter.

M: Det er det samme som til Amsterdam.

S: Ja.

M: Kunne det tænkes, og det har ikke noget med projektet at gøre, kunne der være en tanke i, at man vil tilbyde nogle specielle priser til familie og venner til specifikt dette segment på nogle faste ruter?

S: Så skulle det i dette tilfælde være Amsterdam og KLM, der skal gøre det. Det tror jeg, at de har, men så er udfordringen bare med sådan et stort selskab som KLM. De er yield optimerer hele tiden. De tager den pris, som de kan få på billetten. Og de vil hellere have en masse fly der er udsolgt end at de vil sælge dem til en billigere pris.

M: Det er rigtigt.

S: Det der kunne lukke op for det, det er konkurrence. Hvis der kommer et andet selskab, for der er rigtig mange som flyver mellem Aalborg og Amsterdam. Måske kan et selskab ikke tilbyde en masse connections, som KLM kan. Vi kan måske lave nogle point to point. Så har vi lige pludselig en meget kort rute med et meget stort optageområde i Holland.

M: Det er rigtigt. Det var bare lige en tanke. Jeg vil bare lige høre din mening om det. Altså jeg kan jo selv se, at fordelene ved KLM, det er, at hvis man rejser som familie, og det er også det, som mit næste spørgsmål handler lidt om. Hvis man rejser som familie, så tilbyder de rigtig mange services, at man kan tage barnevognen med, og alt muligt som Ryan Air for eksempel ikke kan og helt bestemt ikke til en billigere pris. Det har de prøvet og det lykkes dem ikke. Mit næste spørgsmål er nemlig, hvorvidt er selve lufthavnen indrettet til at tiltrække dette segment? Fordi der synes jeg, at i faktisk er ret god til. Ja.

S: Det gør vi også. Vi er super kunde orienteret. Det er derfor vi er kåret til Danmarks bedste lufthavn af kunderne, og det er fordi vi prøver hele tiden at holde fingrene på pulsen for at finde ud af, hvad der bliver efterspurgt. Altså det er faktisk noget så simpelt som at komme så let som muligt igennem lufthavnen. At man ikke er nervøse for at skal have hele familien med igennem security. Det gør det meget lettere, fordi vores security medarbejdere er gearet til og er specielt opmærksomme på børnefamilier, osv. De udleverer noget til børnene, som de kan sidde med og kigge på både i lufthavnen og mens de flyver. Vi har indrettet et legerum og vi prøver hele tiden at tænke over, at hvis vi nu indretter et legerum, så er det ikke kun et legerum et eller andet fjernt sted, men så tænker vi hele tiden ind, hvis børnene skal lege, så skal familien kunne sidde her og få noget at spise. Så vi er meget ops på det segment, fordi det er et stort vægtet segment.

M: Ja.

S: Nu er der ikke bare børnene og børnefamilier, men det er faktisk også dem, som vi kalder det gode liv. Altså mennesker der har tid og lyst til at rejse. De to segmenter har faktisk langt hen ad vejen de samme behov bortset fra legepladsen. Ellers er de stort set det samme.

M: God pointe. Jeg er helt enig i det, for en af grundene til, at jeg godt kan lide at flyve fra Aalborg, udover at det er nemt og tæt på. Det er nemlig, fordi I er så godt indrettet til familier, og at det er nemmere at rejse. Især med små børn er det jo meget dejligt, hvis man har den luksus. Yes.

S: Ja.

M: Nu skal jeg lige se. Det Claus og jeg har snakket om med hensyn til teorierne. Der er en hel diskussion om den der teknologiske udvikling for kommunikation, om det har påvirket folks rejseadfærd. Især her i Corona tiden er det blevet meget vigtigt igen, fordi man jo kunne se, at diskussionen kommer op igen, er fordi Skype og Teams gør, at man møder mindre fysisk. Man kan se i praksis, at det faktisk styrker de ting. Hvordan oplever du det? Altså ikke lige nu, men hvordan forventer du, at det bliver i fremtiden. Altså ...

S: Det er rigtigt, det du siger, fordi lige nu er det meget uafklaret. I øjeblikket bruger vi Teams jo. F.eks. vi sidder og snakker igennem Teams nu. Vi er benhårdt i lufthavnen, at de eneste, der må komme i lufthavnen, det er folk, der skal ud og rejse eller folk, der har været ud at rejse. Taxachaufførerne, der skal hente nogen, de skal stå udenfor

lufthavnen. Vi vil ikke have nogen ind, for vi prøver, for det værste, som kan ske for os, det er, at vi får et eller andet udenfor, at man er blevet smittet i Aalborg Lufthavn. Så vi har aflyst alle møder. Normalt så vil vi have siddet ovenfor hinanden og drukket en kop kaffe. Men vi aflyste alle møder med eksterne, også til det der foredrag her, som jeg skulle holde i går aftes, jeg tror, at det var. Alle de der ting, som vi tager hul på, det har vi aflyst, fordi vi tænker bare på Corona. Det gælder også alle virksomheder, så derfor er det en utrolig atypisk situation, som vi er i. Jeg tror på, at efter det her, der vil der være, der vil blive afholdt flere Teams, Zoom møder end tidligere. Fordi man er blevet bedre til det også indenfor det offentlige. Men vi er også klogere, for os der har brugt Teams rigtig meget, har fundet ud af, at der er noget, som Teams er rigtig godt til, som til et møde, som vi har her, er det ok til. Også fordi vi har mødt hinanden før. Ellers vil vi have haft nogle andre udfordringer. Men der er mange små møder, som man kan holde via de sociale medier, men jeg ved også, at lige så snart, der er flere, der skal mødes. Lige så snart, der er flere, som skal mødes, som man kan have billeder frem på skærmen, så er det et problem. Der kan sidde nogen derinde, som kan være totalt anonyme på de her møder, fordi man ikke ser dem. Kun deres initialer et eller andet sted. Der er også erfaringer med, at når vi holder møder med transportministeren, hvor der sidder en masse omkring et bord. Claus har faktisk deltaget i et møde også, som vi havde med DI. Hvis der sidder en 12-14 stykker i et lokale, og hvis vi sidder lige så mange med i Teams, der misser os, der med på Teams vi rigtig meget, fordi mikrofonen drejer sig efter, hvem der siger noget, men vi kan så ikke lige høre det kommentar, der kommer fra ham. Eller hvis der er en anden en, som sidder i et hjørne, der siger et eller andet. Så der er nogle ting. Jeg tror, at der vil komme en nedgang i rejsemønstret, men ikke så drastiske, som nogle tror, fordi der er rigtig mange ting, hvor man vil foretrække at være til stede. Der er der ingen tvivl om.

M: Ja.

S: Jeg vil også sige, at hvis vi havde et møde med DI, og Jan ned fra Billund tager derover og jeg tager med på Teams, det synes jeg ikke er godt. Jeg skal være der, fordi jeg er heller ikke med ud til kaffevognen. Det er ikke alt, som det kan erstatte. Med nogle gange gør det. Det er der ikke nogen tvivl om.

M: Jeg er helt enig, for nu har jeg i går været til en kursus. Noget helt andet, noget privat noget i foreningslivet, og som du siger, der havde jeg lige muligheden for at snakke med nogen fra kommunen, og det er bare nemmere, når man lige står og snakker over en kop kaffe. Som du siger, så helt enig. Altså også med hensyn til familie

og venner segmentet. Der er min egen holdning, som du gerne må kommentere. Min egen holdning er, at teknologisk udvikling egentlig har gjort, at det har været nemmere for mig at beholde kontakt til mine venner og familie i Holland. Som egentlig styrker min rejseadfærd til Holland. Hvordan oplever du det?

S: Det er jeg enig i. Det er helt rigtigt, og det er derfor, at man kan diskutere, om det med Zoom, om det er et plus eller om det ikke er. Det kan godt være, at man siger: vi bliver nødt til at mødes. Jeg vil gerne kunne røre ved og gerne ... det er rigtigt. Hvis nu din familie og Holland gled lidt ud, så til sidst så mødes I kun til Jul. Så går det i glemmebogen. Du har måske lige snakket med dem, hvor de kan spørge, kommer du ikke herved. Det har du ret i. Der er jeg helt enig med dig, at det sagtens kan styrke rejsebehovet.

M: Yes. Jeg har jo ikke så mange spørgsmål, som sidste gang, fordi det er til introduktionen, som skal hjælpe mig til at komme i gang med projektet. Er der selv noget, som du gerne vil tilføje til interviewet i forhold til specifikt til familie og venner segmentet.

S: Nej det eneste jeg vil sige, det er, at vi er bagud med det segment der. Det kunne sagtens vi blive meget bedre til, for vi er også i gang med, for vi har lavet en forening, hvor vi har taget noget med, der hedder ... Atlantic Link, som normalt laver rejser fra Danmark til USA. De har ikke så meget at gøre lige pt. Dem har vi travet med for at udarbejde det her familiesegment, i det hele taget for vi fokuserer på. Hollænderne er faktisk de første udlændinge, som vi kigger på, fordi vi har kørt et par omgange, hvor vi har forsøgt at få Københavnske bureauer, for at få dem til at forstå, hvad der foregår her i Jylland. Vi havde 12 Københavnske rejsebureau folk herop. Der var kun en af dem, der har været i Nordjylland før.

M: griner.

S: De sidder og arrangerer små kurser, små møder og bestyrelsessamlinger fra adskillige virksomheder, som fandme egentlig aldrig har set, hvad der var i Nordjylland. Det var bindegalt. Faktisk var de ikke sådan rigtigt orienteret om, hvor billigt det faktisk var at flyve til Nordjylland, og hvor hurtigt og let det var. De tror, at hvis det skulle sammenlignes, at man skulle tage til Fredericia eller Middelfart. Altså der er noget u betrådt land, som vi er fuld i gang med. Vi har så fået fat i de Københavner, fordi der her så alligevel ikke har været nogle rejserestriktioner. Det har de, men de var der ikke på dette tidspunkt, men så har vi jo haft planlagt en tur til for nogle nordmænd og så for hollænder.

M: Men det tror jeg er helt rigtigt. De er ikke så rejseskræmt hollænderne. Det er de ikke. Det fornemmer jeg ikke de er. Yes.

Bilag D Interviewguide med hollandske migranter i Danmark

Interviewer: Marieke van Hulst Pedersen Respondenter: Er det ok, at jeg optager interviewet? I forbindelse med data loven, skal jeg gøre opmærksom på, at det er mig personligt, som er ansvarlig for det indsamlede data, og at det ikke er universitetet/AAU! Båndoptagelse: interviewet bliver optaget og transskriberet. Ønsker du at få tilsendt selve transskriptionen til godkendelse? Introduktion: Interviewet omhandler familie/venner segmentet indenfor mobilitet. Interviewet bliver anvendt til at få en bedre forståelse for hollændernes rejseadfærd. Specifikt er der en interesse i, hvad der ligger bag jeres valg om at anvende bil, flyvemaskine eller andre transportformer. Tid: 45 minutter	
<i>Relation til underspørgsmål</i>	<i>Interviewspørgsmål</i>
	Præsentation:
Hvilken sociale baggrund har informanten?	1. Vil du først præsentere dig selv og fortælle lidt om dit hverdagsliv?
	Baggrund flytning til Danmark
Baggrund flytning til Danmark	Spørgsmål omhandlende geografi og begrundelse for flytningen til Danmark 2. Hvor lang tid har du boet i Danmark? 3. Hvor boede du i Holland? 4. Hvor er du flyttet til i Danmark? 5. Hvor mange gange om året rejser du gennemsnitligt til Holland? 6. Hvorfor valgte du at flytte til Danmark? Spørg eventuel ind til flytninger i begge lande, der betyder et andet geografisk udgangspunkt.
	Bevægelser
Hvilke rationaler og praksisser har hollandske migranter bosat i Jylland i forhold til deres fysiske og virtuelle mobiliteter, og hvordan påvirker personlige og udefrakommende mulighederne	7. Beskriv din sidste rejse til Holland? - Hvordan, hvorfor, opholdslængde, osv. 8. Beskriv din sidste rejse, hvor du valgte (en anden transportform → at køre/at flyve) til Holland. - Hvordan, hvorfor, opholdslængde, osv.

og begrænsninger deres mobilitet? Hvordan påvirker migranternes personlige adgang og færdigheder deres faktiske mobilitet mellem Jylland og Holland? Hvordan migranternes behov for co-presence og face-to-face kontakt påvirker deres fysiske mobilitet? Hvilken betydning har virtuel kommunikation på hollændernes fysiske og virtuelle mobilitet?	9. Hvad er afgørende for, om du vælger en bestemt transportform og rute? - Muligheder og begrænsninger personlig og udefrakommende - Prisfølsomhed og beslutnings/bookings tidspunkt - Opholdslængde - Formål
	Familie og venner 10. Hvor ofte besøger familie og venner dig/ jer i Danmark? 11. Beskriv den sidste gang du/ I fik besøg fra Holland. - Hvordan, hvorfor, opholdslængde, turisme, osv. 12. Hvad tror du/ I er med til at afgøre, hvilken transportform og rute familie og venner anvender til at besøge jer? - Muligheder og begrænsninger personlig og udefrakommende. - Prisfølsomhed og beslutnings/bookings tidspunkt - Opholdslængde og opholdssted - Formål
	Forbindelser og lufthavne 13. Fortæl gerne om din sidste rejse som turist før Corona - Hvordan, hvorfor og opholdslængde, osv. 14. Hvad kunne gøre, at du vil vælge at flyve mere i fremtiden? - Hvordan vil en rute til og fra bestemte lufthavne påvirke din rejseadfærd til Holland? - Amsterdam som hub? 15. Hvilken betydning har selve lufthavnen, når du rejser? - indretning og serviceniveau 16. Hvordan påvirker Corona og de medfølgende restriktioner din/ jeres rejseadfærd?

	Virtuel of fysisk mobilitet (kommunikation)
	Kort forklaring forskel fysisk og virtuel mobilitet. 17.Beskriv hvordan du/I anvender moderne kommunikationsmidler til at være i kontakt med familie og venner i Holland. 18.Beskriv hvordan disse kommunikationsmuligheder påvirker din/jeres rejseadfærd til Holland? - Rejser mere eller mindre? 19.Hvornår vælger du/I fysisk mobilitet frem for virtuel mobilitet? 20.Hvad synes du om følgende udtalelse? - <i>Home is no longer on place, it is locations!</i> 21.Har du overvejet at flytte tilbage til Holland?
	Afslutning
Hvilken viden har informanten, som ikke er blevet overvejet endnu, der kan bidrage til projektet?	22.Hvad vil du selv gerne tilføje til interviewet i forhold til emnet?

Bilag E Transskribering Tineke og Aizo

Dato: 1. november 2020

T: Tineke

A: Aizo

S: Sabine

M: Marieke

M: beskriv jeres sidste rejse til Holland med fokus på hvordan, hvorfor, hvor lang tid, osv.

T: Det var nok sidste gang i februar. Det var min mors fødselsdag, og der plejer vi altid at rejse derned i vinterferien. Det passer med at børnene så kan komme med. Og vi kører altid i bilen.

A: Ja.

T: Det synes vi passer fint. Vi kører ved 5-tiden om morgenen, så kan vi være der kl. 1 om eftermiddagen, så har vi en dejlig lang eftermiddag og aften der. Vi bliver tit 5-6 dage i Holland, og så kører vi tilbage. Det er tit om søndagen, for der synes vi, at der kører lidt mindre biler på vejen og ingen lastbiler, så der kører vi tit kl. 4 eller 5 om eftermiddagen, så er vi om aftenen eller om natten hjemme igen. Det tager 6-7 timer.

M: Ja. Det er vel nok, fordi familien også bor i Friesland.

T: Ja de bor i Friesland. Så sover vi hos en bror fra Aizo, så er vi der en 5-6 dage.

M: Det er dejligt. Beskriv jeres sidste rejse, hvor I valgte en anden transportform end bilen.

A: Mener du flyvemaskinen?

T: Du har rejst med flyvemaskinen, men der var du alene.

A: Ja, men det var til Rumænien.

T: Jeg har aldrig været med flyvemaskinen til Holland.

M: Hvorfor ikke?

T: Jeg synes, at det er for dyrt og upraktisk. Når man har 4 børn, så er det praktisk med en bil, og så kan man handle ind i Holland, de gode varer i Holland, som kan være i bilen. Hvis man kommer med flyvemaskinen, så kan man ikke tage så meget med.

A: Det er meget omfattende, for så skal man til Billund, så skal man til Schiphol Amsterdam. Så skal du med toget til Norden, så det med bilen er nemmere.

T: Så kommer man i Amsterdam, og så nordpå det tager også en time, og så har man ingen bil, hvis man tager flyvemaskinen. Og så skal man hentes af familien. De kører først til Amsterdam og så skal de tilbage, så det er også lidt et problem, synes vi. Og vi kan sagtens med bilen. Det tager højst 8 timer, så det synes vi ikke er så slemt. Så hygger vi os med turen. Griner.

M: Jeg skal lige se, om der mangler noget, men det går fint. Hvad er afgørende, om I vælger en bestemt transportform? Hvad er det allervigtigste?

T: Med bilen er det allervigtigste, eller hvad?

A: Med bilen er det nemmeste.

T: Ja.

M: Hvad gør, at det er nemmest med bilen?

T: At det kun tager 8 timer, for hvis man tager flyvemaskinen, så skal man vente og vente og vente, og det er dyrt. Hvis man har 4 børn, så bliver det dyrt.

M: Yes.

T: Det er meget billigere at køre med bilen. Og man sparer meget tid.

A: Hvis du tager flyveren, så skal der være en gevinst tidsmæssigt.

M: Hvad vil kunne gøre, at I tager flyvemaskinen?

T: Hvis der kommer noget lige pludselig. Hvis nu for eksempel min mor er døende og er terminal, og jeg skulle rejse alene, så tror jeg nok, at jeg vil tage flyvemaskinen.

M: Hvorfor vil du så vælge ikke at tage bilen?

T: Fordi jeg ikke gider at køre alene. Det tør jeg ikke, så tager jeg nok helst flyvemaskinen. Men så igen, men så er ulempen, at man ikke har nogen bil i Holland. Man er bare afhængig af familien. Mine bror og søster og alt muligt, så det er også træls.

A: Så kan man låne en bil derned.

T: Ja.

M: Det finder man nok ud af, hvis det skulle være.

T: Jamen, lige præcis. Det finder man ud af.

M: Hvor ofte besøger familie og venner jer i Danmark?

T: Det er tit om sommeren, at vi får gæster.

A: Ja.

T: Ja. Min storebror har været her flere gange, og din bror også. (Peger på Aizo), men der kommer ikke så mange på besøg.

A: I starten er der mange, og så ebbede det ud.

T: Men hvis de kommer, så kommer de også med bilen.

A: Mange synes, at det for langt. Så skal vi køre så langt.

T: Det gider de ikke.

M: Beskriv sidste gang i fik besøg fra Holland?

T: Det var din storebror, Helga og Klaas, de var her fire dage. Det var om sommeren, og det var rigtig godt vejr, så det var dejligt og hyggeligt. Så hygger vi med vin. Vi damer vi gik ud og handlede i Viborg og shoppe lidt og på tur. Det er rigtig hyggeligt. Og mændene de var mere i staldene, ikke også? Griner. De hygger sig i stalden og arbejder. Griner.

M: Hvad tror I er med til at afgøre, hvilken transportform og rute, familien og venner anvender til at besøge jer?

T: De vælger også at køre med bilen. Det er nok også, fordi vi vælger at gøre det.

A: Vi bor også på landet, så hvis vi nu havde boet i en by, så vil vi ...

M: Hvis I var tættere på lufthavnen, så ...

A: Så vil det nok være nemmere måske. Men hvis man bor i Friesland og så skal til Amsterdam.

T: Til Amsterdam. Og hvis man så skal tage bilen, så koster det også penge, så skal man flyve, og så skal vi hente dem i Billund. Det er meget besværligt.

M: Så spørger jeg igen, hvad kunne gøre, at jeres familie vil flyve heroppe?

T: Det ved jeg ikke. Det har de ikke gjort. Mine forældre de har været en gang med flyvemaskinen.

A: De har ingen bil.

T: Nej, men de synes, at det er smart, at der kommer en taxa hjemme til dem, og så bliver de kørt til Amsterdam, så var der transport af kørestolen af min far, så finder de flyvemaskinen, og så en time i flyvemaskinen, og så var de i Billund, og så kunne vi hente vores forældre. Det var rigtig godt. Det synes de var rigtig godt.

M: Så det var fysiske begrænsninger, der ...

T: Ja. Min far i hvert fald. Han kan ikke gå så langt. Han er gammel og slidt op. Han kunne ikke sidde så lang tid i bilen.

A: Og så havde de heller ingen kørekort for at kunne køre med bilen. Det kunne måske godt være, at hvis vi bliver gamle, at vi vil tage flyvemaskinen.

T: Ja måske.

M: Det er en god pointe med kørekortet. Hvis man har nogle personlige begrænsninger, så bliver man vel tvunget til at prøve noget andet. Og så gør det nok vel en forskel, at I siger: vi kan bare komme derud og hente jer.

T: Lige præcis.

M: Yes. Nu skal jeg lige tænke. Når jeres familie er herover, laver I så også nogle turistiske ting eller er de bare her for at være sammen med familien?

T: Nej, de vil også gerne se noget. Vi går også altid ture. Nu fordi det var så varmt, tog vi til Silkeborg søerne, og der havde vi aldrig været før. Det passede fint, og der hyggede vi os. Vi gik også ud og spise i Silkeborg. Vi laver altid noget.

A: I starten var det mere ...

S: Legoland vil jeg også sige.

A: Ja ja der har vi været, men vi har været til mange ting.

T: Det var de små børn, så gik vi til Legoland eller Djurs Sommerland, eller alle de store ting.

M: Det er også vigtigt. Det glemmer folk lidt. Familie og venner segmentet blander sig med turisme. Det bringer mig til mit næste spørgsmål. Fortæl mig gerne om jeres sidste rejse som turister inden Corona.

A: Vi har fløjet til Kreta. Der fløj vi fra Billund til Kreta.

T: Ja. Det var sidste sommer før Corona. Det var dejligt og nemt, for det var kun 4 timer at flyve.

A: Og så var der en bus, som kørte også til hotellet.

M: Hvorfor valgte I så Billund?

A: Det er det tætteste for os.

T: Det tager kun en time.

A: Så flyver man direkte.

T: Jo så flyver man direkte, for nogle gange så skal man først til København. Nu er min datter Rebekka er i Munchen. Hun har været med flyvemaskinen, hvor hun så skulle til Aarhus, så med toget til København, og så med flyvemaskinen til Munchen. Men sidste gang var hun i Aalborg, så hentede vi hende i Aalborg. Så fløj hun med flyvemaskinen fra Aalborg til Amsterdam, og så fra Amsterdam til Munchen, og så fra Munchen en time i toget, og så hjemme igen. Det synes hun var en lang tur.

M: Så der tog det længere tid faktisk via Amsterdam.

T: Ja.

M: Hvis I nu skulle rejse et eller sted ud i verden. Vil I så rejse via Billund til Amsterdam, eller fra Billund til København eller kunne I finde på at køre til København, eller køre til Aalborg.

T: Nej, så skulle vi nok køre til Billund og så flyvemaskinen. Det er det nemmeste.

A: Det kommer an på, hvor man booker, griner. Hvor de har afgang.

T: Du har været i Rumænien.

A: Så fløj jeg også først til Amsterdam, og så fra Amsterdam til Bukarest.

M: Hvorfor var det Amsterdam?

A: Det var KLM. De fløj. Det var med min svoger, så de har booket et fly fra Amsterdam til Bukarest. Og så har jeg selv booket et fly fra Billund til Amsterdam. Så var de derved også, og så fløj vi sammen i det samme fly.

M: Det har jeg selv også prøvet en gang. Vi har måske foretrukket Amsterdam der, som hub i stedet for København.

A: Billund det er nemmest at hoppe i.

T: København skal man også køre 3 timer herfra.

A: Storebælt koster penge.

T: Lige præcis.

M: Det er rigtig godt. Det har jeg spurgt om. Hvilken betydning har selve lufthavnen, når I rejser?

T: hvilken betydning.?

M: Ja selve lufthavnen.

T: De er altid så stor, Amsterdam er mega stor, synes jeg puha, der føler man sig ikke så tryk, eller man skal bare lære over det hele og søge og søge.

A: Nåh

T: Synes du ikke det?

A: Man skal kende trafikken i lufthavnen. Hvis man er der for første gang, men hvis man har prøvet det, så er det måske nemt med alle de der afgang og gates.

T: Men ligesom her i Billund og Aalborg, de er ikke stor.

A: Det er nemt.

T: Der kan man nemt finde vejen, og det er overskueligt, synes jeg. Man kan tydeligt læse på skiltet, hvilken vej man skulle og alt muligt. Det er dejligt nemt.

A: Dengang jeg skulle fra Billund til Amsterdam, og så til Bukarest. Der skulle jeg gå en halv time i Schiphol for at komme til den anden gate. Så langt er der fra hinanden, griner.

M: Hvordan har indretningen og deres serviceniveau en indflydelse på jeres valg af lufthavn?

A: Nu har vi ikke brugt det så meget, så ikke rigtigt.

T: De plejer at være god til at hjælpe i lufthavnen, det synes jeg. Man kan altid spørge om hjælp. Hvis vi rejser med børnene, så er det dem, som har forstand på den der computer og indtjekning ...

A: Med gaten. Hvis man spørger en, så siger de den vej.

M: Hvordan påvirker Corona og de medfølgende restriktioner jeres rejseadfærd.

T: Det har det, for vi har aflyst den tur til Holland i efterårsferien. Fordi vi synes ikke, og man bliver lidt bange. Hvis man skal 14 dage i karantæne, det gider man heller ikke. For arbejde synes heller ikke, at det var sådan en god ide. Børn vil, Sabine vil godt, men Stefan vil heller ikke. Så besluttede vi, at vi vil blive hjemme. Ja.

M: Hvad kunne gøre, at I bliver trygge igen?

T: At være sikker på, hvad man skal og ikke skal. Og man skal i karantæne, eller om man ikke skal i karantæne. Eller om man skal lave en test. Alle de ting, at man er sikker på, hvis man må rejse. Fordi jeg føler det nu, at man ikke må rejse nu.

M: Er det rigtigt, tror du?

T: Ja, det tror jeg. Tror du ikke. Det føler for mig rigtigt at blive hjemme og ikke komme på ferie, også på grund af Corona. Man skal også tage det seriøst. Det er nok også det bedste at blive hjemme.

M: Det ved vi ikke endnu.

T: Pas.

M: Skal jeg spørge om det nu? Hvad kunne gøre, at du alligevel vil rejse? Selvom der er restriktioner.

T: Hvis min søskende er syg eller mor er syg, så rejser jeg.

M: Hvordan?

T: Med bilen, for så kan en af børnene komme med. Sabine eller en af de andre børn, eller Aizo. Så er det også kun os.

M: Så vil I ikke rejse alle sammen.

T: Lige præcis.

M: nu vil jeg over i et andet emne. Det er nemlig virtuel og fysisk mobilitet. (Forklarer kort begreberne). Beskriv hvordan I anvender moderne kommunikationsmidler til at være i kontakt med familie og venner i Holland?

T: Skype.

A: Nej det er messenger.

T: Nåh det er rigtigt. Det er messenger.

A: Hvad ellers er der mere?

S: Facebook.

T: Ja. Det gør vi tit. Så kan man se hinanden. Og min mor er en ældre dame, så der tager vi telefonen.

A: Via fastnet.

T: Fastnet, det er gammeldags, griner. Facebook, Snap ehheh snap eehh, hvad er de andre ...

S: WhatsApp

M: Griner. Det er godt, at vi lige har datteren med på ...

T: Griner, ja på baggrund.

M: Du kommer altså med på optagelsen, bare så du ved det Sabine.

S: Ja ja.

M: Det var godt, at du lige sagde det med Legoland.

T: griner.

M: Beskriv hvordan disse kommunikationsmidler påvirker jeres rejseadfærd. Altså dengang I flyttede hertil, var der ikke alle disse muligheder.

T: Det påvirker ikke så meget, men vi har god kontakt til familie og venner på grund af Facebook.

A: Førhen var der kun fastnet, og så ringede man om aftenen på et fast tidspunkt. Og så var der også fax, så kunne man også lige faxe lidt, og så sendte man kort med posten.

T: Ja det gjorde vi meget dengang.

A: Der brugte vi posten også.

T: Det savner jeg lidt med posten, det med fødselsdagskort. Det gjorde vi meget dengang, men det har man ikke mere nu 20 år senere. Det har man ikke mere. Men nu bruger man mere internet.

M: Hvordan har det påvirket jeres kontakt med jeres familie? Altså.

T: Det er blevet bedre, synes jeg. Vi ved mange ting, som mange andre søskende måske ikke ved fra hinanden. Jeg har tre storebrødre, og jeg har god kontakt med dem. Min storebror siger også: jeg har mere kontakt med dig på grund af alt den kommunikation, i stedet for med sine andre brødre, som bor i Holland. Så vi har faktisk god kontakt. Vi bruger det meget.

A: Du mener via Facebook.

T: Ja ja.

A: Jeg er ikke på Facebook, så.

T: Du læser min.

M: Det er fint. Det kan hedde Tineke og Aizo Lycklema. Griner. Nej.

T: Griner.

M: Hvordan påvirker det så jeres rejseadfærd, at I har kontakt med jeres familie og venner igennem disse kommunikationsmidler. Hvordan har det så påvirket jeres rejseadfærd igennem de sidste 23 år? Har I rejst mere eller mindre? Hvad er formålet med jeres rejse? Har det ændret sig.

A: Det er det samme.

T: Ja det er det samme. Det synes jeg også.

M: Det samme gange om året, og de samme mennesker, osv.

A: Ah fordi børnene er blevet større, så har vi været i Grækenland. Det er en af de første gange. Fra Danmark til Kos. Det er også fordi børnene er større. Så det er også en anden oplevelse for dem. Når de bare er lille, så nytter det ikke noget, at man flyver langt væk. Så kan Billund og Legoland vel være lige så god. For børnenes skyld behøver du ikke at rejse langt for at have en oplevelse.

T: Vi kører også.

A: Vi har også mange gange lejet et sommerhus i Danmark i Blåvand og forskellige steder i Danmark.

M: Når I er i Holland, er I så også turister i Holland?

T: Lidt, vi besøger selvfølgelig familien, men vi har også altid en dag, f.eks., hvor vi rejser med toget til Amsterdam.

A: Det er fordi det er lidt større, så vil de gerne shoppe. Førhen der tog vi til Terschelling, for så var de stadigvæk lidt mindre, så kunne vi cykle.

M: Så det er måske også børnenes behov, der faktisk der bestemmer.

A: Ja man rejser alt efter, hvor gammel de er. Fordi de gider heller ikke at sidde i en flyver med børn, der skriger. Griner.

T: med 4 børn, nej.

M: griner.

T: Det gjorde vi også tit i Holland. At vi lejede et sommerhus, så var vi os selv. Så besøgte vi familien, eller de besøgte os ved sommerhuset. Så det var også nemt. Det var også tæt på.

A: Vi har også haft sommerhus i Tyskland, hvor din bror også var der.

T: Ja ja, så rejste vi begge to. Min bror rejste, og vi rejste.

M: Sådan noget halv halv. Det har vi faktisk overvejet.

T: Det er også rigtig hyggeligt.

M: Det er faktisk sjovt ... Det skal jeg lige notere.

A: Det er også noget billigere med fly. Dengang vi kom, der var ingen, der tænkte på at flyve, for det var nok alt for dyrt. Der overvejede man slet ikke at finde ud af, hvad det kostede. Men hvis man er alene eller to, så kan det måske godt betale sig. Så er det ikke så dyrt at tage flyveren.

M: Det nævner Jesper fra Billund også. Hvis KLM vil spørge om 1800 kroner frem og tilbage. Så vil det ikke kunne betale sig for de fleste. For det koster vel en 1500-1600 at køre frem og tilbage med benzin tænker jeg.

T: helt sikker.

M: Så vil det slet ikke give mening for folk at tage flyvemaskinen. Især hvis man er flere.

T: Lige præcis.

M: Hvornår vælger I fysisk mobilitet frem for virtuel mobilitet? Hvornår er fysisk tilstedeværelse vigtigere.

T: Nu har vi for eksempel Djouke, der skulle giftes, så tager vi med bilen til Holland. Ellers hvis man bare vil sige tillykke med fødselsdagen, så siger man det via Skype. Sådan nogen ting som barnedåb, rundt fødselsdag eller begravelse, så kører vi.

M: Og så når man er turist i eget land, ikke også. Man er vel en slags turist i eget land.

A: Ja griner.

T: Ja lidt ja.

M: Jo, vi er snart færdig. Hvad synes I om følgende udtalelse? Den er på engelsk. I må læse den, hvis I vil.

”Home is no longer on place, it is locations”

Hvad synes I om den udtalelse. Hjem er ikke længere et sted, men flere steder.

T: Ik denk ...

A: Home sweet home, griner. Det gælder alligevel.

T: Jeg tror, at mit hjerte altid ligger i den lille by ’Heeg’, som jeg kommer fra. Det har vi også sagt, at hvis jeg skal begraves, så vil jeg ligge i Heeg. Altså, jeg har også altid sagt, at hvis jeg bliver ældre, 80/90, så vil jeg tilbage til Heeg. Hvis jeg er på ferie i Heeg, så føler jeg mig også wow, så føler jeg mig hjemme.

A: Ikke os. Mumbler

T: Du føler dig ikke så hjem? Det er vel rigtig nok, man har ikke rigtig mere et hjem.

M: Der står egentlig, at det ikke kun er et sted, men flere steder, hvor man føler sig hjem. Der er flere steder.

T: Lige præcis. Ikke rigtigt her i Danmark, men også stadigvæk i Holland. Tror du ikke? Har du det ikke sådan?

A: Nej, nu har vi været her i 20 år, og vi har gået rundt på matriklen i 20 år, så det er nok mere hjem end Holland. Men det kan være, hvis man for eksempel har et

sommerhus i Spanien, så kunne det også være, at det er næste hjem. Det har vi ikke, men nu for dem der har. Så kan man vel sige, at det er en anden location.

M: Mmmm. Godt tænkt.

A: Men det kan også lige så godt være i Danmark, hvis man har et sommerhus.

M: Føler I jer mere danskere, hollændere eller begge dele? Eller noget helt andet.

A: Hollænderne de siger, nu kommer 'die denen'.

T: Griner.

A: Danskere siger stadigvæk, der er de hollændere. Så vi er nok lidt midt i mellem.

T: Ja både hollændere og danskere.

M: Hvad har der gjort, at I føler jer begge dele?

T: Jamen, det er nok, fordi man er født i Holland, og min barndom var i Holland. Tror jeg. Det giver noget.

A: Ja. Men er opvokset med nogle andre værdier, og danskerne er opvokset med andre værdier og traditioner. Og det vil man aldrig vænne sig 100% til.

T: De kan tydeligt høre, sprogmæssigt, at vi ikke er danskere, det kan de tydeligt høre, og det bliver altid. Det kan de høre.

A: Også med den hele konfirmation. Det kan man som hollændere aldrig rigtig vænne sig til, at man skal gøre det på den måde. Men for danskere er det livsnødvendigt at gøre det, hvor vi siger, okay. Men for vores børn er konfirmationen meget vigtigt. Og vi tænkte.

M: Må jeg lige spørge datteren. Føler du dig danskere, hollændere eller begge dele?

S: Det er et svært spørgsmål.

M: Jeg starter jo med de lidt nemmere, og så kommer jeg med de svære spørgsmål.

Alle: griner.

S: Jeg tror også, at jeg føler mig begge dele.

M: Er du født og opvokset i Danmark?

S: Jeg er født i Holland, og jeg er flyttet herhen, dengang jeg var 1,5, men jeg synes også, at det er dejligt at være i Holland. Men jeg synes også, at det er dejligt at være

her. Jeg tror ikke. Jeg vil gerne have dansk statsborgerskab, men jeg vil ikke kun have dansk statsborgerskab, ja. Det er også en del af mig. Det er det samme, som i siger med konfirmationen. Jeg synes også, at det var mærkeligt. Jeg føler mig begge dele.

M: Hvad med jeres andre børn, er de danske eller hollandsk statsborger?

A: Hollændere alle sammen.

M: Alle sammen hollandsk. Det var lige et side spørgsmål. Har i overvejet at flytte tilbage til Holland?

A+T: Nej!!!

T: Nej det tror jeg ikke.

A: I starten måske.

T: ja, men nu er vores børn voksne, og der er sket så meget i Holland, at man ikke kan finde sin plads mere i Holland. Selvfølgelig savner jeg min familie, jeg savner dem.

A: De savner ikke dig.

T: Det ved du ikke noget om, griner. Det tror jeg ikke vi kommer til. Nu er de så stor, og de er næsten danskere.

M: De har bygget et liv op her i Danmark.

T: Jeg har mit arbejde og mit hus. Det har man jo.

A: Vi kender nogen, som vendte tilbage. Der nu er tilbage. Så gik der et halvt år eller et år, og så kom de tilbage til Danmark alligevel. Eller hvis børnene er i vores alder, at halvdelen siger, så gider vi ikke. Så splitter man også hele familien. At halvdelen bliver i Danmark, og den anden del flytter til Holland. Man står sådan lidt midt imellem. Når vi så langt ...

M: Føler I jer rodfæstet her? Hvordan siger man det?

A: tilknyttet? Ja vi føler os til den omgivelse herved.

T: Ja, for hvis vi skulle flytte tilbage til Holland, så vil jeg godt nok savne mine naboer. Vi har rigtig god kontakt til vores naboer og med nogle andre danskere. Virkelig god kontakt, synes jeg i hvert fald. Også mit arbejde. Det kan jeg aldrig finde tilbage til i Holland, tror jeg. Jeg har det godt på arbejde. Jeg er mega glad for mit arbejde faktisk,

så det tror jeg ikke. Hvis man hører, at de skal spare og spare i Holland, og det hele er nyt i plejen. Så tror jeg, at det er bedre i Danmark end i Holland.

M: Er der noget, som I selv gerne vil tilføje interviewet.

T: Det er godt at bo i Danmark, og jeg er glad for, at man kan tage bilen. Det tager ikke så lang tid.

A: Bilen er fordi vi bor på landet. Der er man vant til, at der er et tog.

M: Jamen, så siger jeg tak for interviewet.

T: Det var så lidt.

Bilag F Transskribering Anita Kort

Dato: 1. november 2020

A: Anita

M: Marieke

M: Hvornår rejser du typisk til Holland?

A: I hvert fald i Påske, så rejser vi til Holland. Den anden gang kommer lidt an på, hvornår jeg får besøg, så vi får det lidt spredt ud. Så hvis mine forældre kommer om sommeren, så kører jeg om efteråret til Holland. Men hvis min forældre kommer om efteråret, så kommer jeg om sommeren. Griner, For at få det jævnt fordelt.

M: Det kender jeg godt. Hvorfor valgte du at flytte til Danmark?

A: Kæreste. Kærlighed. Griner. Han kunne ikke flytte, og det kunne jeg.

M: Hvor lang tid har I rejst frem og tilbage før du flyttede?

A: 2 år. Og det var nemt dengang, fordi jeg boede i Amsterdam.

M: Beskriv din sidste rejse til Holland. Med fokus på hvordan, hvorfor og opholdslængde.

A: Min sidste rejse er en Corona rejse. Så derfor rejste vi med bilen til Holland. Så vi rejste kl. 4 om natten på fredag, så vi var i Holland lørdag morgen, fordi det var min fars fødselsdag. Men der var Corona, så vi blev ikke længe, så søndag morgen, der kørte vi tilbage til Danmark igen. Så træls, så det gør vi aldrig igen.

M: Bruger du tit bilen til at køre frem og tilbage igen?

A: Ja. Der er to ting i det. En min kæreste sidder i en kørestol, så han kan selv køre i hans handicapbil, og det er nemmere end hvis vi vil køre til Billund, så han skal ud med hans kørestol i en anden slags kørestol og i bilen. Det er ikke fordi vi ikke gør det, men det er bare mere omstændigt. Så er Overijssel også langt fra Schiphol, så det kan ikke betale sig.

M: Nej. Dengang du boede i Holland, og du så skulle besøge din kæreste, hvordan rejste du så frem og tilbage?

A: Flyveren altid. Nej. Tit med flyveren, fordi jeg boede tæt på Schiphol. Jeg boede kun et kvarter fra Schiphol og så kunne min kæreste hente mig i Billund. Så var det en hurtig rejse. Der var en gang, hvor han selv rejste med bilen til Amsterdam, for han

flyver aldrig, han fløj aldrig. Det er vi begyndt med. Og så har vi en gang taget min motorcykel med i hans bil. Så kørte vi sammen med bilen til Danmark og så kørte jeg med motorcyklen tilbage. Men det har jeg kun gjort 2 gange, ellers var det altid med flyveren.

M: Ok. Hvorfor valgte du så flyveren?

A: Fordi det var nemt og hurtigst. Fordi jeg ikke havde et job, hvor jeg havde fornemmelse, at jeg kunne tage på ferien. Så det var kun weekender, hvor vi besøgte hinanden. Så jeg vil bruge mindst tid på at rejse og nyde min weekend mest i Danmark.

M: Kan du beskrive, hvordan du så rejste?

A: Fredag morgen kl. 7 til Danmark og søndag aften kl. 19 tilbage til Schiphol.

M: Det er en kort tur. Hvor mange gange har du gjort det?

A: To gange om året dengang, hvor jeg fløj til Danmark, og hvor han også kørte to gange til Holland. Så det er 4 gange om året. Det passer faktisk rimelig godt, tænker jeg.

M: Ja. Beskriv din sidste rejse, hvor du valgte en anden transportform end bilen.

A: Til Holland?

M: Til Holland i første omgang.

A: Det er vist motorcyklen, og det var sådan set der, hvor jeg flyttede min motorcykel til Danmark. Det var så hele grunden, at jeg enten vil køre motorcyklen selv eller tager en bil med trailer for at få motorcyklen herhen.

M: I en omgang eller tog du så et ophold?

A: I en gang.

M: Det er sejt, for det kan jeg ikke. Griner.

A: Det gjorde nemlig ondt. Griner.

M: Hvad er afgørende for, om du vælger en bestemt transportform og rute?

A: Hvor meget tid jeg selv har, hvis tiden er knap, så vil jeg vælge den hurtigste transportform, fordi vi har pengene til det, så synes jeg, at min tid er mere knap end min penge, så vil jeg tage den, der er hurtigst. Men hvis jeg har tid, så vil jeg køre eller giver mig den billigste eller giver mest fleksibilitet. Det er fordi vi har en relativ ung

familie, og fordi at rejse med flyverne ikke er praktisk, når man skal rejse fra Danmark til Overijssel. Så er det hurtigst med bilen, så er det relativt hurtigst, fordi jeg bruger den samme tid, hvis jeg vil flyve, men hvis jeg skal køre til Billund, flyve til Schiphol og så tager offentlig transport tilbage til Overijssel. Det vil være det samme tid bare meget mere omstændigt. Og så kan vi godt lide at have bilen med, fordi min kæreste er i en kørestol. Så er vi mere fleksibel i selve landet. Og samtidig ved at vi har besluttet også for, at så snart vi sidder os i bilen, så er vi på ferien. Så det er en del af vores ferien. Og så tager vi bare en masse pauser, hvor vi laver en masse hyggelige ting. Så er rejsen ikke så besværligt. Så er det ok, at rejsen tager meget tid. Men fordi det er en del af vores ferie, så er de ikke så besværligt. Vi har aldrig haft problemer faktisk.

M: Er der andre begrænsninger end din kærestes tilstand, der kunne påvirke jeres rejseadfærd?

A: Der er ikke nogen lufthavn tæt på Dedemsvaart, hvor mine forældre bor. Så vi kan selvfølgelig tage toget, men det er også træls, for så skal man med tog til forskellige steder. Så kan man vist kom til Zwolle, men så skal man transportere sig til Dedemsvaart, og så bliver det for besværligt. Det synes jeg.

M: Er der en lufthavn i nærheden, som kunne gøre, at hvis der var en rute fra Billund?

A: Eelde i Groningen er den der kunne være interessant. Så er der kun en time til Dedemsvaart. Eelde er meget interessant. Fordi der sådan set ikke er nogen lufthavn i dette område. Måske et militært nogen, men Eelde ved Groningen må være den mest interessante. Hvis vi kunne flyve derhen, så vil jeg være ret sikker på, at hvis jeg, hvis jeg er med familien, så vil vi tage bilen. Det er nemmest og billigst. Men hvis jeg er alene med venner eller familien, så vil jeg helt klart flyve til Eelde, fordi det er hurtigst.

M: Rigtig godt. Hvor ofte besøger familie og venner dig i Danmark?

A: Sjældent, griner. Hvis jeg kigger til sidste år, så er det tre gange, hvor jeg har haft besøg. Det er sådan set maks. antal, som jeg har haft. Familie, nogle venner og nogle gamle naboer, der var på ferie alligevel, som kom forbi.

M: Så det var en kombination med ferien, kan man sige.

A: Ja. Det er det sådan set altid.

M: Det gør de også tit ved mig, så kan de lave en turistrejse ud af det.

A: Ja men man tager ikke kun det bøvl for at se mig åbenbart.

M: Nåh.

A: Det er bare sådan det er. Det er også noget, som jeg selv har gjort, dengang jeg var inviteret til et bryllup i Spanien. Man laver en ferie ud af det. Man tager ikke kun afsted for at se brylluppet. Sådan hej hej og så tilbage igen. Ikke når man skal, det synes jeg også, at man forurener en del, når man skal ud at flyve. Så vil jeg gerne gøre det med sund fornuft og få det meste ud af det.

M: Ja. Hvordan er jeres muligheder derhjemme for eventuelt at invitere familie og venner?

A: Vi har ikke et soveværelse for dem, for eksempel. Det hæmmer os på en måde. Men vi mangler tid eller vilje. De er alle sammen frit til at slå et telt op i haven, men der er ingen der gider.

A+M: Griner

M: I må godt komme men ikke indenfor.

A: Det er det sådan set. Vi har haft et værelse, hvor vi har ryddet op og så var der plads til en dobbelt luftmadras. Det har vi gjort et par gange. Eller at de har sovet på vores sofa. Vi har en kæmpestor sofa i stuen, og den er også fint nok. Men det sker heller ikke så tit, men vi får heller ikke så meget besøg.

M: Nej.

A: Når de kommer fra udlandet i hvert fald.

M: Når de kommer på besøg, hvor lang tid er de så her og hvad laver de typisk?

A: Det er i hvert fald mine forældre, der kommer på besøg hvert år. De kombinerer det altid med en ferie, hvor de cykler rundt omkring for at se området. Det gør de faktisk altid.

M: Hvorfor cykler de? Hvad tiltrækker dem at cykle?

A: En masse natur, en masse skov, en masse søer, i hvert fald i Silkeborg området. Jeg prøver at tænke over, hvad de har gjort sidste gang. De har prøvet at leje en blokhytte tæt på Silkeborg. I et virkelig flot område hos en slags hobby landmand, som havde nogle hyggelige sjove køer, som så anderledes ud end de plejer. Og de kan rigtig godt lide den stilhed og de har de flotte blomster og grøntsager, som de kan plukke, hvis de har lyst til det. Så de kan også godt lide, bare at være der. Så går de ud og cykler og så besøger de os. Så vi spiser sammen, og så får de den ene dag dansk mad, og så

laver de en anden dag hollandsk mad med, så jeg kan få min fix. Jeg tror, at det er sådan set det.

M: De rejser heroppe med bilen kan jeg forstå?

A: Ja altid.

M: Hvorfor vælger de bilen?

A: Min far er ikke vant til at flyve. Jeg tror ikke, at han aldrig ... nå jo han har fløjet nogle gange til Tenerife. Men han føler sig mere sikkert i en bil, fordi der har han kontrol over det. Og de vil gerne, de vil ikke være alt for afhængig af os. De vil gerne være fleksibel og i stand til at køre, lige meget om det er godt eller dårligt vejr. Så det er den der selvstændighed, der er vigtig for ham. Det har de også oplevet før, hvor de var i Norge, hvor han fik hold i ryggen. Nåh vent lige det er ikke sådan en skøn historie, for så skulle de køre hjemme med smerter, så vil det have været nemmere, hvis han kunne komme hjem ved at flyve. Men så kan de selv beslutte sig for, hvornår de vil hjem igen. Det er ikke fordi hans partner synes det er sjovt, for hans partner er rejsesyg. Men alligevel synes min far i hvert fald, at det er vigtigt, at de har bilen med. Og at de har den fleksibilitet, hvor de selv kan beslutte, hvad de gør. Og de har også nogle gange besøgt nogle gamle byer, som f.eks. Ribe og Ribe vikingcentret. Og så tager de bare hver gang en ny kommune, sådan set.

M: Hvorfor kommuner?

A: Bare en anden region, bare en anden del af Danmark. Det har i hvert fald besluttet sig for at besøge mig hvert år. Men de kommer bare ikke for at se mig. Det vil også få noget ud af det, så de betragter det, som en del af deres ferie. Men de ved også, at jeg skal arbejde. De ved også, at jeg ikke kan tage fri, hver gang nogen besøger mig. Så det er på de der frie dage, de dage, hvor jeg har frie, der er de hos os. Og de dage, hvor jeg skal arbejde, spørger de om noget sjovt, som de kan lave. De har sådan en bog om Danmark, som de bruger.

M: Kan du spørge dem om, hvilken rejsebog de bruger? For det faktisk meget sjovt, at du lige præcis nævner kommuner. At de vælger kommuner.

A: Det er bare et fixet område den første omgang, så gik de for eksempel den første gang til Silkeborg og området. Og syd for Silkeborg, hvor man har et virkelig flot naturområde. Og så har de også været i Skanderborg, hvor der er mega flot natur, fordi min far er virkelig interesseret i at finde ud af, hvilken vej er flot at køre på med motorcyklen. For han kan godt tænke sig at tage motorcyklen med op. Så kommer

han nok ikke kørende, men han tager den med på en trailer. Griner. Og Ribe var der, hvor de valgte at tage de sidste 2 dage af deres ferie. Så har de sagt farvel til mig, og så kører de lige så stille til Holland igen. Så den ene gang var det Ribe, og den anden gang så bliver det vel nok Vejle og prøver at se nogle forskellige ting. Se hvad Danmark har.

M: at tilbyde, ja.

A: De har ikke været på Sjælland eller på Fyn, og heller ikke på øerne. Det er måske noget, som jeg overvejer at vise dem næste gang de kommer. Samsø, jeg tænker, at det kunne være sjovt. Men jeg har også hørt, at det er pissetyrt, griner.

M: Ja ja, griner. Hvor lang tid før har du valgt at booke?

A: Det er faktisk et godt spørgsmål, for jeg plejede at købe dem, hvor det billigste fra Schiphol til Billund er 180 Euro, hvis jeg husker det. Men så skal man købe det 3 måneder inden, og jeg var ikke så fleksibel, så jeg forsøgte at gøre det 3 måneder inden, men tit så sker der noget nyt eller sjovt, eller en fødselsdag, som jeg bliver inviteret til. Eller en kortere tidsperiode, hvor jeg bliver nødt til at booke senere, hvor det koster lidt mere.

M: Jeg oplever tit, at 6 uger kunne godt lade sig gøre, ellers ...

A: Ja så er det signifikant dyrere. Jeg har i hvert fald udskudt nogle rejser, fordi det bliver for dyrt.

M: Med hvilket formål rejser du typisk ned til Holland?

A: Familie

M: Der er ikke nogen bestemte begivenheder?

A: Det er mere fordi, at jul i Danmark er meget mere udbredt, og jul i Danmark er pissehyggeligt og specielt. Så det vil jeg altid foretrække frem for den hollandske jul, så når vi har den højtid og dag i Danmark, så skal den næste højtid være i Holland. Det er påske. Det er også dels, fordi påske er ret hyggeligt for mig, fordi min far har en tradition. Han er en del af 'gasbane race'. Speedway på græs. Det er bare et barndomsminde. Det er ikke noget, som jeg har vist Christian eller pigerne, men det er også noget, som jeg godt kunne tænke mig at gøre. Påske er meget mere udbredt i Holland end Christians familie gør i Danmark. Så det er højtiderne, ellers er det for at besøge familien eller en fødselsdag, men det kommer an på, om jeg kan få fri.

M: Hvad er formålet for familie og venner, der besøger jer, udover turisme? Kan der være nogle andre grunde til, at de kommer heroppe?

A: De vil gerne se, hvordan jeg bor, og hvordan jeg har det. Sidste gang en veninde besøgte mig, sagde hun, at hun var rigtig glad for at se, at jeg havde det så godt. Ja og hvordan det foregår her i Danmark.

M: Det her har du besvaret.

A: Sidste gang jeg fik besøg, det var faktisk i Corona perioden om sommeren, hvor de alligevel skulle til Danmark, fordi manden skulle arbejde, så var der konen, som er min veninde, så tog han bare hele familien med, fordi de skulle køre frem og tilbage. Det er måske noget, som interesserer dig. Det er ikke Flensborg, men det er på Fyn, hvor de rigtig gerne vil lave en forbindelse mellem Tyskland, hvor de vil lave en bro. Hvor man skal køre frem og tilbage i. Det er noget, som han er involveret i, noget hvor han skal kontrollere fremgangen derude. Så skulle han køre frem og tilbage til Aalborg, bare for at gøre det nemt. Så hver gang de kom forbi, så kom de også lige forbi Silkeborg. Og så havde vi nogle hyggelige dage sammen, og så skulle de videre igen.

M: Så de kombinerer arbejde og turisme sammen.

A: Og ferie i et.

M: Det ser man nemlig tit, at de der segmenter begynder at flette sig mere og mere sammen, og det er derfor det er så svært nogle gange, hvad formålet er, når de sidder i flyvemaskinen. Det er faktisk meget spændende, og det med broen er rigtig godt. Fortæl gerne om din sidste rejse før Corona.

A: Jeg tror næsten ikke, at jeg kan huske det. Det må have været om sommeren sammen med familien, fordi pigerne synes, at de blev snydt. De føler sig snydt, hvis de ikke kommer med. Så de vil gerne med, så det skal passe i deres ferieperioder, for vi vil ikke trække dem ud af skolen for at rejse. Og jeg skulle være i stand til at holde ferie, og for mig er det ekstra svært, når der er skoleferie. Men det er nok i foråret med nogle mærkedage, som Pinksteren (Pinse), noget i den stil tænker jeg. Og så var det højt sandsynligt fra torsdag til søndag, så det var ikke en lang rejse. Jeg har faktisk ikke lavet nogle lange rejser til Holland. Det har ikke været mere end 4 dage. Og der besøgte vi mine venner og min familie, og så prøvede jeg at lave sådan lidt en blanding, hvor der er noget for pigerne. At der er nogen til at snakke med eller noget sjovt som de kan se eller opleve. Og hvis det ikke vil være sjovt for dem, så tager Christian pigerne med. Jeg har faktisk haft en frokost med nogle studieveninder, som

var meget travlt, og vi var jo kvinder, og det var i Utrecht, så kørte Christian med pigerne til Scheveningen for at se stranden. Og så kom han tilbage dengang alle var fulde og jeg skulle hentes. Griner.

M: Det er godt.

A: Det kombinerede rigtig fint, og de syntes, at det var sjovt at se mine veninder og se personer, som er vigtige for mig. Det er sødt. Så de kom begge to ind i restauranten, fordi de rigtig gerne vil se de andre kvinder.

M: Det er dejligt, at de har så meget interesse i det.

A: Ja.

M: Hvordan kan pigernes alder have en indflydelse på jeres rejseadfærd? Deres alder og behov.

A: De ændrer det, fordi jeg gerne vil vise dem noget mere end min familie og mine venner. Så næsten gang er planen, at vi har en længere ophold, hvor vi kører forbi mine forældre for 1 eller 2 dage. Så kører vi til Syd Holland, hvor, som er et sted, som jeg selv ikke rigtig har været, hvor jeg vil vise dem Efteling, og vise dem andre steder i Holland, som de ikke har set før, som Maastricht for eksempel. Det kan jeg godt tænke mig. De skal opleve lidt mere.

M: Man bliver egentlig turist i eget land. Måske næsten.

A: Ja. Giethoorn har jeg også overvejet, men det er blevet alt for turistisk. Jeg har været der, dengang det ikke var så turistisk. Det er rigtig flot og hyggeligt, men lige nu er det alt for meget, så er det ikke sjovt.

M: Det er oversvømmet med turister.

A: Dengang jeg var der en 'fluisterboot', hvor man ikke kunne høre eller se nogen andre. Men nu er det bare et tog, og det er pisse synd, men området er pisseflot.

M: Når du for eksempel har den veninde, som besøgte dig med manden, der skulle arbejde, hvad laver de så, når de er i Danmark?

A: De gik til stranden, de skulle ud og se byen. De laver lidt af hver. De er vant til at se et museum, storebyer, som Odense og de skulle se, de går ud og shoppe, de skulle se Silkeborg søerne. De gjorde lidt af hver. De prøver alt mulige forskellige slags danske kager. Yeah, de har gjort lidt af hver.

M: Har du på en måde påvirket deres rejseadfærd, fordi du har kendskab til landet?

A: Det tør jeg ikke sige, for vi plejer at sige Ribe, for det er rigtig sjovt. De har sådan set lavet deres egen plan. De har cirka et år inden, hvad de kunne lave, og dengang snakkede vi om, at vi skulle mødes i Legoland. De har været i Legoland, og de har også været i sådan en klatrepark. De sagde, at det var fantastisk for børn med ADHD, for de kunne bare løbe, rende og gøre alt muligt. Jeg tror, at det var tæt på Billund. WOW.

M: Ja det passer.

A: Så de har gjort en hel del, som jeg ikke kendte til. Så det har selv googlet sig frem til.

M: Yes super.

A: Og de kommer fra Groningen, hvis det kunne være interessant.

M: Hvad kunne gøre, at du vil flyve mere i fremtiden?

A: Hvis forbindelsen mellem Billund og Eelde, eller Århus og Eelde, hvis der bliver fløjet fra Jylland til Eelde, så vil jeg være interesseret. Men Schiphol trækker mig slet ikke.

M: Hvorfor ikke?

A: For jeg gider ikke at rejse til Schiphol. Jeg gider ikke at finde ud af, så skal jeg købe en offentlig transportkort igen. Og det synes jeg allerede er besværligt, og jeg har ikke købt sådan en anonym en, for efter jeg mistede mit student kort, for så skal jeg finde ud af, hvad for et slags kort jeg skal købe, og hvordan jeg kan rejse med toget, og så med bussen igen. Det er faktisk ret dyrt, for hvis jeg skal flyve, køre med toget og tage bussen. Dengang jeg var ung, der var det gratis, fordi min far var buschauffør. Men det er det ikke længere. Det er dyrt, det koster meget tid og jeg synes, at det er spild af min tid, når jeg kun har kort tid til at besøge Holland. Hvis jeg selv skal rejse, så betragter jeg den rejsedel ikke som ferie. Det er bare noget, som skal overstås, og så tager det for lang tid.

M: Ja.

A: Men når jeg rejser med familien, så er det allerede ferien, den oplevelse er fuldstændig anderledes. Det kan ikke sammenlignes, Hvis jeg rejser alene, så skal det være hurtigt. Og hvis jeg rejser til Eelde, så skal jeg være sikker på, at jeg kan finde nogen, som kan hente mig fra Eelde. Jeg kan også tage bussen, men så skal jeg tage bussen til at besøge venner i Groningen. Men hvis jeg vil besøge venner, som bor i

Drenthe eller Overijssel, så er jeg også afhængig af dem, og de skal hente mig. Jeg synes, at det er meget svært at spørge andre om hjælp, og det er meget svært at få dem til at tage initiativet eller bede dem om at køre til Eelde, bare for at hente mig. Det er en del, der holder mig tilbage.

M: Offentlig transport er vel for vanskeligt at kunne klare sig.

A: Hvis der nu vil være en, som altid vil komme og hente mig, og som ikke har nogle problemer med det, så er det helt fint med mig, men jeg synes, at det er meget at spørge om til en. Jeg har for eksempel fundet ud af, at Karup – København er supernemt. Det har bare gjort indenlandske rejser, men det er måske ikke noget som du er interesseret i.

M: Nej, jo det er fint.

A: Men Karup- København, det er tit når jeg har kurser i forbindelse med mit arbejde, så har jeg nogle kurser i København eller på Sjælland, Så Nordsjælland eller København selv, og så har jeg fundet ud af, at når jeg kører til Karup, så er der gratis parkering, og man behøver ikke at vente længe, og så er det ind i flyveren og så er man indenfor en time i København. Det sparer man sindssyg meget tid med, og det vil jeg gøre mere ofte, så skal jeg bare være i god tid. Det har jeg så gjort to gange, og det var rigtig fint. Jeg kan ikke finde ud af, hvad det kostede sidste gang.

M: Det finder jeg ud af. Det er faktisk rigtig godt, at du nævner det, for man ser rigtig tit, at man har fået de samme mønstre. Så dem der er vant til at rejse fra Billund i deres fritid, vil gøre det, hvis de gør det erhvervsmæssigt.

A: Jeg var overrasket over hvor let det var og hvor nemt det var på lufthavnen i København. Den var meget let at gennemskue. Jeg var nemlig lidt bange i forvejen, for hvor meget tid vil det tage, og hvad nu hvis jeg står helt uden retning, og jeg ved ikke, hvor jeg skal hen, men det var rigtig fint. Og offentlig transport var også mega fint. Det var lynhurtigt, og der var ikke noget problem der. Det kan man bare ikke sammenligne med Jylland. Der er en kæmpe forskel!

M: Hvis du nu skulle rejse på ferie eller erhvervsmæssigt ud i den store verden, hvor vil du så helst flyve fra? Det behøver ikke nødvendigvis at være direkte. Hvad vil du foretrække?

A: Hvis det skulle være, så går jeg ud fra, at det skulle være med min kæreste, og så skal det være Billund. Så vil jeg gå direkte til Billund eller Karups hjemmeside for at se, eller Aarhus, eller en der er tæt på, og så se, hvor de vil flyve hen. Så vil jeg beslutte

mig for, hvilket land jeg vil gå på ferie hen til. Alt afhængig af, hvor de rejser hen ad. For hvis vi rejser med flyveren, så kommer vi nok til at leje en bil. Det kunne jeg godt tænke mig. Men omvendt så kigger jeg også på, hvad for nogle tilbud de har i forvejen. For så føler jeg mig heller ikke så begrænset. Jeg vil hellere gøre det sådan, end at jeg siger, at jeg vil rejse til Korsika, og at der ikke er nogen, som flyver derhen.

M: Hvis du nu skulle flyve med en stop, vil det så være København eller Amsterdam?

A: Amsterdam, men det er fordi jeg er hollandsk, for så kan jeg købe hollandske ting og kroketten. Det er sådan set den eneste fordel af Schiphol. Og nu har jeg rejst så mange gange fra Schiphol, at det føles lidt som hjem. Jeg føler mig bare så afslappet at være der, fordi jeg har været der så mange gange, for at rejse til Danmark. Det er ligesom, for det er lidt underligt, for jeg har ikke været der så mange gange, men det føles lidt som hjem. Det føles lidt som, når man bare har taget bussen til skolen hver eneste dag. Så tænker mig ikke over det, og det er ikke fordi man tager ejerskab over det, men det føles lidt sådan. Man sætter ikke pris på rejsen længere, men det er noget, som man bare gør. Så ligesom at være på Schiphol og finde frem til fra A til B er bare noget som jeg gør. Det behøver jeg ikke at tænke over, og det føles bare så afslappende. Jeg behøver ikke at tænke over, hvor jeg skal henad. Eller hvor skal jeg kigge på. Jeg kan bare gå derhen og så flyder det bare. Så Schiphol er nemmere for mig.

M: Hvilken betydning har selve lufthavnen for dig? Service og indretningen, osv.

A: Det skal være tydeligt, og det skal ikke lugte. Jeg har været til Atlanta en gang. Det er en kæmpe kæmpe lufthavn.

M: Ja det er den største kommercielle.

A: Det lugter af friturstegt alt muligt, det er så nasty. Min ide er, at det er at gå igennem sådan et dårligt kvarter i New York som the Bronx. Jeg synes, at det var pisse ulækkert, og tæppet på gulvet, det synes jeg var endnu mere ulækkert. Det var så uhygiejnisk, jeg forstår det simpelthen ikke. Atlanta, der var jeg også lidt spændt på at finde min vej frem. Den er ok at finde ud af, hvor man skal henad, men den er mega stor. Den skal være hygiejnisk og den skal ikke lugte af friturstegt mad. Det synes jeg var virkelig skuffende, dengang jeg kom derhen. Det skal være tydelige henvisninger til, hvor man skal hen, og det synes jeg er meget tydeligt på Schiphol. Og jeg kan heller ikke huske, at jeg har haft problemer med det i København eller Karup. Det flyder bare, og heller ikke i Billund faktisk. Det er meget nemt, og det er vigtigt.

M: Hvordan påvirker Corona og de medfølgende rejserestriktioner dit rejseadfærd?

A: 100% jeg har ikke rejst. Nej det jeg siger er ikke rigtigt. Om sommeren har jeg været til Holland, men det har været en beslutning, som vi har taget på det allersidste øjeblik, fordi faren blev 60. Og så tænkte jeg, at det vil blive en dejlig overraskelse alligevel, men han havde alligevel forventet det. Men Corona har i den grad påvirket det, at vi kun har været der et døgn, og at det var meget mærkeligt, fordi man skal holde afstand, for det gør, at jeg ikke har lyst til at rejse derned. Jeg savner min familie, og jeg vil rigtig gerne se dem, og jeg vil rigtig gerne se mine venner, men hvis jeg kun kan se dem på afstand, så kan jeg lige så godt bare ringe til dem på Skype. For jeg vil bare rigtig gerne kramme dem, eller gøre nogle ting sammen, i stedet for at holde afstand.

M: Ja.

A: Det er det bare ikke for mig.

M: Du kommer faktisk allerede lidt ind på det næste emne, som jeg vil spørge ind til, nemlig virtuel og fysisk mobilitet. (Forklarer kort begreberne). Beskriv hvordan du anvender moderne kommunikationsmidler til at være i kontakt med familie og venner i Holland.

A: Ja men jeg bruger WhatsApp. Vi har Skype, men det bruger vi ikke. Det er WhatsApp, som jeg bruger i dagligdagen og snakker med dem om dagligdagen med min familie. Det er også WhatsApp, som vi bruger til at ringe til hinanden og se hinanden.

M: Beskriv hvordan disse kommunikationsmuligheder påvirker din rejseadfærd til Holland. Hvordan påvirker det virtuelle din fysiske mobilitet?

A: Det gør det ikke. Det står helt løs fra hinanden. For jeg kan ikke rejse, for grunden til, at jeg ikke kan rejse, det er fordi jeg som farmaceut, der er vi pålagt, at vi ikke må til rejse, som kræver karantæne. Hvis vi gør det, så er det grundlag for jobopsigelse. Det fik vi at vide, så snart Corona startede. Og det er noget, som bliver lagt ud fra Danmarks apotekerforenings jurister. Så det var meget klart og tydeligt, så lige kan jeg ikke rejse, for det kræver karantæne.

M: Hvis vi nu lige tage det udenfor Corona, før Corona, hvordan er det så mellem fysisk og virtuel? Har det påvirket hinanden. Har du set din familie mere eller mindre, det samme?

A: Nej, jeg tror, at det er det samme, og det er nok, fordi jeg ikke er så tæt med min familie, at vi skal se hinanden hver måned eller noget i den stil. Så er der også arbejde, der afgør, om jeg kan holde fri på det samme tidspunkt, som min familie kan. Og når jeg siger, at jeg bruger WhatsApp til at kommunikere, så snakker vi stadigvæk kun, hvis det er en gang om måneden, så er det ofte. Så det tror jeg ikke er fair. Siden sommeren har jeg snakket med min far to gange.

M: Hvis der nu ikke var nogen moderne teknologiske kommunikationsmidler?

A: så vil jeg nok have rejst mere ofte. For hvis man ikke kan ringe til hinanden, så ved man heller ikke, hvordan de har det. Hvordan det går med dem. Man kan selvfølgelig sende et brev, for det må man vel betragte som gammeldags.

M: Telefonen tror jeg godt, at vi må regne med.

A: Nå ok. Så hvis telefonen stadigvæk er en del af det, så vil det ikke have ændret noget. Og det er fordi vi ikke har personligheden til det, at vi skal ringe til hinanden hver eneste dag eller hver eneste uge. Vores tilgang er ingen nyheder er gode nyheder.

M: Hvordan er det med venner? Har WhatsApp gjort det nemmere at holde kontakt til dem? Eller vil det ikke have gjort en forskel?

A: Ja det gør det nemmere at holde kontakt, for så snakker man lidt mere om nogle små ting. Ting man finder på i dagligdagen. Men de venner, som er virkelig gode venner, som mine barndomsvenner, dem vil jeg snakke med uanset vel, og så plejer vi faktisk at ringe. I stedet for at skrive til hinanden.

M: Hvornår vælger du fysisk mobilitet frem for virtuel mobilitet?

A: Det er nok, når der er nogle vigtige begivenhedsting, hvis en skal giftes, eller dør, eller er meget meget syg, så er der ikke nogen tvivl om, at så tager man afsted. Men så er jeg også ligeglad med, om jeg mister mit job. Altså ikke for et bryllup, men hvis nogen er meget syg, så vil jeg rejse.

M: Der er jo nogle andre regler, når man for eksempel skal til begravelse. Hvordan vil du så rejse, hvis det skal være nu?

A: Bil, fordi man er fleksibel. Jeg kan tanke, når der er behov for det, og så kan jeg komme afsted med det samme. Man behøver ikke gå på internet for at finde ud af, hvornår et fly tager afsted, og det skal planlægges. Når det er noget, som skal planlægges, så tager det tid, og hvis det er noget som haster, vil jeg ikke spille tid.

M: Hvad kunne gøre, at du alligevel tager flyvemaskinen?

A: Hvis den er tæt på og hvis det er regelmæssigt. Hvis det er tæt på og indenfor en time, så er det tæt nok, for så har man i hvert fald selv fornemmelsen, at man tager afsted med det samme. Jeg kører til Billund nu, men så skal der være regelmæssige fly til Holland for at køre derhen. Især hvis jeg selv er meget emotionel, så er jeg ikke i stand til at køre, så vil jeg flyve. Jeg skal ikke have nogen ulykke på vej hjem. Griner. Og så forårsage en anden begravelse.

M: Nej.

A: Hvis jeg mentalt ikke selv er i stand til at køre sikkert, så vil jeg i hvert fald flyve.

M: Hvordan vil prisen være vigtigt for dig?

A: Ikke hvis et haster, så skal det bare være hurtigt.

M: Er der et maks beløb, som du vil give?

A: Det er der vist.

M: At du måske alligevel tager bilen.

A: Hvis det alligevel koster 10.000 kroner at flyve til Holland. Det er meget svært. Især fordi Overijssel ikke er tæt på Schiphol. For der er stadigvæk 2 til 3 timer fra Schiphol til Dedemsvaart. Så skal jeg tage toget til Zwolle og så bussen til Dedemsvaart. Hvis de siger: din far kommer til at dø indenfor de kommende par timer, så kan et fly faktisk ikke hjælpe mig alligevel. For jeg skal først køre til Billund, som tager en time. Så skal jeg til Amsterdam, som tager en time, hvis flyet kommer med det samme. Så er det Schiphol og så er det tre timer igen. Så går der 5 timer igen. Hvis det koster 10.000 kroner. Det er ikke fordi jeg ikke har pengene, jeg kan sagtens betale det, og hvis det kan gøre, at jeg kan se min far inden han dør, så er jeg vel ligeglad. Så klasker jeg derned. Det er bare penge, det er ikke vigtigt. Men de der 5 timer er for meget. Det samme hvis jeg tager bilen, så har man selv, så føles det, at man selv har kontrollen, fordi så kan man presse på speederen, og så accepterer man, at der kan komme nogle fartbøder, hvis det sker. Men så har man selv kontrol, og så er det Christian, der kører.

M: Yes.

A: Jeg tænker, at jeg nok vil køre med bilen alligevel. Fordi jeg ikke ved, hvad der kommer til at ske. Jeg tror, at det er nemmere med en specifik situation. Hvis man far selvfølgelig kommer til at dø, så er der også mange ting, som skal ordnes, og så skal

man køre meget frem og tilbage for at få de ting gjort. Så er det godt at have en bil, så man har timer nok til at gøre det. Men det er også med lufthavnen.

M: Hvad synes du om følgende udtalelse? Den er på engelsk. Jeg kan sagtens oversætte den, men jeg tror, at det er ok ved dig.

A: Nej det behøver du ikke.

M: Home is no longer one place, it is locations.

A: Enig, for jeg er hundrede procent med på, at Home is where the heart is. Det er det. Det kunne jeg også rigtig godt mærke, dengang jeg fløj frem og tilbage fra Schiphol til Billund. Dengang jeg rejste til min kæreste. Jo længere vi var kærester, og jo oftere jeg fløj frem og tilbage. I starten var Amsterdam home, fordi det var der jeg boede og arbejdede og alt muligt. Men jo oftere jeg har været i Billund, så de sidste par gange, så føltes det helt forkert at rejse fra Billund tilbage til Amsterdam. Så jeg var allerede mentalt i Danmark. Så det er lokation og på den anden måde, hvis jeg skulle sammenligne Schiphol og København, så føles Schiphol som Home, fordi jeg har været der mange gange. At det føles mere trygt. Fordi jeg kan genkende området.

M: Så flere steder kan faktisk føles som hjem?

A: 100%. Min student by føles stadigvæk som hjem, og det kan jeg mærke på hele mit adfærd, når jeg er der, og hvordan det påvirker mig. Det samme med den by, hvor jeg har været i High School. Det føles også som hjem.

M: Har du overvejet at flytte tilbage til Holland?

A: Nej. Griner. Men det vil jeg ikke, fordi det vil være uden min kæreste og børnene, og de bliver her i Danmark. Men samtidig har vi snakket om, at vi godt kan tænke os eventuelt, at hvis vi ikke kunne bo i Danmark, så vil det være Holland. Og det er noget, som Kristian altid har sagt til sig selv som ung, at hvis han skulle vælge et andet land, så vil det være Holland, at han vil bo. Og det var inden han mødte mig. fordi vi minder meget om hinanden kulturmæssigt. Og han kan godt lide Holland. Det er i den grad en mulighed, men det er ikke en sandsynlighed, for lige nu kan jeg bedre lide Danmark. Også hvis jeg ikke havde min partner, eller hvis jeg vil miste mit arbejde, så vil jeg blive boende i Danmark.

M: Yeah. Føler du dig danskere eller hollændere, eller begge dele?

A: begge dele. Jo længere man bliver her, og fordi min partner er dansk og ikke hollandsk, så synes jeg, at jeg skifter meget hurtigere til den danske side. Med danske

traditioner og den danske tankegang. Jeg kan rigtig godt lide den sociale tankegang. Hvor jeg simpelthen ikke har forståelse for den hollandske længere. Og jeg kan også mærke, at når jeg snakker med mine venner, at jeg bliver mere og mere danskagtig. Også med fokus på familie, hygge og sådan nogle ting. Det kan jeg også se på min ven, der bor i Oslo. Hun har også mere den norske tankegang og gøre ting sammen med familien. Og de har en nem tilgang til naturen. Den er blevet meget stærk, og Holland er mentalt ikke det bedste sted at være.

M: Har du noget, som du selv gerne vil tilføje til interviewet. At du tænker, at det har du slet ikke tænkt på.

A: Det ved jeg ikke, jo mere besværligt bilen bliver, jo mere interessant er andre ting. Men toget det tiltrækker mig slet ikke. For det er en lang rejse, ligesom med bilen. Og man har slet ikke noget privatliv i et tog, hvor man kan snakke om alt muligt i bilen. Man kan have nogle rigtig gode samtaler og have det rigtig sjovt. Man kan synge og gøre dumme ting, og det kan man ikke i et tog, så derfor synes jeg, at toget er mindre interessant. Det er mere miljøvenligt, men det kommer vi ikke til at gøre. Det kan være, at vi diskuterer det derhjemme i længere tid, men det kommer ikke til at ske. Griner.

M: Han vil gerne have det mere grønt eller hvad?

A: Nej. Vi synes begge to, at vi skal være mere grøn. Vi går også meget op i økologisk, og vi har meget bevidst valgt at bruge lidt mere penge på vores madbudget for at kunne spise mere økologisk for eksempel, men toget er bare ikke en del af det.

M: Det er faktisk en god tilføjelse.

A: Dejligt. For som studerende havde jeg ikke nogen problemer med det. Intet. Der brugte jeg det rigtig tit, men der havde jeg ingen bil og så rejste jeg også mere til storbyer. Så er toget meget mere interessant, men hvis man bor i en mindre by, så er toget bare besværligt, fordi man også skal bruge en busforbindelse, og de bliver ringere og ringere. Medmindre man bor i Vest Holland eller Øst Danmark. For der er en kæmpe forskel i begge lande, hvor fokus ligger på den del, hvor man har flest mennesker, og det kan jeg også godt forstå, men det påvirker hinanden. Jo ringere forbindelsen med bussen er, jeg kan for eksempel tager bussen på arbejde, jeg kan køre derhen indenfor 12 minutter, men hvis jeg tager en bus, så tager det 45 minutter. Det er jo helt vildt. Det er jo ingen, der gider. Det er slet ikke et alternativt. Især ikke, hvis jeg skal vente en halv time på bussen, især ikke, hvis jeg kunne have kørt hjem i

12 minutter. Så vil jeg hellere cykle, hvis ikke der var så mange bakker. Men det er bare ikke interessant, hvis der er en dårlig forbindelse, og man kommer ikke til at friste folk til at bruge offentlig transport, hvis den ikke er tilgængeligt. Man kan simpelthen ikke sammenligne offentlig transport i byerne som København eller Sjælland som helhed. For jeg synes fra København til Hillerød i Nordsjælland, den har en fin forbindelse, for det er hver 6. minut eller hver 8. minut, så kommer der et tog. Det er fint. Hvis man ryger, så kan man tage en smøg eller hvad man har. Det er en fin forbindelse, men det kan man slet ikke sammenligne med Jylland. Overhovedet ikke.

M: Super. Jeg siger tak for hjælpen.

A: Selv tak.

Bilag G Transskribering Pieter & Heidi

Dato: 2. november 2020

P: Pieter

H: Heidi

M: Marieke

Pieter kommer oprindeligt fra Friesland, og Pieter og Heidi har mødt hinanden på en stor gård i USA. Pieter flyttede først til Danmark efter de kom tilbage til Europa, som gjorde, at de rejste lidt frem og tilbage mellem Holland og Danmark.

M: Hvordan rejste du frem og tilbage, hvordan gjorde I det i den periode?

H: Dengang havde jeg ikke særlig mange penge, så jeg kørte med bus og bil. Det kom lidt an på, om jeg kunne låne en bil fra mine forældre.

P: Hvad med toget?

H: Toget har jeg også prøvet. Ja.

P: Jeg havde min egen bil, jeg kan ikke huske det, men hver 6. uge der kørte jeg til Holland.

M: Spændende. Se, så kommer der allerede nogle spændende ting op. Hvor mange gange om året rejser i gennemsnitligt til Holland?

H: Nu er det 1 til 2 gange om året.

P: Fast er det en gang om året til familien. Det er bare, det er ikke som en forpligtelse, men bare for at se hinanden. Hvis der er nogle fester eller speciale ting med nogle venner, så bliver det to gange.

M: Det gør måske en forskel, at dine forældre også bor her. Så har man ikke så mange ...

P: Nej, og mine søskende bor også her. To søskende.

M: Alle sammen? Så I er næsten alle sammen flyttet heroppe?

P: Sådan set. Ja men det var fordi hun var kun 15 min yngste søster, og den anden søster var 20 og var i Groningen, men hun stoppede med sit studie, og så gik hun med her. Men hun har en dansk mand og børn.

M: Hvad så med din familie?

H: De bor i Holland. De kommer også en gang i mellem. Jeg har så kun min mor tilbage og min bror. Og min bror kommer ikke så tit. Det er mere, når vi har en fest eller et eller andet. Han har også en gård, så han synes, at det er svært at gå væk hjemmefra. Og min mor, hvor tit kommer hun, også en eller to gange om året.

M: Det kan vi komme ind på senere. Super. Beskriv jeres sidste rejse til Holland, dengang I besøgte jeres familie i Holland. Hvordan rejste i, hvorfor rejste i, og hvor lang tid har I været derned, og sådan nogle ting.

H: Det var en omstændig rejse. Vores søn har hele sidste år været udvekslingsstudent, så han har været i Canada. Så den 17. juli, der landede han igen i København. Så hentede vi ham der i bilen, men vi synes, at hvis vi med det samme tog hjem igen, så var her. Så hed det næsten med det samme bare arbejde og gården igen. Så jeg følte bare, at han nok virkelig havde brug for at komme af med hans historier. Så kørte vi, så sejlede vi fra Sjælland til Tyskland og havde en overnatning der. Og så kørte vi videre til Holland, hos min mor, hvor vi var 2 nætter. Og så havde vi lejet en bed&breakfast, hvor vi boede yderligere 5 nætter, ikke?

P: Ja. Det var sådan en lidt alternativ ferie, fordi der også er det med Corona. Vi plejer at køre sydpå. Måske var det sikkert, men vi synes også, fordi vi skulle til Holland, for vi skulle have gjort det i foråret, så kan vi kombinere det nu. Normalt plejer vi ikke at holde ferie i Holland, for så er det mere for at drikke kaffe og sådan nogle ting. Så er det ikke rigtig ferie for mig i hvert fald. Det ved jeg ikke. Jeg vil helst opleve noget på ferien.

M: Så du vil også gerne være turist samtidig?

H: Vi var faktisk turister i Holland.

P: Nu var vi turist i Holland, ja, for vi har sejlet i kano, og ...

H: Jeg aflyste også det, som jeg havde aftalt med veninder og kusiner og så noget, for ellers har jeg ikke rigtig ferie. Så vi besøgte egentlig bare nogle rigtig gode venner og besøgte min mor selvfølgelig, og så var vi bare os selv. Hvor vi ...

P: Men det er også med familie, når man hele tiden er på besøg sammen med børnene, så skal det også passe sammen. Når vi bare tager afsted som turist til andre lande, så kan man bare være sammen med sin egne familie. Så får de alle sammen lidt mere ud af det.

H: Det føles mere som ferie, når vi ikke rejser til Holland.

P: Og se frem til at se nogle andre kulturer og mennesker, vi plejer ikke at ligge på stranden. Vi prøver at se så meget som muligt.

M: Hvordan påvirker jeres børn jeres rejseadfærd, mere generelt men også til Holland?

P: Hvordan tænker du?

M: Hvilke overvejelser har I som forældre. I er nemlig ikke de første, der nævner det. Det er noget, som har overrasket mig lidt. Nu har jeg selv også børn, og man laver nogle overvejelser. Hvad vil der gavne børnene?

H: Også hvad de gerne vil. Så tager vi hensyn til dem. I Holland har vi egentlig ikke brugt bilen så meget.

P: Nej bare en gang i mellem.

H: Cyklen.

P: De første udenlandske ture, der var vores dreng kun to måneder, men så har vi bare en cykel med, med en vogn også. Der sad han bare i sin Maxi Cosi. Så prøver man at gøre det på den måde. Vi prøver at leje nogle cykler eller tager cyklerne med for at få dem alle sammen med.

H: Det påvirker det på den måde, at vi prøver at lave noget, som også er sjovt for dem. Ikke kun besøge alle mulige mennesker, som de slet ikke har nogen forhold til. Det er også vigtigt, at vi har det godt sammen som familie. Og de må gerne komme med noget input.

P: Især når de bliver lidt ældre, så får de mere. Sommetider holder vi også ferie hjem i Danmark. Mine forældre har et sommerhus nordpå. Vi prøver, vi vil helst opleve så meget som muligt.

M: Det er kun godt. Yes. Beskriv jeres sidste rejse, hvor I valgte en anden transportform end bilen.

P: Det var sidste år. Tæller færgen også?

H: Vi var også i Barcelona.

P: Malaga. Det var en gammel studieven. Han var lidt sent med sin kæreste, eller hvad det nu kaldes. Og de skulle giftes for 10 år siden, men det blev aldrig til noget. Så havde kæresten sagt: nu skal det være, griner.

M: Yes.

P: Og så skulle de planlægge det lidt, fordi de fleste venner bor i Holland selvfølgelig. Og de har familie og børn og så noget. Det skal passe sammen med at de fleste kunne komme. Også fra hendes side, så de har næsten planlagt de to år i forvejen ikke?

H: I efterårsferien.

P: Ja men det falder ikke altid sammen med den i Danmark. Det passede lige til de fleste.

M: Jeg skal lige forstå det rigtigt. Alle hollandske familie og venner skulle flyve til Malaga på grund af brylluppet.

P: Det skulle vi også. Men hun kommer fra Cameroun. Så hun har venner over hele verden, så det var et meget internationalt bryllup. De boede dengang i Spanien, men de er flyttet tilbage til Holland. Så tog vi alle sammen. De fleste venner tog en ferie ovenpå.

H: Fordi nogle. Brylluppet var i weekenden, så nogle havde ferien ugen før brylluppet og nogle havde ferien ugen efter brylluppet. Så om weekenden var vi samlet alle sammen.

M: Hvordan gjorde i det så? Fløj I? Lejede I en lejlighed? Kan I fortælle lidt om det.

P: Ja han har lejet sig ind i sådan et resort, og så fik han rabat på lejligheder. Så tilbud han os en lejlighed, som vi så skulle betale til ham. Så var der svømning pool og det hele med. Men vi havde en lidt speciel rejse, fordi det er lidt en ulempe, når man bor i Danmark. Man skal først til de større steder. Hvis man flyver fra Aalborg eller Billund. Der er ikke så meget pres på og ikke så meget konkurrence. Du betaler, ikke hovedprisen, men mere. Hvis man altid er seks, og man skal være 6 med flyvemaskinen, så koster det lidt kassen.

H: Lidt meget.

P: Så havde vi kigget på Hamburg, fordi det lyder langt væk, men det er kun 4 timers kørsel. Det var også lidt dyrt. Vores pige, hun går meget til ridning, hendes lærer, hun har et kursus engang i mellem, så hendes lærer kommer fra Tyskland. I den

efterårsferie var hun med hesten ned i Tyskland sammen med Heidi. Så var vi ned i Tyskland alligevel. Så var vi stadigvæk her, men så flyver vi fra Tyskland. Så fløj vi fra Berlin, bare for at spare lidt penge, men man bruger også en del på transport. Hamburg Berlin er ikke så slemt, men

H: nej, men man sparer rigtig mange penge på selve flyrejsen.

P: Jeg tror, at det var næsten 10.000 kroner.

H: Men rejsen fra Hamburg til Berlin, hold da op, det var megastressende. Det var så travlt på vejen.

P: Ja, både på Penneberg? På den her siden Nordvest fra Hamburg. Jeg havde ikke tænkt på, at motorvejene næsten alle sammen går den vej til Hamburg, ikke. Trafikken den vej, der ligger ikke nogen motorvej nord for Hamburg, så man skulle bare igennem byen. Vi skulle flyve kl. 1 tror jeg, og der var kun 250 km's kørsel, men så tænkte vi, hvis vi kører kl. 8, så er vi i god tid. Så sidder man midt i Hamburg, og det sad lidt fast. Men vi nåede det.

M: Hvis I så skulle gøre det om igen. Hvordan vil I så gøre det anderledes? Hvilken lufthavn vil I så vælge?

H: Måske den igen, men så vil vi bo på den anden side af Hamburg og ikke på vestsiden, men så vil vi bo på øst siden.

P: Så måske undersøge lidt mere.

H: Det var set i bakspejlet lidt dumt, fordi vi havde booket en airbnb tæt på hestene, men vi havde også bilen og god tid, så det havde været nemmere, hvis vi havde boet eller aftalt måske på den anden side af Hamburg, men det tænkte vi jo overhovedet ikke på. Nej.

M: Nej.

P: Det var lidt specielt, den ene gang. For hvis man oplever det en gang, så gør man det ikke igen selvfølgelig. Det var en oplevelse i sig selv.

M: Jo. Det kan jeg godt se.

P: Før Coronatiden var det Ryan Air, vi fløj med Ryan Air for første gang, og vi sad bare og hele flyet var fyldt op til den sidste plads.

H: Vi sad også spredt i flyveren.

P: Det var en oplevelse, griner.

M: Har I brugt Aalborg og Billund her i Jylland? Hvordan vælger I mellem de her to? Hvad har gjort, at I vælger den ene frem for den anden. I bor jo tættere på Aalborg end Billund.

H: Vi flyver ikke særlig tit. Har vi fløjet, dengang, jeg kan slet ikke huske.

P: Til min polterabend, der fløj vi fra Billund af. Tit. Den generelle opfattelse i Jylland er, at Aalborg har fri parkering, og det går folk meget op i. Men det er ikke en betingelse. Det kigger vi ikke så meget på. Men det er nok, hvad der passer bedst med forbindelsen senere ikke. For Billund skal man måske køre en halv time mere. Det er ikke sådan et stort problem.

M: Det er ikke så vigtigt for jer.

P: Nej.

M: Ok.

P: Aalborg kom godt med siden de har KLM med ikke. Og jeg tror, at de har 3 daglige flyvninger. Så kan man komme i hele verden.

M: Har I brugt den rute?

P: Nej.

H: Jeg har ikke brugt den.

P: Vi har nogle familier, men ikke så tit. Min mor har fløjet et par gange.

H: Hun har gjort det en gang.

P: Ja. Jeg har været til USA på en studietur, så var det Billund-København og så Midwest.

H: Nej jeg hentede dig i Aalborg.

P: Ja tilbage.

H: Ja.

P: Det var fordi tilbage var det omvendt. Men normalt når vi tager på ferien i Europa, Syd Europa, så kører vi. Nu når vi er seks, så har vi købt en stor bil. Så synes jeg også, at den skal udnyttes.

M: Det er det, og som du siger er det meget dyrt at rejse med 6 mennesker.

H: Alle mennesker siger, at det er så billigt at flyve, men jeg synes bare aldrig, at vi kommer billigt afsted.

P: Nej det er måske billigt til de Kanariske Øer og sådan nogle ting eller til Grækenland. Men de steder, hvor vi gerne vil hen, som Pisa eller til Kroatien, eller et eller andet. Der er det ikke så billigt, fordi som jeg sagde før, der er ikke så meget konkurrence på de linjer, så ligger de bare lidt højere.

H: Og så skal man alligevel leje en bil alligevel måske.

P: Heidi's onkel har en lejlighed i Sankt Anton i Østrig, og den plejer vi at bruge til fornuftige penge til overnatningen. Men når man har kørt et par gange de der 1200 km eller de der 2-2300 km sommetider, så til sidst.

M: Så er man vant til det.

P: Ja man er vant til det, men så bliver man også mindre glad for det.

H: Børnene er også så stor lige nu, at de læser en bog eller kigger en film. De er blevet så meget nemmere nu, synes jeg.

P: Jeg synes, at, og det kan kun være mig, at den oplevelse at køre igennem Europa, igennem de forskellige landskaber, det får man ikke med, hvis man rejser med fly.

M: Nej. Det gør man ikke.

P: Det økonomiske vejer måske mest tungt, og den frihed man har, når man har bilen. For eksempel i Toscana, så er det rart at have sin egen bil og til Kroatien også.

H: Nok også med bagagen. Det er nemmere at proppe det hele i en bil.

M: Jo der er fordele og ulemper ved begge dele, tror jeg. Alt afhængig, hvor man skal hen og hvor mange man er.

P: Ja. Hvis vi nu for eksempel skulle til Spanien til Barcelona, så skulle vi vælge flyet. Fordi Toscana er lige grænsen for, for ved Kroatien valgte vi også at køre, men hvis vi skal længere ned, så er det lige grænsen. Vi skal helst kunne køre det i halvandet døgn. Men den sidste strækning skal være en 5/6 timer samlet for at kunne udhvilet derned.

H: Når man skal bo der og flyve, det bliver bare alt for dyrt.

M: Det er rigtig godt. Hvor ofte besøger familie og venner jer her i Danmark?

H: Det er meget forskelligt. Nogle gange er det bare et spontant besøg og andre gange er det sådan lidt længere tid og planlagt. Det kommer også an på, om der er en fødselsdag eller om der er en konfirmation ... jamen.

P: Dem fra Holland til her?

M: Jo.

H: Ja.

M: Hvordan kommer de heroppe, og hvor sover de, og hvad laver de, når de er her?

H: De kommer næsten alle sammen herover i bilen.

P: En camper er også en bil, men en camper er blevet lidt mere populært i vores aldersklasse. Så med en camper også. Så står den bare her. Vi har ingen problemer med det. Sommetider kommer de, når vi ikke kender dem så godt, så forventer de, at de kan sove her, så er vi blevet bedre til at sige nej. Vi har også vores eget liv.

H: Vi har ikke så meget lyst til at være sådan et billigt hotel eller overnatningsplads.

P: Til de rigtige venner, som står tæt på, de ... eller de har campingvogn med, så er det fint. Din mors kæreste har også campingvogn med. Så står den bare i haven, og så er det fint.

M: Ja, så har man alligevel sin privacy, sådan har jeg det faktisk også med, at den må godt og den må ikke. Jeg tror, at det er helt vildt fornuftigt at sætte nogle grænser, men som du siger, så skal man også lære det.

H: I starten kunne alle bare sove her, men vi har også oplevet nogle mennesker, hvor der er så meget forskel mellem gæsterne.

P: Vores børn, når de er baby, så er de ligeglad, men på et tidspunkt, så gider de heller ikke mere. Så kan man fornemme lidt, at de trækker sig tilbage. Så tænker jeg, hvorfor er de her mennesker her? Er det bare for at have en billig ferie? Hvorfor er de her, spørger man sig selv på et tidspunkt.

M: De mennesker, der kommer heroppe, er de også turister? Er de kun her for at besøge jer, eller er de også turister.

P: Begge dele.

H: Lidt. Nogle finder på alt muligt, og nogle andre vil bare helst være her.

P: Nogle har for eksempel været i et sommerhus på vestkysten, og så vælger de en dag, hvor de kan besøge os. Jeg synes næsten, at det er det mest perfekte for os, for så kommer de om morgenen. Så kan vi bare være sammen med dem en dag, og så kører de igen. Det oplever vi også.

M: Hvad laver de mennesker, når de er her? Hvad besøger de?

H: Havet, ...

P: De fleste der kommer til Danmark, de kan godt lide naturen og roen. Tit er Billund her oplagt, fordi der er Legoland og Fårup Sommerland måske. Skagen er altid en hit også. Men det siger vi også, at det er noget, som de skal besøge.

H: Rebild Bakker også tit.

P: Aalborg, hvis det er en dårlig dag. Sommetider tager de også til København, men nogle mennesker er bare ikke til storbyer. Hvis man vil besøge København, så er det alligevel 4 timer herfra, ikke, og så tilbage igen. Men nogle synes, at ... Vi har også lidt ældre folk, som tager til Norge, og så tager en pitstop her. Vi har sommetider tænkt at have en Bed & Breakfast til dem. Vi ligger fantastisk i forhold til Hirtshals.

H: Også i forhold til motorvejen.

P: Også i forhold til motorvejen, for der er godt en time til Hirtshals herfra, så kan man rimelig nemt. Fordi motorvejen er ikke den mest trafikerede motorvej i Danmark. Så der er ikke en stor chance for kø.

M: De vil spise, det I fortæller nu. Både i lufthavnen men også min vejleder Claus. De vil bare tænke, og det er godt. Griner. Det er faktisk rigtig godt tænkt i forhold til Hirtshals, som i forhold til geografi og mobilitet er en rigtig interessant by. Både fordi det er et slags transitpunkt, men også fordi byen er blevet noget for sig selv. Jo.

P: Sidste år tog vi selv Hirtshals for første gang med Colorline, som jeg opdagede på nettet. Jeg vidste ikke, at det eksisterede. Hirtshals. Larvik, ikke? Så er det kun 5 timer, hvor man sejler eller et eller andet. Så er man alligevel, ikke i Oslo, men meget tæt på. Og så kørte vi til Hemsedal, det var en fantastisk tur.

H: Det føles ikke som en lang rejse, synes jeg. Selvom vi havde frygtelig mange høje bølger,

P: På vej hjem.

H: men ellers er det meget behageligt.

P: meget behageligt.

H: Ellers kan jeg også rigtig godt lide Norge i forhold til Østrig. Det er sådan mere hyggeligt, synes vi.

P: Måske er vi ved at blive gamle mennesker. Vi bor gerne på et roligt sted, men vi kan ikke, hvis man er i Holland også eller København, så er der altid proppet med folk, og hvis man skal vente på skiliften også.

H: Vi kan bare ikke lide. Det er ikke på grund af Corona. For eksempel tager et sted hen, hvor der kommer et tusind mennesker. Vi vil hellere finde et sted, hvor der ikke er så mange mennesker.

M: Altså jeg snakkede med, Søren fra Aalborg, som fortalte mig det, at de havde fået nogle kinesiske rejsebureauer heroppe. For at se, hvad er der egentlig, sådan et sted som Jylland kan tilbyde. Det mest fede for dem var, at de kunne stå på en strand i efteråret, hvor der var ingen mennesker.

P: Det er også rigtigt.

M: De er også vant til den pres af mange mennesker. Det er jo egentlig det, som de eftertragter. Hollænderne har vel lidt det samme.

P: Ja.

M: Jeg kommer fra Vesten jo, fra Syd Holland, Jeg synes også bare, at jeg er meget mere roligt, når jeg er her. Jeg er også mere presset, når jeg er derned. Jeg ved ikke, om I kan genkende det. Jo Jo. Det var lige en side ting.

H: Ja. Ja.

P: griner. Min søster, hun er udviklingschef i Hjørring Kommune, men hun snakker meget om, at de skal promote Holland. De satser meget på Holland.

M: Det gør de alle sammen nu. Jeg tror, at de er blevet enige om, at det er bedre at satse på hollænderne og nordmændene. Ikke kun fordi det er Corona. Du snakkede om, at din mor har fløjet heroppe med flyvemaskinen. Kan du beskrive den rejse og hvorfor hun valgte at komme heroppe med flyvemaskinen.

H: Jeg tror, at det var dengang et af børnene blev født, fordi jeg har mistet min far, så de kom altid kørende i bilen, men hun vil ikke køre alene. Så valgte hun flyvemaskinen, og det gik faktisk rigtig godt, og hun var rigtig hurtigt frem og tilbage, men hun har faktisk aldrig gjort det siden. Jeg ved ikke hvorfor. Hun er måske bange for det med

andre sprog. Jeg tror, at det er lidt grænseoverskridende for hende. Fordi det vil være så nemt, hvis hun fløj. Især nu, tror jeg, fordi jeg er jo blevet opereret i min fod, og jeg har bare sagt, at hun bare kan komme, men jeg tror ikke, at hun kan komme med sin kæreste, fordi de er ikke gift eller så noget. Men jeg ved ikke, hvad der bremser hende for at tage flyvemaskinen.

P: Hun bor tæt på Ommen. Hun kan bare tage toget i Ommen, og så tager toget til Zwolle og så direkte til Schiphol. Så stiger du ud i lufthavnen, du kan være her i 3 eller 4 timer, tror jeg.

M: Det tager mig 6 timer fra hus til hus, tror jeg.

H: Jeg tror faktisk på vej hjem, der gjorde hun det indenfor 4 timer. Det var mega hurtigt. Hun tror altid, at hun er rigtig sejt, men helt ærligt, så tror jeg ikke, at hun tør det.

M: Utryghed, yes.

P: Det er bare en lillebitte lufthavn i forhold til Schiphol.

M: Var det Billund eller Aalborg?

H: Aalborg.

M: Det er sjovt, at hun alligevel er lidt tilbageholdende. Sproget har du, tror jeg en god pointe i, at det kan være det, de synes er skræmmende.

P: Specielt den ældre generation, ja. Fordi vores børn, dem har vi nogle gange tænkt bare at sætte dem på et fly til Holland, men de har ikke så meget. De har deres bedstemor, men ellers har de ikke så meget, de har ikke nogen netværk derned. Men tit så er vi der sammen. Sommetider snakker de om, at de måske, vores datter snakker nogle gange om, at hun vil læse i Amsterdam.

H: Så vil det måske komme på talen, at vi vil flyve frem og tilbage.

M: Det giver meget mening. Hvis der er noget, så kan man hurtigt komme derned. Det har jeg selv oplevet, dengang min bedstefar døde. Det er kun en flybillet og så hoppe, og så kan man komme afsted. Der er en tryghed i, at man hurtigt kan komme frem og tilbage, tænker jeg.

P: Det er rigtigt.

M: Vi er allerede kommet ind på turisme, så det tror jeg, at vi skipper ... Hvilken betydning har selve lufthavnen, når I rejser? Altså indretningen og serviceniveau. Er det noget, som påvirker jer, eller det bare virkelig andre faktorer, der påvirker jeres valg af lufthavn.

H: Jeg tror, at Berlin, der var det kun penge. Var det ikke det.

P: Penge, men man kan næsten ikke se på nettet, hvordan lufthavnen ser ud, fordi vi plejer at købe billetterne på nettet selvfølgelig. Der var sådan den gamle, var det ikke Tegel?

H: Ja Tegel.

P: Det er ikke så tit, at når man flyver fra Nordeuropa til Sydeuropa, at det er bedre i Sydeuropa end i Nordeuropa. Berlin det var en forfærdelig gammel lufthavn, men det er fordi de venter på den nye åbner, tror jeg.

M. Ja.

P: I Malaga er det fantastisk. Men det giver lidt ro og en fin overblik, og ...

H: Det var meget hektisk, fordi vi i første omgang var sent på den, og det virkede bare så forvirrende det hele der.

P: Det var dengang jeg skulle tilbage fra Texas, der var jeg i Atlanta. Den var lige åbent der, fordi de olympiske lege var der, og så var jeg forsinket, så er det rart, at man ...

M: Hurtigt kan finde rundt.

P: Det har ikke nogen betydning for valg af lufthavn. Men jeg synes, at både Billund og Aalborg er meget, de er lille, men de er meget overskuelige. Det er rart, for som du siger, man føler sig trygt. Der er ingen fare for at blive lost. Griner. Det er en ulempe i København, at de har indenrigs og udenrigs skilt ad, det er sådan lidt.

H: Det har de jo alle steder?

P: København er ikke min favorit lufthavn.

M: hvorfor ikke?

P: Griner. Det ved jeg ikke. Nu har jeg været der et par gange. Nu også med sønnen og med Covid også, så skulle vi stå udenfor, og det var, han kunne komme ud af to sider. Og vi stod selvfølgelig på den forkerte side. Så kom han ud, og vi havde ventet der i flere timer. Vi var spændt og havde lavet et banner og det hele. Så kom han, og

så er han også vant til, og han havde været i gang i 30 timer med forskellige connections.

H: Så ringer han ...

P: han ringer: hvor er i henne? Det er lidt pinligt synes jeg.

M: Ja. Hvis I skulle vælge om I skulle flyve fra København eller Amsterdam, hvis I nu er her og I skulle for eksempel til USA. Og pris var ikke vigtigt. Vil I så tage en forbindelse via København eller via Amsterdam.

P: For mig er det helt klart Amsterdam.

H: Ja det tænker jeg også.

M: Hvorfor det?

P: Både måske fordi vi er hollændere, nej, det ligger lidt mere naturligt, fordi den forbindelse er så fantastisk fra Aalborg af.

H: Det er nok også et penge spørgsmål tror jeg.

P: Du siger, hvis pengene var det sammen, ikke?

M: Jo hvis pengene var det sammen. Selvfølgelig spiller penge altid en rolle, tror jeg.

P: Jeg tror også, at der er flere muligheder i Amsterdam. Hvis du vil til USA. Også i coronatiden kunne vi se, at der var stadigvæk 16 forbindelser til USA. I den værste tid. I København ...

H: De flyver nok også mere direkte, og det sparer jo også nogle timer, kan jeg forestille mig. For da vores søn kom hjem, så fløj han direkte fra Canada til Amsterdam uden en eneste stop, og på vej deroppe, der skulle han stoppe 3 gange.

P: Der var det med SAS, og på vej tilbage skulle han officielt via Chicago, men vi havde spurgt, om han måtte flyve direkte, fordi han var heller ikke så trygt ved at flyve igennem USA med Corona.

H: Der var Chicago også lige på det allerværste.

P: Så fik han lov til at flyve direkte. Det var lidt dyrere, og det skulle de betale, men det var mere sikkert. Så fløj han igennem Amsterdam, fordi det var KLM, og så til København.

H: Og så havde vi overvejet at hente ham i Amsterdam, for det var lidt dumt, at han først fløj til København, og hentede ham, og at vi så kørte direkte ned til Holland igen. Men det var igennem sådan en dansk organisation, så vi syntes, at det var ikke så pænt gjort, hvis vi hentede ham i Amsterdam.

P: så skulle han også holde foredrag for dem, og vi havde på det banner også lavet det danske flag. Først var det også et problem at komme afsted, fordi han har et hollandsk pas. I den organisation har de aldrig oplevet før, for det er en rotary skole, som sender danskere afsted, og så selvom han har boet i Danmark og har spist rugbrød hele sit liv, og har taget de danske ting til sig, så var han egentlig den første. Der var ikke nogle regler om, for først fik han ikke lov til at komme afsted, og så blev jeg lidt sur. Så spurgte de, om han måtte få dobbelt statsborgerskab, men så skulle vi ...

H: Det hurtigste var, hvis en af os fik taget den der indfødsret prøve, men den kan man ikke bare lige tage. For det var jeg villig til at gøre for at sende ham afsted, men det tager mindst et halvt år inden man kommer til den næste prøve, og det havde vi ikke tid til. Vi havde kun 3 måneder, tror jeg. Fordi han er ikke 18, så hvis jeg får dansk statsborgerskab, så får alle vores børn det faktisk. Det valgte jeg så at droppe og så ...

P: Til sidst så lavede de dispensation, men ...

M: De kunne måske se, at det vil være bøvlet at skulle gøre det, bare fordi han har hollandsk pas, ikke.

H: Ja.

P: Det var meningen, at han skulle uddrage Rotary stof og uddrage på den udveksling for at få en forståelse for ... hvis der er sådan nogle stringente regler, så passer det heller ikke i deres kultur. Det synes jeg i hvert fald.

H: Men det kunne de også selv godt se til sidst. Jeg tror, at det var mest, fordi det var så bøvlet.

P: Jeg tror, at det var mere fordi han var den første, som de oplevede ...

M: Der ikke havde dansk pas. Som man føler og som man har på papir er jo to vidt forskellige ting nogle gange.

H: Men han har også virkelig i Canada fortalt om Danmark.

P: Ja han var danskere i Canada, ikke hollændere, han har hollandske roots.

H: Dengang han kom til den første værtsfamilie, havde de også et stort dansk flag. Jeg tror også, at han fortalt mest om Danmark, men han føler sig også mere dansk, fordi han har.

P: Jeg tror, at I Canada, så forstår de det nok, for der er de næsten alle sammen migranter. Deres bedstemor var fra Ukraine, og de siger stadigvæk babuschka til hende eller baba. For det var tre generationer tilbage eller et eller andet. De forstår det måske lidt mere end danskerne gjorde.

M: Ja. Det er faktisk sjovt, for der er faktisk et spørgsmål, som jeg har overvejet at tage med. Om det har en indflydelse, fordi I har det nemt at flytte jer, hvordan påvirker det børnenes opdragelse, at de måske også kommer ud i verden end andre børn.

H: Jeg tror, at det betyder rigtigt meget. Også fordi vi har fortalt, at vi har været, jeg synes, at vi stadigvæk er unge, men da vi var helt unge, har valgt at komme ud at rejse. Det tror jeg har påvirket dem rigtig meget. Også på ferien, hvor vi har valgt at vise dem nogle andre lande. Ikke kun Holland.

P: Man kan ikke komme igennem livet, især fordi vi kender en hel del hollændere, som er flyttet til Danmark, kun på grund af deres landbrug, og som måske ikke har besøgt Holland i 5 år eller som slet ikke kommer ud at rejse. Det er ikke 1 til 1. Det er lidt forskelligt fra person eller som familien.

M: jeg tror også, at I skal se jer selv i det her spørgsmål, som I er.

P: Ja.

M: Fordi I selv har valgt at ... jeg tror godt, at man kan se en tendens, så det vil jeg ikke generalisere på. Det kan jeg ikke. Jeg tror godt, at man kan sige, at dem der selv er vant til at være ud at rejse, at det påvirker deres børn til at ... Migranter på grund af landbrug er noget helt andet. Jo jo. Men det er alligevel sjovt, at du nævner at nogle næsten har brudt kontakten med Holland.

P: Ja ja. Det tænker jeg. Ja Ja.

H: Ja.

M: Det er faktisk som jeg vil komme ind på nu egentlig. Men det handler mere om kommunikation. Altså vi har de sidste mange år, hvordan de her mobiltelefoner, computere, internet har gjort, at vi ikke kun fysisk måske har kontakt til Holland, men også at det også er virtuelt. Så det jeg sådan set gerne vil undersøge det er forskellen.

Hvornår vælger man det ene frem for det andet. Mit næste spørgsmål er derfor, beskriv hvordan I anvender kommunikationsmidler til at holde kontakt til familie og venner i Holland.

H: Det er nok mere hurtige beskeder, WhatsApp, Facebook opdateringer, som man ellers kun vil have fået, hvis de var her. Jeg er ikke den person, der ringer tit, eller ... det er jeg ikke god til, men jeg er nok bedre til at skrive korte beskeder.

M: Hvordan tror du, at det har påvirket at holde kontakt til familie og venner i Holland?

H: Jeg tror måske, at det er bedre. Også hvis nogen er syg. Nu har jeg en onkel, der er rigtig syg. Jeg tror ikke, at jeg vil have ringet til ham måske, men jeg tror, at det er nemmere for mig, at det er nemmere at holde kontakt over WhatsApp nu. Fordi det er på en måde måske vel nemmere, når det er svært. Men ellers, så tror jeg, at hvis man er rigtig gode venner, så betyder det ikke så meget, hvor lang tid man har snakket med hinanden og hvor lang tid man ikke har.

M: så vil du alligevel stadigvæk have kontakt til dem? Betydningen, hvis ikke vi havde haft internet.

H: ja, fordi også før vi havde det der. Nogle venskaber kan ikke klare det. Det har også vist sig. Så er de vel nok ikke rigtige venner, tror jeg. Men jeg tror ikke nu på grund af alle apps og Facebook, at vi har mere eller mindre venner, det tror jeg ikke på.

P: Nej, vi har et eksempel med Paul og Janine i Myanmar. Dem ser vi en gang om året eller hvert andet år. Men dem har vi ikke kontakt til på WhatsApp eller ...

H: Også fordi det er rigtig svært, fordi mange af de beskeder, de bliver bare, de kommer slet ikke frem. Fordi det er regeringen, tror jeg, fordi lige så snart man skriver noget om Myanmar, så bliver de konfiskeret, de kommer slet ikke frem. Men når de er her, så er de bare her. Og så er det som om vi så dem i går. Vi er faktisk blevet bedre venner på grund af det, men jeg ved ikke hvorfor.

P: jamen, måske fordi vi oplever lidt det samme ved at være væk fra familien og man forstår godt, at man er på ferien, og så vil man være rigtigt på ferie og ikke hele tiden være sammen med sin familie. Så det skaber vel nok en bånd.

M: Det tror jeg også.

P: Med mine venner har jeg haft lidt kontakt telefonisk også med nogle. Vi havde en praktikant, som satte mig ind i WhatsApp, fordi jeg ikke havde nogen Facebook, og

jeg har stadigvæk ikke nogen Facebook, og jeg er lidt på LinkedIn, men jeg er ikke sådan ... jeg har haft en rigtig god tid ellers, men vi har alle hvert vores liv, og så kører det bare. Men nu er jeg kommet i den gruppe, som hedder reunie 89, og der er der en 10-15 stykker i, som også har været med til brylluppet. Der bliver lagt alt muligt ... mærkelige ting på, griner.

M: Sjov og ballade? Griner.

H: Det er ikke kun, ja, men

P: Selvom jeg ikke havde haft det, så vil jeg stadigvæk være en del af gruppen, men jeg er glad for, at jeg er med i den gruppe, for jeg føler mig mere, og at jeg kan følge lidt mere med. Men når vi er sammen, så er det ligesom for 25 år siden. Den gruppe er lidt sjovt at være i.

M: Sådan er det. Griner.

P: Så har vi også fået vores familiegruppe.

H: Ja det gjorde vi dengang vores søn var i Canada. Hvis der var sket noget, så sendte vi et billede frem, så alle kan se det.

P: Jeg har det personligt meget svært ved at kommunikere på den måde, fordi man aldrig ved, hvordan tingene bliver tolket. Jeg er ... de synes, at ...

M: Kropssproget mangler! Det synes jeg nogle gange også er svært.

P: Men vi har nogle medarbejdere, der skriver alt, og som skriver alt muligt ting. Men jeg har bare. Jeg er vant til det nu, men jeg holder det tit lidt formelt.

H: Jeg er på Facebook, men det er nok 4 år siden, hvor jeg har lagt noget på. Jeg har slet ikke det behov at dele mit liv, fordi tit bliver det bare misfortolket. Det har jeg ikke lyst til, og heller ikke med min fod. Jeg kunne ikke drømme om at lægge noget på og skrive: se nu, fordi vi folk bare vil mistolke det.

M: Jeg tror, at det allerede svarer lidt på mit næste spørgsmål. Jeg vil alligevel lige spørge. Beskriv hvordan disse kommunikationsmidler påvirker jeres rejseadfærd til Holland. Er I begyndt at rejse mere eller mindre, anderledes?

H: Det tror jeg ikke.

P: Det er lidt afhængigt af, hvor man er i livet, nu er vi kommet i en periode, hvor venner bliver 50 og nu er der også Corona, så det spolerer det hele lidt. Men vi har

haft to venner, som nu er blevet 50, og så var jeg lige med i en lille gruppe for sig, hvor man er en gruppe i en gruppe, hvor vi også lavede et banner til den ene og fik de en øl, og så legede vi også med virtuelt. Men ellers vil jeg have kørt derned som overraskelse.

H: men det kunne du ikke på grund af Corona.

P: Nej, fordi der var disse restriktioner, og så var det en weekend, hvor jeg kunne have kørt lørdag, det var på en lørdag aften, bare som overraskelse. For det er en af mine bedste venner, for jeg var også 'best man' til hans bryllup.

M: så hvis der ikke var Corona, så vil du nok have kørt frem og tilbage.

P: Bare som overraskelse.

M: Og kun dig?

P: Det tænker jeg.

M: Se så kommer der alligevel noget ud af det.

P: Jeg tror også, at det er fordi man bliver, jeg føler mig ikke gammel, men man kommer i en alder, hvor man har nogle andre perspektiver, og så får man, børnene bliver også ældre, så hænger man måske lidt mere tilbage til det gamle, for jeg har ikke. Før har jeg ikke rigtig haft kontakt til dem, men vi har alle sammen kørt vores liv, og nu kommer vi lidt mere tilbage til rødderne måske.

M: Er det fordi du har mere tid, fordi børnene er blevet større, tror du.

P: ja det tror jeg, og bedriften kører også lidt mere selv. Eller den er ikke selvkørende. Men det er overskueligt. Men det har de andre også oplever jeg.

M: Jeg har en udtalelse den er på engelsk, men jeg tror, at I klarer det. Hvad synes I om følgende udtalelse?

Home is no longer one place, it is locations.

H: Hjem er nok der, hvor man føler sig lykkeligt, tror jeg.

P: jeg kan ikke helt følge den. Der er også sådan nogle kendisser. Ronaldo for eksempel. Rigtig store folk har lejligheder over hele verden. Så flyver de eller de har skibe og sådan noget ting. Jeg tror ikke, at de har et hjem, men for mig er det i hvert fald. Når jeg kører på motorvejen eller et eller andet sted hen, så er det her der er mit hjem og vi har også mine forældre, som bor på den stor gård. Vi har det hele i

fællesskab, og vi har et kæmpe hus. Det var altid meningen, at vi vil flytte derned, men jeg føler mig mest hjemme her, for vi har pragtfuld natur bagved derhjemme. Locations det er bare temporary.

M: Hvad med Holland, føles det stadigvæk som hjem?

H: Nej.

P: Nej. Jeg har lidt med Friesland, men det føles, som om, at ... Holland har også ændret sig meget. Det bliver mere og mere. Når man er i et supermarked i Holland, så kan man også høre de hollandske stemmer og tænke: nej det hører man ikke i Danmark. Den måde folk omgås med hinanden. Det er lidt mere frit, og de siger bare lidt mere lige ud.

H: Jeg tror, at i Holland, der har man nogle indgangsvinkler med gamle venner og familie og så noget. Også hvis jeg skulle flytte tilbage, så skulle jeg nok finde min vej igen. Men jeg tror også, at man ændret sig meget selv ved at flytte til et andet land. Specielt efter så lang tid. Jeg sagde med det samme nej, men jeg føler mig også rigtig hjemme her, men hvis ens familie ikke kunne være lykkelig her. For eksempel, hvis vi skulle af med gården, og vi kunne finde et andet sted, hvor vi kunne være lykkelige.

P: Jeg er lykkelig her. Men det behøver ikke at være Holland. Det kan også være et helt andet land, som Italien eller Amerika, måske ikke Amerika, men ...

H: Det skal være et sted, som føles som hjem.

P: Holland er blevet en stor by efterhånden. Alt er reguleret og alle veje, man kan ikke vende på vejen. Her har man stadigvæk lidt frihed. Sidst vi var i Leeuwarden også, der var en retningstrafik og det var svært at finde vejen. Vi skulle være hos van der Valck i Leeuwarden, som er 5 minutter fra min ven. Vi kunne næsten se hans gård ...

H: Du er jo født og opvokset der ...

P: Jeg er født og opvokset der, og jeg kendte alle vejene, men GPS'en er nok. Jeg brugt næsten 40 minutter at komme over til ham, fordi der var nye rundveje og alt muligt.

H: Det var første gang, at vi næsten oplevede, som om vi kørte i en levende computerspil. Det var så underligt. Der var høje kanter og vi kunne ikke komme fra vejen. Det var så underligt. Griner. Vi vidste, at vi næsten var der, men vi kunne simpelthen ikke komme frem.

P: Vi bor på landet, så det er vi godt klar over, men selvom man kører til København, så er det meget nemt at køre ind i København. Det er meget nemt at komme ind og ud, synes jeg i hvert fald.

M: Mindre kompliceret måske?

P: For det første mere trygt, men i Holland er der ikke så mange steder, hvor man ikke kan se en vej, eller en motorvej eller motortrafikvej. Eller hvad man nu kalder det for.

H: Men dengang vi sejlede kano i Holland. Lige meget hvor vi var. Det var mega flot, men man kun næsten altid høre biler eller se nogle cykler. Man er aldrig helt væk fra det hele.

P: Nej, så nu har vi tænkt, at hvis vi skal finde et sted, hvor vi bare skulle spise vores frokost, så har vi lagt vores kano ved siden af, og så havde vi spist. Det var forholdsvis stille og rolig, og så gik vi en tur omkring, og så vi sådan et skilt på grund af Corona, at der var en forsamlingsforbud, fordi der var mange unge mennesker, som havde opdaget det sted. Men det kunne vi ikke se fra vandet af selvfølgelig. Vi skal heller ikke klage, men den måde Holland er på. Det er sjovt at være et par dage, men det er ikke ... Men jeg tror også, at det er omgivelsen, der har en betydning, tror jeg.

M: yes, det er så nemt, at folk bare besvarer det næste spørgsmål, så passer det nemlig.

M: Jo åbenbart. Det har jeg oplevet før, at nu hvor man har gjort det så mange gange, at man næsten kan gætte sig frem til det. Men det var faktisk det. Jeg vil sige tak.

H: Ja men selv tak.

Bilag H Transskribering Ingrid

Dato: 2. november 2020

I: Ingrid

M: Marieke

M: Kan du beskrive din sidste rejse til Holland. Det skal hovedsagelig handle om, hvordan og hvorfor du rejste og hvor lang tid du har været ned i Holland.

I: Det var i sommers og der var vi 4 dage i Holland, og jeg havde mine 2 yngste børn med, og det var fordi vi skulle finde på noget. Ellers tager vi feriemæssigt ikke til Holland. Men nu på grund af Corona, så tænkte jeg, så kan vi lige så godt besøge mine forældre i sommerferien. Så det er derfor. Ja.

M: Hvordan transporterede i jer selv?

I: Med bilen. Det er fordi, jeg havde min datter med, som har sit kørekort også. Ja og vi var 3. Hvis det kun var mig, så kunne jeg godt have taget toget.

M: Toget. Det er faktisk mit næste spørgsmål. Beskriv den sidste rejse, hvor du anvendte en anden transportform.

I: Det var i februar, og det var med toget, fordi vi har været på skiferien i Østrig med Deutsche Bahn. Og så tog vi via Holland hjem.

M: Er det meget dyrt at køre med toget, eller er det faktisk ...?

I: Man skal være lidt vakst med at finde de rigtige billetter. Nogle gange er det også lidt dyrere, men jeg havde togbilletter til Østrig, og så skulle jeg til Holland, som så blev lidt dyrere, men ja sådan var det bare.

M: Hvornår var det sidste gang, hvor du tog flyvemaskinen?

I: Det er mange år siden. Griner. Det er en 15 år siden tror jeg.

M: Kan du huske hvorfor?

I: Det er cirka 12 år siden, og det var en begravelse. Vi var på ferien og så ville jeg gerne til den begravelse, så tog vi en flyver fra København, for vi var i Sverige. Derfor.

M: Du nævnte på Facebook, at du nogle gange er lidt træt af trafikken i Tyskland. Kan du fortælle lidt om det.

I: Det er ligesom 'never ending' ikke i Tyskland. Der er altid vejarbejde, men skal være så heldig, at der ikke er nogen kø, og at du ikke spilder en time på motorvejen, fordi du står i en kø. Sådan var det ikke for 25 år siden. Hvis du så kørte hjemmefra meget tidligt om morgenen, så kunne man indenfor 5 timer være hjemme, men nu hvis det tager 6 timer, så er man virkelig heldig. Jeg kører også rigtig tit, altså nu er mine børn lidt større, men jeg kører tit selv alene, men jeg orker det bare ikke, hvis jeg pludselig står 2 timer i alt i kø. Det bliver for anstrengende.

M: Når du kører alene. Kører du så alene, eller har du f.eks. et hotelophold.

I: nej jeg kører på en gang.

M: så nævnte du også, at det kunne gøre, at du i fremtiden vil overveje at flyve noget mere. Kan du fortælle lidt mere dybdegående ...

I: Hvis jeg først skal køre til Billund og så skal flyve, det kan ikke betale sig. Men hvis jeg kunne flyve fra Sønderborg for eksempel, så er det en god halv times kørsel, og jeg ved fra Sønderborg, fordi jeg fløj derfra til København, at du parkerer bilen, hvor man indenfor et kvarter kan sidde i flyveren. Så man spilder ikke så meget tid med at checke ind og sådan noget. Og så er der en lille times flyvning til Holland, men når jeg så er på Schiphol, så er jeg meget hurtigt i Amersfoort, fordi der er en god togforbindelse. Så det vil virkelig spare mig en masse tid. Fordi hvis jeg tager toget, så vil det tage 8 timer. Det er så mere afslappende, fordi jeg kan sove og læse, så jeg er udhvilet, når jeg kommer hjem. Men med flyveren kunne jeg være hjem i løbet af 2,5 til 3 timer, til mine forældre for eksempel. Fordi de bliver jo ældre, så jeg skal jo oftere derhen. Det har jeg for længe regnet ud, og så skal jeg derhen alene. Hvis jeg så skal rejse, så er der jo næsten en hel dag væk med det. Og jeg er smadret, når jeg kommer der. Så jeg får meget mere ud af den korte tid at være der, når jeg tager flyveren, tror jeg.

M: Det tror jeg i hvert fald helt bestemt, det har jeg selv oplevet. Hvis man hurtig og kortvarig skal afsted.

I: men det skal være en lufthavn, som er i nærheden jo. Hvis man skal køre halvanden time for at komme til Billund, så er tidsbesparelsen næsten væk jo.

M: Jo. De vil jo rigtig gerne lave en togforbindelse til Billund, som de nu også har gjort til Aalborg Lufthavn. Den er snart færdig, som vil spare en masse tid. Hvad kunne gøre, at hvis den togforbindelse kommer, så er du ret sandsynligt meget hurtigere at komme til Billund. Vil du så bruge Billund som lufthavn?

I: Ja. Jo.

M: Hvad skulle der så være time eller tidsmæssigt til for dig?

I: Hvis man er indenfor en time i Billund, men det handler også om, at når man kommer til Billund, så skal man først parkere den bil, og det tager også tid. Spild af tid, spild af tid. Hvis man kommer med toget ligesom på Schiphol, og hvis man bare er midt i lufthavnen, stiger ud, så igennem security og står ved den rigtige gate i løbet af no time, så sparer man det jo. Men det er lidt afhængigt af logistikken er. Man bruger meget tid med parkering, og så skal man gå der. Så er der ikke så ventetid i lufthavnen, men når det hele kommer i gang igen, så kan man godt spille en masse tid der.

M: Tak. Har du i øvrigt rejst fra Sønderborg Lufthavn?

I: Til København.

M: Nåh okay, men ikke som turist?

I: Ja.

M: Hvad er så formålet at rejse til København fra Sønderborg?

I: Møder, jeg skal ofte til København i forbindelse med nogle møder, hvor jeg er med i et repræsentantskab der. Men sidste gang jeg købte en billet, så knækkede den der luftfartsselskab, så pengene var væk. Siden har jeg ikke fløjet mere, og det var nok 7 år siden, at det flyselskab fløj mellem Sønderborg og København. De gik ned.

M: Jeg har været ind på deres webside, og jeg kan se, at de har oprettet nogle ruter igen. Der er to selskaber, SAS og ...

I: Ja det ved jeg. Det kan godt ske, at jeg vil gøre det igen, men jeg blev sådan lidt ... pengene var væk. Det var Cimber her.

M: Nåh Cimber Sterling. Prisen er blevet mindre i mellemtiden tænker jeg.

I: Ja vi skal snart til at undersøge det igen, for nu har vi også Sønderborg-Kliplev. Det er en motorvej. Det er faktisk kun en god halv time, så er jeg i Sønderborg, så det er ... og jeg er ofte i København. Så det kan godt ske, at jeg vil prøve det. Men toget til København tager også kun 3 timer jo. Og så står man midt i København, så det er jo lige det og så er man i Axelborg. Ja.

M: Det giver meget mening. Mit næste spørgsmål er ... Hvad er der mest afgørende for, om du vælger en bestemt transportform eller rute?

I: At der er nemt og let. Ingen ventetider eller ikke så meget ventetid i hvert fald. Det skal være komfortabelt, så selvfølgelig også prisen.

M: Jeg kan høre ud fra dine sidste svar, at tid er meget vigtigt for dig.

I: Ja, for hvis jeg skal bruge alt for mange timer, så er jeg også træt, når jeg kommer der jo. Så har jeg ikke så meget kvalitets tid, når jeg skal besøge familie og venner. Så er jeg smadret! Det med ventetid, det bliver man træt af.

M: Yes. Har du, nu vil jeg lige skifte til din familie og venner. Har du også familie og venner, der besøger dig i Danmark?

I: Ja.

M: Vil du så fortælle, hvor ofte de besøger dig i Danmark, sådan lidt gennemsnitligt om året.

I: Jamen, de kommer gennemsnitligt en gang om året mine venner, og hvis jeg holder en stor fest, så kommer de alle sammen også en gang mere. Men så har jeg også mine forældre, som er 80 og 79, de kører stadigvæk. Men hver gang tænker jeg, er det den sidste gang, som de kan køre? Så det skal vi finde løsninger til, for jeg tror ikke, at min far kan klare det så mange gange mere. Man har den mulighed med den der flexbus, men det kan jeg ikke se for mig, fordi de skal sidde alt for lang tid, som de slet ikke kan holde til. Så er der toget, men så skal de skifte 3 gange, så det er også meget, som de skal finde ud af i Tyskland. Det kan jeg bare ikke se for mig, så hvis der kommer en god flyforbindelse til gode penge, så vil det være en god løsning, for de må nok ikke, og det er svært for hende at sidde. Jeg kan ikke se, at hun skal sidde i 8 timer i en bus. Det kan hun slet ikke. Med en flyver vil det være meget bedre for dem.

M: Er Schiphol en god løsning for dem, eller er der andre lufthavne, som kunne skabe muligheder?

I: Ja. Det ved jeg ikke. Amersfoort. Hvad har man ellers? Det ved jeg ikke. Det nærmeste er Groningen. Det er for langt. Eindhoven? Schiphol er en rigtig god løsning, for det er 45 minutter, så det er nok det.

M: Det er for langt. Forbindelsen til lufthavnen er vel blevet rigtig godt.

I: Det er ældre mennesker, så det skal være nemt. De er nok ligesom med små børn, at man skal hjælpe dem. De har fløjet tit, men altid med en rejseleder. Så det er nemt. Der skal være en service fra en KLM eller hvem det nu skal være, som viser dem, hvordan de kommer igennem security, og at der er en kørestol klar og sådan nogle ting.

M: Vil det så for jer være vigtigere for jer, at det hele kører via et selskab som KLM, som du siger, end at de selv skal klare sig med et billigere selskab, som Ryan Air for eksempel?

I: Jamen de har brug for den der service.

M: Så pengene er måske ikke så vigtigt i den situation.

I: Der skal ikke være en kæmpe forskel, men jeg tror ikke at jeg vil få dem til at flyve med Ryan Air. Det har jeg selv en gang lyst til at tage Ryan Air, griner. Når man har prøvet det et par gange, så ...

M: Jeg kan godt fortælle dig, at der ikke særlig mange, der er glad for Ryan Air. Griner.

I: Alene, når man er i gang med at booke, for så skal billetterne blive lidt dyrere, nej, hvor føler man sig bare snydt.

M: Lige præcis. Uha. Jeg skal lige se. Vil du beskrive den sidste gang, hvor familie og venner kom heroppe.

I: Jamen det var mine forældre, og de kom kørende. Og de har været i Danmark i en måned.

M: En hel måned? Ok.

I: Ja de har et hus her, men det var på grund af. Men det var lang tid siden, siden de havde været der, og der var nogle fester og nogle ting. Så der skulle de være her en hel måned.

M: Så de har et hus her i Danmark?

I: De lejer et hus ved min bror.

M: Det skal du lige forklare.

I: Det er min bror, som også har en gård, og han har et hus, som de hele tiden ... det er deres hus.

M: Har du så mere familie udover din bror, der bor i Danmark?

I: Nej. Jeg har også en bror i Holland, og han kommer ikke en gang hvert år, men ...

M: Når det kan lade sig gøre. Hvad med dine forældre, når de kommer heroppe for at besøge dig. Er det kun for at besøge familien eller laver de også nogle andre ting?

I: De har et hus, så de har en have, som de skal passe. Ligesom når man har et sommerhus, så de arbejder i deres hus, og haven skal ordnes. Men de har 7 børnebørn her, så dem vil de gerne have lidt kontakt med. Så er de ved min bror og mig og vil gerne være sammen. Så de får lidt en hverdag til at fungere, og de laver selv deres mad og er her.

M: Det er også lang tid, at de er heroppe. Så de er måske ikke så turist orienteret.

I: Overhovedet ikke. Nej. Når der kommer venner, så vil de selvfølgelig gerne til Rømø og se de turistiske ting.

M: Kan du nævne/forklare, hvad de vil se.

I: Hvis de har mindre børn, så vil de selvfølgelig gerne til Legoland eller til Ribe Vikingecentret og hvad man ellers har. Ellers så vil de gerne til Rømø, som altid er et godt turistformål, fordi det er så specielt, hvor de har de brede sandstrande, men ellers så finder de selv på nogle ting jo.

M: hvor forbliver de venner, som kommer heroppe? Hjemme ved dig eller et sommerhus?

I: Det er meget forskelligt. Det kommer an på, hvad formålet er med deres besøg. Hvis de tager til Danmark på ferien, og de har deres familie med, så lejer de ret sandsynligt et sommerhus et eller andet sted. Så kommer de lige og kigger forbi ved mig, men hvis de bare skal være. Det er dem, som er på gennemrejse til Sverige for eksempel, så kommer de lige forbi og kigger ind til mig på vej hjem eller på vej deroppe. Så er der nogle venner, som decideret kommer heroppe for at besøge mig, så bliver de her.

M: Sådan er det også ved mig.

I: Det er meget forskelligt, og det er anderledes end for 25 år siden, for så var de virkelig her i flere dage. Det var en helt anden måde at være sammen på. Det er lige en smut forbi, og så er det det.

M: Hvad skyldes det, tror du?

I: Dengang var formålet at besøge mig eller os. Så var vi emigreret, og så var det meget spændende. Og så skulle de helt op til Danmark for at besøge os. Men nu er alle. Verden er blevet mindre i de 25 år, så det kan være, at de tænker, nu kan vi tage til Sverige eller København og så kigger og tager vi lige forbi os. Det er en helt anden måde end for 25 år siden.

M: Hvordan kommer de heroppe?

I: Det er med bilen.

M: Der er jo heller ikke nogen forbindelse.

I: Hvor bor du?

M: I Randers, for mig tager det med små børn 10 til 11 timer. Det er så ughh. Det er derfor så godt, at du nævnte de der trafikpropper.

I: Ja. Blehhh.

M: Jeg har faktisk valgt at flyve med mine børn nogle gange, for jeg orker det ikke, og jeg kan ikke køre så lang tid alene. Det kan jeg ikke, og især ikke med små børn på bagsædet. Det er umuligt, griner.

I: Før har jeg med baby's, for jeg har børn, der er født meget tæt på hinanden, så havde jeg en veninde, som boede i Groningen. Hvis jeg så kørte kl. 5 hjemmefra, så kunne jeg lave en mellemstop i Groningen, for at skifte babyerne og så noget, griner. Men der skulle virkelig ikke være nogen kø på vejen, for så går det galt med de helt små. Hvad koster det så, når du flyver fra Aalborg så?

M: I starten fløj jeg fra Billund, men begge lufthavne er omkring 1100 og 1300 kroner. (Forklarer lidt om egne erfaringer). Fortæl gerne om din sidste rejse som turist før Corona.

I: Ikke til Holland?

M: Jo, men det må også meget gerne være en anden turistdestination.

I: Det var så Østrig i februar med toget.

M: Hvis du nu som turist vil beslutte dig for at flyve til en anden del af verdenen, hvad for en forbindelse vil du så vælge? Du skal jo ret sandsynligt til en større lufthavn, hvis du nu skulle vælge mellem København og Amsterdam, hvad vil gøre, at du vælger det en eller det anden?

I: Jamen, jeg bor tæt på Hamburg.

M: yes.

I: Jeg har lige været i Rom, som jeg har glemt, her i Efterårsferien. Det tager vi lige med, for det var ikke kode orange eller noget. Jeg tjekkede Hamburg, hvad det kostede, og det var det samme som Billund. Men jeg valgte alligevel Billund, fordi fra Hamburg er jeg lige pludselig en fra Danmark. Så tænkte jeg, så vil de måske blive en lille smule mere problematisk med alt det Corona halløjsa. Og der var ingen prisforskel, men normalt, når jeg selv skal booke et eller andet langt væk, så tjekker jeg altid Hamburg. Fordi det er tit, at der er mange flere afgangse derfra end fra Billund.

M: Yes. Er det også billigere måske?

I: Ja, men det er ikke meget. Der er flere muligheder derfra. Men nu er det blevet, KLM, alt skal via Amsterdam, så det er også. Det tager længere tid. Rom tager også mellem 5 og 7 timer, fordi man skal mellemlande og så noget, mens det førhen var direkte.

M: Hvilken betydningen har selve lufthavnen, når du rejser? Indretningen, service, osv.

I: Hvis man skal bruge tid der, så vil man gerne have en lækker lufthavn. Det er ikke en straf at være på Schiphol i flere timer, synes jeg. Jeg kan godt få tiden til at gå.

M: Hvad laver du så i lufthavnen?

I: Shoppe lidt. De har en bogforretning, hvor jeg ser, hvad de har der. Kigge på mennesker. Sidde på en terrasse, for det er en stor lufthavn med en masse mennesker, hvor der er en masse at se. Jeg bor på landet, så jeg kan godt lide det. Griner.

M: Ikke også.

I: Der er Billund jo frygtelig kedeligt. Men skid nu være med det. Der sker jo ingenting i Billund. Jeg kan godt lide det liv, og den der sus, den der globalisering man kan se i en lufthavn, som Amsterdam eller Hamburg. Der må gerne være nogle gode forretninger.

M: Yes. Hvordan påvirker Corona og de medførende restriktioner din rejseadfærd?

I: Jeg kan ikke komme nogle steder. Det påvirker en ekstrem meget, fordi jeg har rejst rigtig meget. Jeg har virkelig givet den gas de sidste par år. Og så har jeg rigtig mange

planer, for vi skulle have været to gange til USA i 2020, griner. En gang en studietur og en gang med min far, som vi har givet til hans fødselsdag. Men det er begge to aflyst. Jeg sparer ufattelig mange penge, griner.

M: OK! Det gør man. Hvad kunne gøre, at du vil føle dig tilpas igen at rejse, selvom der er Corona?

I: Jeg har været i Rom jo. Jeg tilpasser mig, og jeg går med den der skide mundbind, hvis jeg skal det. Det er ligegyldigt, bare jeg kan komme væk. Men der var faktisk ret sjovt i Rom, fordi der var ingen kø, og vi fik set alt! Virkelig, det var unikt at være der, mens det var så roligt.

M: Så det er faktisk en fordel.

I: Jeg synes faktisk, at det var fantastisk!

M: Den skal jeg lige huske. Den kommer med, det kan jeg godt fortælle dig. Griner.

I: Jamen præcis! Fordi det er nu, ikke lige nu, men om lidt, når det åbner op igen, når det starter op i foråret, så har du chance at se nogle ting, som man ellers ikke kan opleve, så det er min indstilling. Jeg er fuldstændig ligeglad med det der Corona, kan jeg godt fortælle dig.

M+I: Griner

M: Det er godt, for vi skal i gang med at rejse igen, jo.

I: Når man kommer hjem i Billund, så står man indenfor 15 minutter i en kø til sådan en testcenter. Næste dag har du din test, at du ikke har Corona. Det er jo fint.

M: De fleste mennesker har det modsat. De mangler oplysninger, og derfor fravælger de det. Det er den der utryghed gør faktisk, at de siger, ej jeg venter. Det er godt, at der er nogle med en anden holdning, for den skal vi også høre.

I: Der er mange danske bondefamilier her, der siger: jeg er bange. Men dem man mødte, det var danskere, så der er flere som har det på den måde. Men jeg har ikke fortalt, jeg har ikke en gang lagt det op på Facebook, at jeg har været der. Fordi det er den der pegefinger, det må du ikke. Ikke også? Det er den der. Jeg siger ikke, at jeg har været der selvfølgelig. Men jeg kan overhovedet ikke se problemet.

M: Jeg havde en veninde, som har gjort det samme. Jeg har valgt at gøre det, for hvis venner ikke kan forstå, at jeg har behov for at besøge min familie, så er det vel ikke rigtig venner alligevel.

I: I 'Nederlanders in Denemarken' i marts. Jeg havde så mine forældre, der vil komme til Danmark, og vi havde forberedt det hele med kopier af gule sygesikringsbeviser. De måtte besøge deres børn. Så havde jeg lagt op i den gruppe, at sådan har vi gjort det, og det var ingen problem, at de kom til Danmark. Jeg fik en shit storm og folk som var galt på mig!

M: Griner.

I: Det med, at jeg ligesom lå op til, at man bare kunne gøre det. Bla bla bla. Det bringer det værste frem i mennesker jo.

M: Der er nogle i den gruppe, der altid 'zout op slakken leggen'. Altså det synes jeg nogle gange er lidt træls ved den gruppe, men jeg bruger det til min forundersøgelse. Og der er nogle rigtige søde mennesker i gruppen, som jeg så har mødt nu. Men det må ikke være sjovt for dig.

I: Nej for så kom der nogle beskeder via Messenger af en pige, som sad i København og som virkelig havde brug for, at hendes forældre kom og besøgte hende. Som spurgte lidt mere ind til det. Fordi og nogle har ... hvorfor skal de være så fordømmende. Så var der en, der hedder ***, som skriver: jeg har ikke set min familie siden januar 2020. Fint nok.

M: Det er dit valg.

I: Det er dit valg. Skal vi andre så gøre det? Nej! Det skal jeg nok selv bestemme. Mine forældre er mere sikker her end i Holland, så jeg vil hellere have, at de kommer nu. Men de kommer i december har de sagt.

M: Min far vil også gerne komme. Der er jo en grund til, at de får lov. At de har lavet de regler. Det er godt, at du faktisk nævner det med Facebook, for jeg vil faktisk spørge ind til det med kommunikation. (Forklarer kort begreberne). Beskriv hvordan du anvender moderne kommunikationsmidler til at være i kontakt med familie og venner i Holland?

I: Dengang var telefon meget dyrt og det var fastnet. Man kunne ikke bare ringe, så når man ringende, så ringede man en time eller så noget med veninder. Med mine venner har vi nogle gange sådan en Teams eller Zoom møde, det er fint nok. Mine forældre har lige fået en iPad, men det kan de ikke finde ud af. Så, griner, så det er telefonen stadigvæk. Med de andre bruger jeg rigtig meget af de der gruppe WhatsApps og Messenger, for at holde mine nevøer og niecer, at holde den kontakt.

At man hurtig kan informere en hel flok og kommunikere samtidig. Det er helt klart en fordel.

M: yes.

I: Men det er ikke sådan, at vi Skyper. Det gør vi ikke.

M: Beskriv hvordan disse kommunikationsmuligheder påvirker din rejseadfærd til Holland.

I: Jamen jeg kan i løbet af nul komma niks informere mine veninder: nu vil jeg gerne komme, skal vi organisere noget? Og det er meget nemmere. Man har hurtigt lavet nogle aftaler, og så kan jeg med den der, og den dag med den der, og før var det meget mere kompliceret. Man skulle ringe til alle. Jeg får min tid meget mere benyttet, når jeg er i Holland.

M: Rejser du mere, mindre eller lige så mange gange?

I: Det er det samme. Men jeg får meget mere ud af det, for jeg kan meget nemmere planlægge det. Mine venner er jo spredt over Holland, så kan jeg meget nemmere planlægge: okay, jeg kommer forbi i Groningen på den dag, er du hjemme? Ja.

M: Vil du sige, at du bliver mere mobile?

I: Ja. Det er svært at sige ... Jeg møder flere venner. Når jeg er i Holland nu i forhold til for mange år siden. For så var det svære at få logistikken til at gå op.

M: Jo, men antal gange har ikke ændret sig.

I: Sidste år var jeg der 3 gange i en måned, fordi der var i min kreds tre 50-års fødselsdage, så er der i nogle år ingenting, men så kommer der nok en bølge med begravelser. Det går altid i bølger, og når der er tre fødselsdage i en måned, så kommer jeg også til tre fødselsdage. Det gør jeg, men så kan det også ske, at de ikke ser mig i et år snart. Sådan er det nu bare. Men det var det også før. Sådan var det også før. Det var lidt sværere, dengang vi ikke havde nogle medarbejdere, men det er, jeg er meget mobil, fordi jeg har organiseret det så godt, at jeg kan komme væk et par dage. Også når der lige pludselig er en begravelse, så kan jeg altid helt sikkert komme væk. Hvis de ringer i aften, så kommer jeg. Så det var lidt svært dengang, tror jeg.

M: Du har sådan set besvaret det næste spørgsmål. Jeg har faktisk en udtalelse. Den er på engelsk, og jeg oplever, at jeg ikke behøver at oversætte den, men sig til, hvis vi skal gentage den et par gange.

Home is no longer one place, it is locations.

I: Ja. Sådan er det ikke endnu, men sådan vil det blive, fordi jeg er bundet til den gård. Men sådan er det for andre, for jeg kan godt se for mig, at når jeg ikke skal være landmand mere, at jeg har locations. At jeg både har en seng i Holland, måske et sommerhus, for jeg har tit sagt, at jeg vil købe en camper og leve som en sigøjner, så fordi jeg kan godt se det. På grund af de sociale medier har jeg kunne vedligeholde kontakten til mennesker i Holland, og jeg har også gode venner her, men jeg har stadigvæk mine venner i Holland også. Og det havde jeg for 25 år siden ikke regnet med, at det kunne vedligeholdes. Men det gør jeg, og det er på grund af WhatsApp og så noget, at man lige kan skrive. Man holder stadigvæk den forbindelse, og jeg er sikker på, at når jeg er 65, at jeg måske højt sandsynligt vil være mere ofte i Holland igen. Så har vi alle sammen lidt mere tid. Tror jeg.

M: Hvis nu internet ikke fandtes, hvordan tror du, så at dine forbindelser vil være til Holland.

I: Det ville have været meget sporadisk. Det vil det gå hen. Måske et par stykker, som man vil ringe til en gang i mellem, men det vil absolut ikke være som nu.

M: Har du overvejet at flytte tilbage til Holland?

I: Helt i starten inden jeg fik børn, har jeg lige haft en periode, hvor der var et halvt år, hvor jeg tænkte, om jeg skulle tilbage men nej.

M: Føler du dig danskere, hollændere eller begge dele?

I: Ja. Lidt imellem.

M: Det tænker jeg, at man gør efter så mange år.

I: Det er lidt afhængigt af, hvad der sker i Danmark og hvad der sker Holland, om man synes ... griner. Jeg er ikke hollændere, jeg er ikke danskere, og det tror jeg, at jeg aldrig bliver. Men jeg kan mærke, når jeg er i Holland er jeg ikke hollændere mere, for jeg har for meget andet ballast også. Det tror jeg de fleste nok kan nikke genkendende til efter så mange år.

M: Mmmm (bekræftende)

I: Nej, men jeg bliver nok aldrig dansker, det tror jeg ikke.

M: Føler du dig hjemme begge steder?

I: Mindre i Holland efterhånden. Før når jeg var i Holland og kørte hjemme igen, så var det med følelsen i maven, at man efterlod noget, at man efterlod sit barndomshjem der. Den følelse har vendt sig. Nu efterlader jeg noget i Danmark, når jeg kører til Holland. Den der fornemmelse man har. Ja, det ved jeg ikke, om du kan genkende.

M: Jeg tror, at mange mennesker stadigvæk tænker, at du kun kan have et hjem, men jeg tænker, at verden er så globaliseret, at man kan føle sig hjem flere steder.

I: ja ja. Men jeg kan mærke, at jeg ikke føler mig så hjemme i Holland mere, fordi det er simpelthen, der omkring Amersfoort fuldstændig groet til. Der er så mange mennesker. Der vil jeg bare ikke være mere, det kan jeg mærke.

M: Ja, det er mere roligt her.

I: Jeg synes også, at mennesker her på landet er en lille smule mere afslappet og bliver ikke så aggressiv, hvis der er en som kommer i køen foran ved bageren. Der er mere aggressivitet i Holland end her på landet. Det er ikke så easy peasy i storbyerne end på landet.

M: Danskere er måske lidt roligere. Er der noget, som du vil tilføje til interviewet, som jeg ikke har tænkt over?

I: Nej. Jeg tænker helt den der turisme trend, at folk vil cykle, og at man skal have flere muligheder for at have cyklen med i toget og alt der. Jeg har faktisk snakket med en hollænder, som er cyklet til Holland. Jeg tror, at der skal være mere fritidsbeskæftigelse eller rejser modrettet til det eller til at gå og vandre. At offentlig transport skal være mere indstillet på folk, som skal slæbe en helt masse ting med.

Bilag I Transskribering Romy Hoogwerf

Dato: 3. november 2020

R: Romy

M: Marieke

M: Hvordan rejse I frem og tilbage inden I flyttede sammen?

R: Jeg tog flyveren, fordi min mand boede i København på det tidspunkt, og jeg havde ikke nogen bil, så det var nemmere for mig bare at flyve fra Amsterdam til København.

M: Ok. Hvor lang tid tager det for dig at komme til Amsterdam?

R: Jeg læste i Groningen på det tidspunkt, så jeg skulle tage toget, og det skulle være i god tid, for Schiphol er rigtig stor, og så kan det gå galt. Flyveren tog en time, selve togrejsen var 2,5 timer, så det er 3,5 timer, og så tog jeg afsted i god tid, så det er 4,5 timer. Jeg skyder på 5 timer i alt.

M: For at komme frem til København.

R: Ja, højt sandsynligt lidt mere, for jeg skal også til togstationen og det hele. Så mellem 5 til 6 timer som minimum.

M: Ja det er normalt. Hvorfor valgte I så til at flytte til Randers. Var der en bestemt grund til? Flyttede din mand til Randers, men du stadigvæk var i Holland, eller mens du allerede var heroppe?

R: Vi valgte at flytte til Randers, fordi det var først mening, at jeg skulle læse i Aalborg faktisk. Og min mand har børn fra et tidligere forhold, som bor i Galten tæt på Århus. Så tænkte vi, at det vil være nemmest, at vi vil tage noget, der ligger mellem Aarhus og Aalborg, sådan cirka, og det var Randers.

M: Har du så også boet i København?

R: Jeg har kun boet der i et halvt år. Ikke i København men i Herlev, men det er vokset sammen kan man sige. Jeg har kun boet der et halvt år, hvor jeg tog en pause for at gå på studieskolen for at få min sprog, hvad hedder det nu. At jeg må læse på dansk universitet.

M: Den der sprogtest? Ja.

R: Den der modul 6, men ellers har jeg bare været i lejligheden eller i Groningen på det tidspunkt.

M: Ja. Beskriv din sidste rejse til Holland. Med fokus på hvordan, hvorfor og opholdslængde osv.

R: Det var i sommers, og det var, jeg tror, ..., jeg mener, at det var den 4. juli og så tog jeg tilbage en uge senere. Jeg tog bilen. Og det var kun mig og min søn. Min mand han blev derhjemme. Vi valgte at tage en overnatning i Tyskland, sådan cirka halvvejs.

M: Hvorfor tog du den overnatning?

R: Fordi min søn kun er halvanden, og vi var lidt i tvivl, fordi jeg var alene, om han vil klare det. Hvis han vil blive helt umuligt, så vil det være ret svært at køre 8 timer i streg med en dreng, der græder på bagsædet.

M: Ja det er det, griner. Beskriv din sidste rejse, hvor du brugte en anden transportform, f.eks. flyvemaskinen eller toget mellem Holland og Danmark.

R: Det er lang tid siden, for det var inden jeg flyttede til Danmark. Og som må det have været med flyveren, cirka omkring sommerferien, inden jeg flyttede til Danmark, hvor jeg flyttede i september måned eller oktober måned, men hvis jeg må være helt ærligt, er det så lang tid siden, at jeg ikke kan huske så mange detaljer.

M: Hvorfor valgte du at flyve?

R: Fordi jeg ikke havde nogen bil. Det var den eneste mulighed for mig. Jeg har også prøvet bussen en eller to gange før, Euroline, som det hed dengang, som ikke eksisterer mere. Og jeg har taget natbussen to gange før, hvor en gang var et drama, men flyveren var det nemmeste. For mig var det altid, hvad der var nemmest i forhold til tid og omkostninger. Bil var ikke nogen mulighed, så jeg skulle vælge noget andet.

M: Det er rigtig godt. Jeg kan bruge det til noget, så bare snak. Griner. Hvordan oplever du trafikken i Tyskland?

R: Jeg synes ikke, at det er så slemt, men det er måske, fordi jeg vælger meget nøje, hvornår jeg kører. Jeg vælger ofte at køre om aftenen og natten eller om søndagen, når der ikke er så mange lastbiler. Nu er der ikke så mange baustelle, nu er jeg heldig, at der ikke er så mange mellem Hamburg og Bremen, som der har været. Jeg synes, at det er ok.

M: Hvis du nu skulle overveje at flyve. Hvor vil du flyve fra, og hvordan vil du gerne vil flyve til?

R: Mener du i forhold til Holland og Danmark? Så vil jeg flyve til Amsterdam til Billund eller Aalborg, for det vil være de eneste rigtige muligheder, der er i nærområdet, men jeg mener, at de kun flyver til Amsterdam, men jeg ved det faktisk ikke.

M: Det gør de begge to flere gange om dagen.

R: Min mor, når hun har besøgt mig, så har hun fløjet fra Amsterdam til Aalborg nemlig. Jeg ved også, at Eelde flyver på København, men jeg er ikke sikker.

M: Du mener den ved Groningen? Hvad så hvis der kommer en forbindelse til den?

R: Til Eelde, så vil jeg klart tage Eelde!

M: Vil du så fravælge at køre med bilen.

R: Oeffff, måske. Det kommer lidt an på, om det kun er mig og min søn, eller om min mand kommer med. Hvis min man også kommer med, så kan det ikke betale sig for os. Men det kommer fuldstændig an på, hvor mange kommer med, og hvad planen er, kan man sige. Fordi hvis jeg kunne flyve fra Aalborg eller Billund til Eelde, og min mand kunne køre mig og min søn til lufthavnen, så kunne vi godt overveje det. For så kunne vi blive hentet derover. Og det er ikke så langt, som der er til Amsterdam til mine forældre.

M: Hvor bor dine forældre hen i Holland?

R: Helt i det nordlige punkt eller del af Overijssel tæt på grænsen med Friesland og Drenthe?

M: Ok.

R: Så det er cirka en 40 minutters kørsel til Eelde. Det er meget nemt, også fordi Amsterdam er nemt at komme frem til og Eelde er i 'the middle of nowhere'. Griner.

M: Vidste godt, at der snart er togforbindelse direkte til Aalborg Lufthavn?

R: Fra Randers af?

M: Helt generelt på toget, så jo. Fra København helt indtil Aalborg Lufthavn. Og de ønsker det faktisk også til Billund. Hvad kunne gøre det med din rejseadfærd, at der pludselig er en togforbindelse, så du pludselig kunne stå på i Randers, og så ...

R: Det vil gøre det meget nemmere. Især, da det kun var mig, så var man rimelig fleksibel, så skulle man bare skifte tog, men netop fordi man nu har en lille dreng, som skal med hver gang for at se sine bedsteforældre, kan man sige. Så er det nemmere,

hvis man har en direkte forbindelse, og man ikke tænker: ah kan jeg nå det at skifte tog, eller er der forsinkelser. Det vil gøre det meget nemmere.

M: Godt. ... Du nævner allerede din mor. Det er faktisk noget, som jeg vil spørge dig om. Hvor mange gange om året besøger familie og venner dig i Danmark?

R: Meget sjældent. Min mor er syg, så det er svært for hende at komme forbi. Og hun kan ikke køre, så hun skal tage flyveren. Hun kan godt køre, men hun kan ikke køre hele vejen fra Holland til Danmark. Det er for svært for hende. Og min far, hans arbejdstider gør, at han ikke bare lige kan tage fri. Han er lastbilchauffør, og venner de besøger mig ikke rigtigt, fordi Randers er i 'the middle of nowhere', og jeg har ikke rigtig meget kontakt mere med Holland på den måde.

M: Har du mistet forbindelsen?

R: Ja, jeg ser dem lidt, når jeg tager til Holland, men det er mere til en kop kaffe, men det er ikke sådan, at jeg snakker med dem i telefonen hver uge.

M: Ok. Vil du beskrive den rejse din mor laver, når hun besøger dig i Danmark.

R: Hun skal fra Steenwijk til Amsterdam, og hun plejer at få en til at køre hende, enten min far eller min bror, fordi det med toget er lidt svært for hende også. Så tager hun flyveren til Aalborg, hvor jeg henter hende. Med bilen fra Steenwijk til Amsterdam, det tager halvanden time, vil jeg skyde på. Selve flyrejsen er en 3 kvarter til en time. Jeg ved det ikke, for jeg har aldrig fløjet derpå. Men jeg vil skyde på, at det tager en time til halvanden op til Aalborg, alt afhængig hvor meget trafik der er.

M: En time. Det er også blevet hurtigere.

R: Ja. Jeg har stået i kø nogle gange ved tunnelen, så det er lidt, og jeg kan godt lide at være der til tiden.

M: Ja, det vil være træls, hvis hun står der, og du ikke er der endnu.

R: Netop. Hun er dårlig gående, så det vil være synd for hende.

M: Har der været andre heroppe for at besøge dig?

R: Ja min far og min bror har begge to været forbi, men så skal der være speciale anledninger. Min stedsøns konfirmation, da min mand og jeg blev gift, og der var andre, som de slags ting.

M: Hvordan kommer de heroppe?

R: Så tager de bilen. Min bror og min far er lastbilchauffør, så de kører.

M: Ja de sidder i blodet. Griner.

R: Det er oplagt. Griner.

M: Laver de sådan nogle andre ting, når de besøger dig?

R: Ja men sammen med mig. Når min far og bror er der, så er det netop, fordi der er noget specielt vi skal, så er der begrænset tid, for så er de her en forlænget weekend. Så er der ikke så meget tid til andet. Og da min mor var der i en uge, så var det i sommerferien, så tog vi til Moesgaard. Forskellige ting i nærområdet. Bare lege turist, kan man sige.

M: Bare fortæl mere om det.

R: Og den anden uge, var dengang jeg skulle føde, så der gjorde vi ikke fandens meget for at være ærligt.

M: Hvad laver I, når de besøger dig.

R: Vi har været til Moesgaard, og vi har været omkring i Randers, hvor jeg viste hende nogle ting. Og vi kørte til Fjellerup Strand, men det er svært, fordi min mor er dårlig gående, for hun kan ikke gå mere end 200 meter. Så det er meget, at man skal kigge, om vi så kan låne en kørestol for eksempel. Og så kan vi se forskellige ting. Vi overvejede også at tage til den Gamle By, men det kan hun ikke klare, fordi hun er dårlig gående. Så det er meget afhængigt af, hvad hun kan klare.

M: Så de der lokale forhold er meget vigtig for jer? Om der er ramper, eller om der er brosten, eller ...

R: Ja, netop. Eller hvor man skal klatre for meget.

M: Min egne mor sidder også i kørestolen, så det ved jeg alt om. Så vil jeg lige gerne skifte til forbindelser og lufthavne. Fortæl gerne om din sidste rejse som turist før Corona, og det behøver ikke nødvendigvis at være Holland.

R: Det skal være i forhold til lufthavnen?

M: Nej bare det er din sidste rejse.

R: Det var til Italien, til Rimini, fordi min forældre var gift i 30 år. Og så tog vi bilen derned, og det er for 3 år siden. Vi havde lige købt den bil, som vi har nu, og det var vi rigtig glade for, for vi havde en C1'er før, og det er ikke så let til Italien. Der kørte vi

til Italien i et hak, fordi jeg faktisk skulle til optagelsesprøve i Århus. Og det var hårdt at tage det hele på en gang. Så var vi der i en hel uge, og så tog vi til mine forældre i nogle få dage, og der overnattede vi i den sydlige del af Tyskland, i stedet for at køre det hele på en gang, for det gad vi ikke igen. Så var vi i Holland i tre til fire dage, og så kørte vi til Danmark.

M: Hvad kunne have gjort, at du alligevel vil have valgt at flyve for eksempel, eller havde valgt en anden transportform? Fordi du siger, at det var ret hårdt. Eller hvorfor har I ikke valgt at flyve? Det kan man også lige så godt sige.

R: Fordi for det første, så kan min mand ikke lide at flyve. For det andet var det ikke særlig praktisk i forhold til, hvor lufthavnen er fra Randers af og i forhold til Rimini. Plus omkostninger plus at jeg skulle til den prøve, så vi var allerede forsinket. Vi kom to dage senere end de andre. Så det var bare mere det med, at så snart jeg var færdig med den der optagelsesprøve, så skal vi bare tage af sted. Plus, at vi skulle til Holland efter ferien, så det vil også være alt for bøvlet at flyve alle de steder hen.

M: Helt bestemt. Hvordan påvirker børnenes alder jeres rejseadfærd?

R: Alligevel fordi han er så ung, så vil jeg alligevel ikke tage flyveren, hvis det ikke var nødvendigt. Det er nemmere at tage bilen, også fordi jeg er nervøs for, at han vil græde i flyvemaskinen. Som vil være superirriterende for alle de andre mennesker. Der er mere ro på det i forhold til bilen. Men jeg tror også igen, at det handler om, om min mand er med. Jeg er ikke rigtig tænkt over det, netop fordi forbindelsen er, til mine forældre, som er dem jeg besøger mest, er så besværligt i flyveren, fordi vi skal helt til Amsterdam, som har gjort, at jeg ikke har tænkt over det. Jeg tror ikke, at jeg så hurtigt vil, hvis det kun var mig og ham, så måske. At jeg vil tage flyveren, selvom han er så ung, men jeg ved det faktisk ikke rigtigt.

M: Det er faktisk stewardesserne, som tager sig af de andre mennesker. Det har de styr på. Man skal kun koncentrere sig om sit eget barn. Det synes jeg faktisk er dejligt. Jeg gider for eksempel ikke at køre, men det er fordi jeg ikke er god til at køre i lang tid. Det er jo helt personligt.

R: Det er det også.

M: Hvis du nu skulle rejse, lige meget, hvor det er hen, USA, Asien om et eller andet grund. I beslutter jer for, at I gerne vil det. Vil I så rejse via Amsterdam eller København? Eller er det fuldstændig ligegyldigt?

R: Så tror jeg bare, at jeg vil tjekke på nettet og sammenligne priser og praktisk med flyvetider. Jeg har ikke nogen præference for Amsterdam eller København på den måde. Det vil komme an på, hvad der vil være praktisk, hvad koster det, og lave overvejelserne ud fra det. Hvis det er lidt mere upraktisk, men at man sparer halvdelen af pengene, så tager jeg måske den, der er lidt mere upraktisk. Det er de to ting, som jeg kigger på. Hvad det koster og hvor praktisk det er. Det der passer mig bedst.

M: Hvilken betydning har sleve lufthavnen? Altså selve indretningen og service niveau.

R: Det er jeg ligeglad med. Personalet skal ikke være fuldstændig nogen røv..., men ellers på et tidspunkt, da jeg boede i Holland. Der fløj jeg rigtig meget mellem Amsterdam og København, og jeg så det næsten som en slags togstation. Det var mere ind og ud. Og jeg tror, at fordi jeg nu har et lille barn, så vil jeg tænke over, om de har en god pusleplads eller et eller andet. Men dengang jeg var alene var det bare, at der skulle være en bænk, hvor jeg skulle drikke en kop kaffe indtil jeg skulle tage af sted.

M: Ok. Yes. Hvordan påvirker Corona og de medfølgende restriktioner jeres rejseadfærd?

R: En del, jo. Vi tager ikke rigtig tit på ferien, men de fleste rejser er så til Holland, eller at man mine forældre besøger os. Og det har haft den indflydelse, at det her i foråret. Det var jo egentlig planen, at jeg skulle til Holland til sommer... Så var det meget at vi hold øje med, hvordan går det med Corona, hvad er reglerne, hvad tilråder de, hvad må vi. Så heldigvis i juli, der gik det så godt, at man godt måtte, og at grænserne var åbne, så tog vi til Holland. Men nu med jul vil jeg ikke se mine forældre, for det er bare noget møg i Holland lige nu. Så gør vi det ikke, for vi gider ikke det bøvl med alt de risici, der er der. Så venter vi bare.

M: Nu vil jeg lige skifte til et andet emne. Det er selvfølgelig lidt forbundet med din rejseadfærd. Der er de sidste mange år kommet mange flere kommunikationsmidler, mobiltelefoner, sociale medier, eller hvad man nu ellers bruger til at kommunikere med mennesker over hele verden. Så jeg vil lige spørge indtil, hvordan den virtuelle mobilitet har påvirket din fysiske mobilitet. Altså din fysiske rejseadfærd.

R: Ja. Ja.

M: Beskriv hvordan du anvender moderne kommunikationsmidler til at holde kontakt med familie og venner i Holland.

R: Jeg skriver via WhatsApp og messenger og den slags. Om noget løst og noget småtteri. Og jeg ringer hver aften til mine forældre, mest min mor, for min far er kun hjemme i weekenden. Vi er google duo's? og videoopkald. Det er for de så kan se deres barnebarn. Det er rigtig godt, fordi jeg tror ellers, fordi man ellers ikke kan ses, er det i hvert fald, at de kan se ham en lille smule.

M: At gøre det på den måde. Ja.

R: Ja.

M: Beskriv hvordan disse kommunikationsmidler påvirker din rejseadfærd til Holland?

R: Jeg kunne forestille mig, hvis det var for 20 år siden eller så noget, hvor vi ikke havde disse muligheder for at lave et videoopkald, at vi vil ses oftere. Men jeg ved det ikke, for nu er det jo Corona, der sætter grænser for det igen. Men ...

M: Hvis vi lige tager Corona væk

R: Hvis vi tager det væk. Hvis det var for 20 år siden, og hvis vi ikke havde så mange muligheder som i dag, så tror jeg, at vi vil rejse mere ofte. Så man kan ses mere fysisk, så man kan følge mere med. For bare at snakke i telefonen eller sende noget med posten. Man bliver meget begrænset, for man kan se meget på video og sende billederne til hinanden. Det er så nemt. Jeg tror, at vi vil rejse mere, hvis vi ikke havde disse muligheder.

M: Hvordan har disse kommunikationsmuligheder sørget for, at du kan holde kontakt til andre mennesker? Hvordan har det påvirket jeres forhold?

R: Hvad mener du?

M: som du selv siger, hvis man ikke har disse kommunikationsmidler, så vil man nok rejse ud til dem. Men hvordan har det påvirket dine relationer med mennesker i Holland?

R: Ikke så meget, fordi det har hjulpet mig rigtig meget med at holde kontakt til mine forældre. Men de venskaber, som jeg havde i Holland, som jeg snakker med en gang i mellem, men rigtig meget er gledet ud i sandet. Det tror jeg, at det vil have gjort uanset hvad. Det er lidt nemmere at følge med, med folk, når de har Facebook og skriver en opdatering kan man sige. Men jeg er ikke så pokkers meget på Facebook. Sociale medier er ikke helt mig.

M: Må man godt sige, at du måske ikke har så meget behov for at holde kontakt til de der mennesker? Eller?

R: Det er ikke behov. Hvordan kan jeg bedst forklare det? Altså vi snakkes, jeg ses en gang i mellem med dem, når jeg er i Holland, og vi skriver sammen en eller to gange om året. Det er bare naturligt, at det er gliddet lidt ud, men det er også fint nok. Når man ikke er tæt på hinanden, så er det også svært at blive ved med at snakke.

M: Ja.

R: Det er bare noget mere naturligt, det er ikke nogen 'hard feelings' fra den ene eller den anden side. Det er ikke, man vokser også videre i ens liv, kan man vel sige.

M: Tak. Hvornår vælger du fysisk mobilitet frem for virtuel mobilitet? Hvornår er det vigtigt at være fysisk til stede frem for noget man kan klare online?

R: Helst fysisk, når det er noget, som tager mere end 3 sætninger. Jeg er superglad for mulighederne, og hvis det bare er en opdatering om, nu er jeg lige her, og skriver frem og tilbage, kan man sige, det praktiske: det er fint nok. Men jeg har det svært med at snakke om noget personligt, fordi jeg nogle gange har svært ved at forstå, hvad folk siger. Så det er rart at kunne se deres ansigt og deres mund. Også når de indikerer, at de vil snakke, så synes jeg personligt, at det er svært at fornemme, om man kan afbryde hinanden. Hvis det er muligt, så vil jeg helst mødes fysisk.

M: Hvordan er det i forhold til Holland? Det er i øvrigt rigtig godt beskrevet. Hvornår vil du helt bestemt tage af sted til Holland?

R: Altså, jeg vil sige, at jeg er derved, hvis der ikke er nogen mærkelige omstændigheder derved, ikke. Så vil jeg sige, at vi er derved en gang om året, og det er vi også, så min søn kan se sine bedsteforældre. Og hvis der sker derved, hvis man mor bliver mere syg eller hvis der sker noget andet. Hvor man bare siger, nu skal jeg bare være derved. Om det nu er en begravelse eller nogen bliver mere syg, eller der sker noget med min bror, eller min bror skal giftes eller jeg ved ikke. Noget specielt vil jeg sige. Så skal vi derved.

M: Hvad synes du om følgende udtalelse? Den er på engelsk. Home is no longer one place, it is locations.

R: Jeg kan godt forstå, hvis der er nogen, som har det på den måde.

M: Prøv ellers at forklare, hvordan du tror andre har det og hvordan du selv har det.

R: Jeg selv har det, jeg er ikke ... jeg tror meget, at det med at føle sig hjemme. Især når man har familie eller et tæt netværk, kan man sige, det er også de mennesker der omgiver en. Om de er et hjem, kan man sige. Hvis man er helt alene boende, så er det måske, at man går mere op i sit eget hus. Men jeg er selv ikke så bundet til det sted, som jeg bor. Jeg kan godt flytte rundt. Jeg tilpasser mig meget de omgivelserne jeg er i, og de mennesker jeg er med, og det er helt ok, men det handler mere om, dem jeg har omkring mig. Og jeg kan føle mig hjemme lige nu, hvor min mand og mit barn er, men hjem er også hjemme hos mine forældre. Hvis mine forældre flytter til en anden by, så er det også vel stadigvæk hjem for mig. Det er mere, jeg kan godt forstå, at folk har det på den måde.

M: Jeg tror også, at det er det, som de mener med den sætning, at mange førhen var mange jo meget på det samme sted, sådan er det bare ikke mere.

R: Nej. Ligesom vi snakker om her i weekenden, at man bare flytter rundt. Min mor er født og opvokset i den samme by, og hun er aldrig flyttet til et andet sted. Hun kommer til at dø i den by, medmindre hun gør på hospitalet, for det har de ikke derover. Men der er få, altså der er en del, der gør det. Men det bliver mindre og mindre.

M: Folk bliver mere mobile. Har du overvejet at flytte tilbage til Holland?

R: Ikke for nyligt. Det er mere en safety net i baghovedet, kan man sige. Hvis der var gået galt mellem min mand og jeg, eller hvis han døde i morgen, og min søn var stadigvæk så lille, som han er nu, måske. Jeg ved det ikke. Jeg er også i gang med et studie her, og hvis min søn er 6 år, så vil jeg nok ikke gøre det, for så er han vant til noget. Bare komme ind.

Kollega kommer ind i rummet.

M: Vi er næsten færdig. Vi har brug for et minut. Føler du dig hollændere, danskere eller begge dele?

R: Hollændere.

M: Kan du forklare hvorfor?

R: Det tror jeg nok er fordi jeg var for gammel, dengang jeg flyttede hertil. Der er bare stadigvæk nogle ting, som gør, at man føler sig lidt. Man kigger på tingene udefra, hvor man har en anderledes indstilling eller ser på tingene. At man altså næsten

ubevidst har lyst til at ryste på hovedet nogle gange. Men på den anden side, så gør jeg det også med hollændere nogle gange, hvor jeg tænker: ja, ok, typisk.

M: Så du er måske begyndt at føle dig lidt mere dansk eller har taget nogle danske ting til sig?

R: Jeg står sådan lidt i midten nogle gange tror jeg. At man næsten ser sådan lidt ovenfra på ting. Hvor man tænker, at nogle gange er danskerne fjolser i forhold til det, og omvendt faktisk ved hollændere, at de bare er nogle fjolser ved det. så.

M: Hvad har det gjort ved dig, at du på den måde kan se på to forskellige kulturer? Jeg synes personlig, at det er rigtig spændende at kunne sammenligne to kulturer nemlig.

R: Det synes jeg faktisk også. Jeg er begyndt at sætte nogle flere spørgsmålstegn ved de ting, som jeg har taget for givet. Som har været normalt, og som man er vokset op med som hollænder. Sådan er den indstilling man har, og så kigger man anderledes på det nu. Jeg er opvokset, jeg har det stadigvæk lidt. Skolegang for eksempel, hvor man er vant til at være en 26 til 30 i klassen. Hvor vi snakkede og havde vores lektier, bum, bum, bum, bum. Her er skolens fokus meget mere socialt og løst. Jeg kan se fordelene ved det, men jeg kan også se ulemperne ved det. Jeg synes, at børn nogle gange er vildt ubehøvlet. Men jeg synes også, at den strikse måde i Holland heller ikke helt er perfekt. Så det er, at man bliver mere kritisk. Jeg antog bare, at man har et system som i Holland. Det var fint. Nu begynder man at se de forskellige måder. Et eksempel, det er, at der er fordele ved det, men der er også ulemper ved det omvendt. Jeg synes faktisk at interessant at sammenligne lidt.

M: Det er nemlig meget spændende. Er der selv noget, som du gerne vil tilføje til interviewet med hensyn til rejseadfærden, som jeg ikke har tænkt at spørge om.

R: Nej ikke noget, som jeg kan komme i tanken om.

M: Jeg er også kommet ordentlig rundt.

R: Jeg er gået i rigtig mange detaljer?

M: Ja men du har sagt nogle rigtige gode ting.

Bilag J Transskribering Paul

Dato: 3. november 2020

P: Paul

M: Marieke

M: Dengang du mødte din kone, hvordan rejste I så frem og tilbage?

P: Det er en interessant historie. Først og fremmest så har jeg fløjet rigtig meget de sidste 25 år af mit liv. Men min første flyrejse var faktisk fra Aberdeen til Danmark, og det var fordi vi begge to læste på Universitetet i Aberdeen, og der lærte jeg hende at kende igennem sådan et Erasmussystem, og det betyder, at dengang jeg kom hjem, der skulle jeg lave mit studie færdig på skolen i Holland, og så brugte jeg Eurolines. Så vi rejste faktisk fra Holland til Danmark med bus de første år. Griner.

M: Det var jo også andre tider. Griner.

P: Jo jo. Der er sket meget siden, og siden med familien har vi brugt bilen men faktisk også bare også at vi flyver hele familien med tre børn frem og tilbage.

M: Hvor meget rejser du gennemsnitligt til Holland om året?

P: Arbejde og privat?

M: Du må godt adskille de to.

P: Det er derfor jeg spurgte. Privat måske 4 til 6 gange om året. Arbejde nok en 12 gange om året.

M: Kombinerer du de to nogle gange?

P: Ja det gør jeg. Helt klart. Så får vi finansieret rejsen. Griner.

M: griner. Det er godt.

P: Ja det er det.

M: Jeg vil lige spørge ind til dine bevægelser. Kan du beskrive din sidste rejse til Holland. Beskriv hvordan og hvorfor du rejste og hvor lang tid du har været ned i Holland.

P: Den sidste rejse. Det er faktisk et stykke tid siden på grund af det her Covid-19 halløjsa ... Så har jeg været i USA. Jeg tror, at det har været i januar, hvor jeg fløj med KLM.

M: Alene eller med familien?

P: Alene. Det er i januar 20, så det er et stykke tid siden.

M: Hvilken lufthavn anvendte du?

P: Aalborg, og jeg er faktisk ... jeg kommer til at tænke på, hvorfor jeg bruger Aalborg nu. Men prøv lige høre her, generelt kan man sige, at om jeg nu flyver privat eller erhvervsmæssigt. Begge byer har, nej Billund har 4 afgang som regel og Aalborg 3. Nogle gange er prisen bare bedre, men det er sådan, at der er gratis parkering i Aalborg, og for mig fra Åbyhøj, om jeg kører en time og 20 minutter til Aalborg eller en time og 10 minutter til Billund, det er ligegyldigt. Hvis Aarhus havde en afgang, så vil jeg helt klart foretrække Århus. Ingen tvivl om det. Men der er lavet nogle rigtig fine aftaler med KLM og nogle andre ting.

M: Jeg tror ikke, at de kommer til at ske i Århus. Så du bor i Udbyhøj?

P: Åbyhøj i Århus!

M: Vi vil nemlig gerne lave et kort. Så en time og 20 minutter til Aalborg og en time og 10 minutter til Billund.

P: Nogle gange kan man køre lidt hurtigere til Billund faktisk, hvis man er heldig, køre, altså det er en time og 10 minutter og en time og 25 minutter, men et kvarter betyder ikke så meget for mig.

M: Nej. Hvad var grunden til, at du tog til Holland i januar? Var det privat eller erhvervsmæssigt?

P: Privat. Udelukkende privat for at besøge min gamle mor.

M: Jeg tror, at jeg skal have nogle flere oplevelser fra dig, fordi du rejser meget i forhold til nogle andre. Kan du beskrive en anden rejse med hele familien med flyvemaskinen. Hvordan foregik det?

P: Ja. Nu er det som regel nogle gode omstændigheder, hvorfor man rejser til Holland. Det er for at besøge familien og venner. Se nu kommer det tilbage, hvorfor jeg rejser i januar. Jeg begynder at glemme ting. Det er der klart. Jeg rejste til Holland, fordi jeg kunne se 2 fodboldkampe i en weekend. Griner. Og så kunne jeg kombinere det med at besøge min mor. Det betyder, at jeg fløj en fredag fra netop Aalborg til Amsterdam. Tog toget, apropos mobilitet, til Alkmaar, hvor jeg så skulle se en fodboldkamp med en tidligere studie kammerat. Vi så AZ Alkmaar mod RKC og så overnattede jeg i

Haarlem, hvor jeg har læst på Handelsskolen, næste dag tog jeg toget til Brabant, også hvor min mor bor. Søndag morgen tog jeg toget til Amsterdam, hvor jeg skulle se Ajax-PSV, nu kommer det en lille smule tilbage. Det var en fodboldweekend. Og så var der mandag faktisk alligevel et møde med et firma i Hoofddorp, og så fløj jeg hjem mandag. Så det var faktisk en rejse, hvor jeg egentlig kombinerede alt, som jeg kunne kombinere. Fodbold, tidligere studiekammerater, familie, i dette tilfælde min mor og min søster og lidt konsulentarbejde.

Familie, som regel er det gode omstændigheder, men den sidste gang var lidt tragisk, for det var en begravelse. Der gjorde vi det faktisk sådan, der kørte vi faktisk derned, og det var i august 2019 med hele familien. Så satte jeg faktisk min hele familie på flyveren fra Eindhoven til København med Transavia, fordi der fandt jeg ud af, at det var en ok afgang, hvor de ikke skulle igennem hele Holland fra Oss til Amsterdam, men det var kun en halv times kørsel til Eindhoven, og så kunne jeg satte dem på flyveren i Eindhoven til København. Og så kunne de tage toget fra København til Aarhus. Jeg blev så og kørte hjem. Ellers vil jeg sige, så skete det tit enten ved Påske eller efteråret, at vi tager en forlænget weekend til Holland. Som regel for at spare den tid til at køre, så har jeg enten købt nogle flybilletter i god tid. Så flyver vi hele familien simpelthen, det er ikke 5 gange 5000, sådan er det ikke, det skal også være, jeg kigger også lidt på prisen, sådan er det jo. Det er ikke unormalt.

M: Du nævner Eindhoven. Hvis nu de skulle lave en rute fra Jylland til Eindhoven. Vil du foretrække den frem for Amsterdam? Eller har du så stort et netværk, at det er ligegyldigt?

P: Jeg tror, det der kunne være afgørende, for der var faktisk planlagt, at Ryan Air skulle flyve fra Eindhoven til Aarhus, som nok også vil gøre dig glad, hvis det skulle ske, men så var der for mange begrænsninger blev der sagt i Eindhoven i forhold til fly destinationen, så blev det droppet igen. Om det var rigtigt eller ej, det ved jeg ikke. Det er også lige meget. Men det der vil være ret afgørende for mig, for så vil jeg faktisk spare tid her. Og det ved jeg også, at der vil være til at arbejde med priser fra Ryan Air. Jeg vil helt klart have brugt. Og så at skulle kom rundt fra Eindhoven eller Amsterdam. Det er lidt en rod i Eindhoven med offentlig transport, så man skal vel have en bil eller leje en bil. Men de bygger jo meget der. Det vil jeg se som en option, ingen tvivl om det. Det vil jeg gøre. Ja.

M: Må jeg spørge, hvor din mor bor omkring? Hvor lang tid fra Eindhoven.

P: En halv time. På den måde er det afgørende, fordi hvis du skal flyve fra Amsterdam, så skal man alligevel køre en halvanden time fra lufthavnen igen. Det er også tit, at jeg tager toget fra Amsterdam til Den Bosch, og så fra Den Bosch til Oss, men det kan man bruge lidt tid på. Jeg vil overveje det helt klart, men 'it is not going to happen'. Griner

M: Jeg har også overvejet ruten, men det kunne dengang ikke betale sig at rejse med småbørn.

P: Det med Ryan Air, det er selvfølgelig udbud og efterspørgsel. Jeg har også tit prøvet det med nogle ruter til Sydeuropæiske destinationer, og hvis du selvfølgelig rejser i de typiske ferieuger, så er der ikke så mange penge at hente. Det er faktisk ugenemskueligt og ikke transparent, som enhver forbruger egentlig hader. Det begynder på basis 100 og før du ved det ligger du på indeks 250 med alle de tillæg og gebyrer. Faktisk synes jeg, med en knap så god systematik. Normalt er grønt godt og rød dårligt, men den måde, som de manipulerer ens hjerne på i deres webshop altså når man køber billetter, og det er Ryan Air jeg snakker om. Det er jeg ikke så glad for, men så alligevel er det pengene nogle gange, som kan afgøre det.

Omvendt nu har du spurgt, hvor min mor bor. Min far bor i Sydspanien. Nu hvor vi snakker om Ryan Air til Alicante, det er også en god mulighed. De flyver både fra Billund og jeg mener også Aalborg, men det har jeg ikke prøvet. Men fra Billund det har jeg prøvet en del gange.

M: hvor ofte besøger du din far ned i Sydspanien om året?

P: En gang, måske to.

M: Er det sammen med familien og også som turist? Kan du fortælle lidt mere om det?

P: Nej det er udelukket som turist, ikke kombineret med noget arbejde. Kun som turist og det var en forlænget weekend og en fødselsdag.

M: Nu har vi hovedsageligt snakket om flyrejser, men hvad med jeres sidste rejse som familie ned til Holland med bilen. Kan du fortælle lidt mere om det.

P: Den sidste rejse til Holland, det var i august 19, som jeg fortalte. Og ellers har vi ikke været der med hele familien. Før, det har været i Påske i 2019, hvor vi fløj. Hvis jeg skal beskrive det, det kan jeg ikke en gang huske lige nu, om det var Aalborg eller Billund. Jeg tror faktisk, at det var Billund. Jo, men vi fløj 5 personer fra Billund til

Amsterdam, og vi lejede en bil i Amsterdam Lufthavn og så kørte derned, for så tager det kun få timer. Når man er fem, når jeg er alene, så har jeg ikke problemer med at tage toget. Men når vi er fem, så vil jeg hellere leje en bil, for nogle gange er det netop, når man skal tilbage, så vil man være i god tid i lufthavnen i Amsterdam, så er der ikke lige en togforbindelse. Det bryder jeg mig ikke om.

M: Især ikke når man rejser med hele familien. Så I bruger faktisk, det er det jeg lige vil frem til. I bruger ikke så meget bilen, når I rejser som familien.

P: Nej. Hvis jeg kigger på de sidste 25 år, så har vi måske kørt kun 10 gange og måske fløjet 20 til 25 gange.

M: Hvorfor det?

P: Det er nemmere.

M: Hvad er der så træls ved at køre bil til Holland?

P: Det var slet ikke ledende!

M: griner.

P: Jamen, det er faktisk sådan, at jeg har en travl hverdag, og det har min kone også. Tiden i en bil i 8 til 10 timer. Jeg prøver at gøre det på 8 timer, men jeg har også prøvet at gøre det på 14 til 15 timer med trafikken. Det gider jeg ikke, og det gider hun heller ikke. Og det med at køre om natten. Det gider vi heller ikke længere, så køber man sig bare til det bedre. Så kan man selvfølgelig komme med det argument: er du godt klar over, at du skal køre en time, og du skal være der 2 timer i forvejen, så er du på 3 timer. Så er det nogle gange forsinket, så skal du flyve, så er det på 4 timer. Så skal du fra Schiphol til en bil, så er der 5 timer, og så skal du alligevel køre 2 timer sydpå i bilen, så er der 7 timer. Jeg ved det godt, men det er stadigvæk behageligt, nem og bekvem oplevelse! Hvis penge ikke er den stor faktor, så gør man det. Hvis jeg ikke havde haft de penge, så vil jeg nok have argumenteret, at man skal køre, men så er mindsettet og psykologi, som har ændret sig. Sådan er det jo.

M: jeg prøver at undgå de ledende spørgsmål, men nogle gange skal jeg lige trække lidt ud af jer. Griner.

P: griner.

M: Nu vil jeg gerne sammenligne det med de andre, som jeg har interviewet indtil videre.

P: Nu er jeg heldigvis ikke så introvert og nemt at snakke med, så det går nok. Griner.

M: griner.

P: Du kører bare.

M: De gange, hvor I har kørt frem og tilbage. Har I så haft nogle hotelophold undervejs?

P: Som regel så kørte vi videre. Nej.

M: Når I besøger Holland er I så også turister eller er der virkelig fokus på familie og venner?

P: Når vi rejser til Holland er det kun for at besøge familie primært. En sjælden gang venner. Det er faktisk sådan, at når vi er i det sydlige, så overnætter vi på et hotel, fordi min mor ikke kan have 5 personer boende. Så når jeg er alene, så bor jeg der, men når jeg har hele familien med, så bor jeg på et hotel i Oss.

M: Super. Nu skal jeg se. Nu lige vil jeg vende bøtten og spørge ind til familie og venner, der besøger jer. Hvor ofte besøger familie og venner dig i Danmark?

P: Alt for lidt. Griner. Ikke ret meget. Min far fra Spanien hvert andet år. Min mor var her i forbindelse med en konfirmation for første gang i 14 år, hvor hun var i Danmark. Og andre, jeg har en stor familie, men sjælden besøgende den vej. Det er ikke ret tit.

M: Hvad gør, at din mor ikke besøger jer ret tit?

P: Det er fordi hendes mand vil ikke flyve eller køre tog, og de kunne ikke køre, så hun valgte, fravalgte, må jeg sige at komme til Danmark. Det har ændret sig så sidste år, så kom hun herover, fordi det har en stor betydning en konfirmation i sommers, som kunne afholdes inden Corona blev for stort. Jo. Det er simpelthen omstændigheder, at de ikke kommer.

M: Det er også en del af teorierne. Det kan godt være, at man har et ønske, men hvis man ikke har adgang eller ikke er trygge ved. Så gør man det bare ikke. Hvordan rejste hun til Danmark?

P: I august, der fløj hun til Danmark. Min søster var med, fordi hun har brug for lidt støtte. Bogstaveligt ved sådan en rulle Marie. Det var faktisk en succeshistorie, fordi hun vil faktisk tilbage nu. Det gik godt på vej ned. Hun var meget spændt. På vej tilbage var det fantastisk, for de havde en masse overskud i Schiphol Lufthavn, fordi hun blev bare kørt rundt der i lufthavnen. Fra gaten til nærmest til bilen. Det er ligesom den

ordning, som de har med børn, passer de også på de ældre. Det var en kæmpe positiv oplevelse for hende. Det gør, at hun nu snakker om: det skal vi gentage, så det var positivt. Ja.

M: Hvor valgte I så, at hun skulle flyve hen.

P: Billund, fordi det var alligevel det nemmeste for mig at hente dem og aflevere dem. Så hvis jeg lige har sagt, at et kvarter ikke betyder noget nej, men det var alligevel, hvis man kan køre det på en time og 10 minutter, så kan det alligevel betyde noget, hvis du skal frem og tilbage for at hente og aflevere, så er det ikke bare lige for at stille bilen, så skal man køre derned, som så tager en time og så skal man hente dem og køre tilbage. Det var alligevel mere behageligt for mig at tage bilen, så jeg vil også sige: selvfølgelig betyder parkering noget, men hvis prisen, hvor de nogle gange har haft tendens til at være dyrere i Billund end i Aalborg, så har jeg selv haft præferencen for Billund end Aalborg på en måde. Det er alligevel hurtigere, og tid betyder meget alligevel for mig. Men når jeg skal være der, og bilen står der i 10 dage, så synes jeg, at det er totalt åndsvagt at komme af med 1000 til 1500 kroner i parkeringsafgift. Så vil jeg privat og i forhold til firmaet vælge Aalborg. Det har en betydning, og hvor det er nemt at komme til lufthavnens bygning. Så det er ikke noget problem.

M: Jeg ved ikke, om du ved det, men de er snart færdig med togforbindelsen direkte til Aalborg Lufthavn. Billund ønsker sig også en togforbindelse, og det tager alligevel noget tid med bussen. Hvad vil det betyde for dig, hvis der var bedre offentlig transport til begge lufthavne. Vil det påvirke din rejseadfærd?

P: Ja, det kunne godt være, at ligesom når jeg er alene i Holland, så kan det godt være, at jeg vil tage toget at komme med toget derned. Det ene er nok for kørslen og miljøet helt klart, men også fordi det er behageligt. Jeg kørte også til København, så er det alligevel to til tre timer, så kan man bruge de fem og halv timer på at hvile sig eller arbejde faktisk. Det vil også være gældende og en argumentation for mig at gøre det. At jeg bruger, ligesom når jeg rejser, bruger tiden fornuftigt i lufthavnen og i flyet, så det kunne have en betydning helt klart.

M: Godt. ...

P: Generelt, hvis man ser på de sidste 12 måneder. I oktober 2019 var jeg meget i Holland i Nyenrode. I november var jeg i Shanghai til at undervise og på en konference som speaker. I december var jeg meget som konsulent i Italien, i januar var jeg både i Athen til at holde et foredrag, og så en lille tur til Holland også, som jeg sagde. Og så

var jeg i Orlando i USA på en messe også, så der var faktisk i de 4 måneder, var der en del rejseaktivitet til de forskellige destinationer. Som regel så flyver jeg altid over Amsterdam, især når jeg vælger de interkontinentale afgang. Det har ikke noget med nisse?? at gøre, jeg hader Charles des Gaulle. Lufthavnen skal også være behageligt. Der er nogle som simpelthen er black listet. Bruxelles er black listet. Charles des Gaulles er black listet. Frankfurt kun hvis jeg skal. Men ellers har Schiphol simpelthen min præference for alt er godt. Ellers synes jeg, at de har en kanon service på de rejser, der varer lidt længere. Så der er en præference der. Ikke bare fordi man har et kort. Det kan man have ved alle flyselskaber. Men jo.

M: Det er sjovt, at du kommer ind på det, for det er faktisk nogle af de næste spørgsmål, som jeg har, hvor vigtigt lufthavnen er. Du er jo en person, som har rejst rigtig meget og har set forskellige lufthavne på forskellige kontinenter. Nu har jeg for eksempel selv været i Shanghai, så jeg ved godt, at der er en stor forskel. Det er lidt sjovt, at du selv kommer ind på det. Har det noget at gøre med, at du selv er hollænder, at du foretrækker Amsterdam, tror du? Nemmere med kommunikation.

P: Pfff. Det er en antagelse.

M: Det er nemlig det.

P: Det er sådan i øvrigt, at hvis man får nogle positive erfaringer, så bygger man videre på det. Og så skaber man en loyalitet. Og hvis den modpart leverer en god ydelse, så får man tillid til det, og det giver en øget loyalitet, kan man sige. Og så er det mere autentisk, når man skal rejse, så er det nærmest en selvfølge. Men jeg vil gerne sammenligne det. Jeg har prøvet nogle forskellige lufthavne, Charles de Gaulles, det er forfærdeligt simpelthen. Så på den måde betyder det også noget, at en lufthavn som Bruxelles, jeg synes også stadigvæk, at det er hæsligt at komme fra den ene til den anden side i Frankfurt. Det tager tid og det er af betydning. Så har det en betydning, ja selvfølgelig er man oprindelig fra Holland, og det betyder, og igen jeg kommer fra Amsterdam, hvis jeg kom fra den østlige del fra Holland, så vil det måske være Dusseldorf. I det sydlige måske Zaventem og Bruxelles. Men idet, at jeg kommer fra Amsterdam området, så er det noget, og det ligger tæt til Hoofddorp, så det har altid været naturligt, kan man sige, men jeg vil gerne gentage igen. Jeg var 18 eller 19, da jeg fløj for første gang, og der var aldrig aldrig tale om, at det vil være naturlig for mine og dine børn, at det vil være naturligt: vi flyver bare. Nu må man se, hvordan fremtiden ser ud. Men den selvfølge, fordi det med at flyve for 50 euro til nogle

Europæiske byer, det må vi først se, om den gamle normalt bliver også den nye normalt fremover. Det må vi se.

M: Generelt, også før Covid-19, der regnede de med, at erhvervsrejsende vil tage færre pladser, selvom der alligevel kommer en stigende efterspørgsel fra de nye rige i Asien, osv. For de har mulighed for det, og så vil fylde de pladser op og så blive ved med at skabe vækst i længden. Det er vel måske meget fornuftigt. Det ved jeg ikke. Hvordan påvirker dine erfaringer som erhvervsrejsende dine valg til at flyve privat.

P: ... Jeg var ind på det tidligere. Jeg har helt klar en præference for KLM, når jeg flyver. Men det med at være omkostningsbevidste. Det er for mig fuldstændig ligegyldigt, om det er privat eller firmaet. Jeg var direktør i et firma med 200 medarbejder og en omsætning på 600 millioner, men det var altså ikke en sekretær, som lige bestilte mine flyrejser, det gjorde jeg selv. Det betyder, at den omkostningsbevidsthed den ligger der, og det gør ingen forskel, om man bruger en krone i firmaet eller en krone derhjemme. Så der er man, de erfaringer som jeg gør, det man vil sige, de erfaringer privat bliver de erfaringer som jeg har erhvervsmæssigt, og jo dem bruger jeg også til min familie. Så på den måde bliver det lidt et der, kan man sige. Helt klart.

M: Yes. Super. Hvordan påvirker Corona og de medfølgende restriktioner din rejseadfærd?

P: Ekstrem meget. Først og fremmest, så har jeg skiftet job siden 1. maj, hvor jeg begyndte i et nyt firma. Og jeg havde store planer om at rejse, men ved du hvad, jeg har kun været ud at flyve en gang her i sommers til Farøerne, ellers har jeg slet ikke været i en lufthavn. Det er helt vildt mærkeligt. Det, vi plejer egentlig at flyve måske en gang eller to gange om måneden. Det er ikke hver uge, så meget flyver jeg alligevel ikke. Så det har påvirket min rejseplanlægning. Simpelthen. Om det nu kommer om et halvt år, fordi jeg skulle både til Holland og England, Frankrig og Tjekkiet, så primært Europa, Norge, aflyst med SAS. Så jeg bestilte alligevel en rejse, men så kom Covid-19. Så det har en stor påvirkning faktisk. Privat skulle vi i sommers til Portugal, og der købte jeg alligevel billetter hos Lufthansa, jeg fik faktisk en e-mail af dem, at det var en lang næse. En rejse til 25.000 og man må jo ikke. Man måtte ikke flyve på det tidspunkt til Portugal. Så var jeg en af de knap så kloge mennesker, fordi jeg selv afbestilte min rejse, og det skulle jeg ikke have gjort. Jeg skulle bare have ventet selvfølgelig, så nu blev det til det omvendte, bevisførende, men DU har jo afbestilt din rejse. Nu kan vi tilbyde dig en anden afgang. Det er jeg træt af. Jeg forstår det godt,

men jeg synes ikke, at man kan opføre sig på den måde. Så det var lige 25.000 ud ad vinduet igennem Lufthansa.

M: Pfff. Det er jo ikke godt for tilliden til selskabet.

P: Altså, apropos oplevelser. Vil KLM gjort det sammen, formentlig. Hvis SAS havde gjort det, så da jeg bestilte min rejse hos SAS i august måned, så bestilte jeg den i en højere klasse, som betyder, at jeg vidste, at jeg kunne annullere og vil få 100% tilbage. Og så alligevel hørte ingenting af dem, og så skulle jeg også lige selv reagere som kunde og sige: i øvrigt, jeg købte den her, plus, plus, plus, plus. Det kunne hun godt se. Så lige meget om de har en knap likviditet eller ej, Også i SAS, tror mig, også i SAS, det vil de formentlig nok. Det skulle de lige følge op på, og så gik der to dage, og så overførte de tilbage på kreditkortet. Det var så firmaet, men alligevel. Jeg skulle ringe til dem. Lufthansa har jeg korresponderet med, og jeg har truet dem, men de er fuldstændig iskoldt. En advokat på sådan en sag, så tror jeg juridisk, så har de desværre ret. Når man selv aflyser sin afgang, det skulle jeg ikke have gjort.

M: Det er træls. Det er jeg ked af at høre.

P: Sådan er det jo.

M: Nogle gange skal man lære det på den hårde måde. Desværre. Det er faktisk. Jeg vil komme lidt ind på fysisk og virtuel mobilitet. Nu har vi snakket rigtig meget om fysisk mobilitet, men verdenen er jo blevet mere moderne og vi har fået internet, så meget foregår mere virtuelt. Det er ikke på grund af Covid-19, at jeg vil spørge ind til det, for det er meget generelt. Men folk er måske blevet mere bevidste om deres adfærd, fordi det er mere oplagt og bliver pålagt. Så vil jeg spørge. Beskriv hvordan du anvender moderne kommunikationsmidler til at være i kontakt med familie og venner i Holland.

P: Holland primært?

M: Yes.

P: Det som jeg bruger med min gamle mor, mindst en gang om ugen, det er Face time. Så det er den ene som jeg bruger. Så bruger jeg meget WhatsApp med flere, både venner og familie. Også erhvervsmæssigt WhatsApp. Mange hollændere bruger WhatsApp, så den bruger jeg. Kina bruger We Chat, så kan de følge med. Men WhatsApp bruger jeg, en enkelt bruger jeg Messenger med, men jeg bruger egentlig flere. Skype bruger jeg ikke så meget mere. Det gjorde jeg tidligere. Det er primært WhatsApp og Messenger og så kun min mor med Face Time, som den eneste.

WhatsApp på nummer 1, Messenger på nr. 2 og Face Time på nummer 3. Skype næsten slet ikke.

M: Hvad med Teams, som vi nu bruger.

P: ikke. Men erhvervsmæssigt, men ikke familie. Så familie er de sociale platforme som jeg lige nævnte. Erhverv. Teams bruger jeg. Jeg brugte utrolig meget Zoom de sidste uger og måneder. Jeg var lige en speaker på konferencer på Nyenrode i sidste uge, og det er en fantastisk måde. 58 deltagere, og så sidder jeg her, hvor jeg nu sidder, og præsenterer og laver polls og det hele. Der var en konference, hvor jeg egentlig skulle være i Østeuropa i Lithuania, og der var hovedsagelig nogle i Stavanger i Norge, og det kunne jeg heller ikke, så sad jeg bare at præsentere her fra på mit egent loft i Århus. Det er sjovt. Mine erfaringer fra webinars er, at når man virkelig har kontakt og et godt budskab og en præsentation, så er det interessant. Det med at de visuelle exhibitions skal sende eller en messe, som det hedder på dansk, så er det kedeligt, for så har virtuelle boots, hvor man kan gå ind, og så kan man downloade alt muligt materiale. Det er sjovt nok, for man kan hurtigt kigge ind i Pdf filer fra konkurrenter, det er jo meget smart, og der er ingen, som stiller spørgsmål. Det er ok, men det er kedeligt. Jeg vil også sige, at 2 dage med konferencer med 8 til 9 foredrag. Man er smadret simpelthen. Så det nye virtuelle måde at kommunikere det på, ja, men man skal faktisk dosere det. Altså det betyder, at det ikke skal være for mange timer. Man bliver træt i hovedet og man skal koncentrere sig. Både når man ser med og lytter på noget, men også når man selv skal præsentere. Det gjorde de godt i Holland på Nyenrode, hvor de havde to sessioner fra 9 til 12, to dage i træk, og så kunne også folk blive der. Og det røg ikke under 150 deltagere. Det højeste antal som var koblet på var 183, men det kom ikke under 150. Så for at samle op det. Socialt, WhatsApp, Messenger og Face Time. Erhvervsmæssigt Teams og Zoom. Og så Skype bruger jeg stadigvæk med et to til tre stykker, men det er kun erhvervsmæssigt. Ikke privat.

M: ok. Beskriv hvordan disse kommunikationsmuligheder med hensyn til familie og venner påvirker din rejseadfærd til Holland. Hvordan har udviklingen påvirket din rejseadfærd?

P: Det substituerer ikke hinanden. Den eneste årsag til er, at jeg altid har haft tæt kontakt, tidligere var det telefonen. Nu er det egentlig i stedet for en mobiltelefon samtale er det blevet til en social platform. Men det har jeg altid gjort. Så det har nok ikke med Covid-19 og ikke at kunne rejse at gøre. Grunden til, at vi nu bruger disse

sociale platforme som WhatsApp og Face Time og Messenger. Det er jo stadigvæk egentlig bare en telefon, med det er en billigere måde at ringe til hinanden på og kommunikere på, og nu er også det visuelle med, så det er et ekstra plus, kan man sige. Men det gør ikke, at jeg vil rejse mindre socialt, hvis det er familien. Det har ikke nogen betydning der, overhovedet ikke. Så snart vi må rejse igen midt i 21, så vil jeg gøre det. Så det er ikke en substitut for at rejse. Erhvervsmæssigt kunne det godt blive at folk, nu egentlig har fundet ud af med, hvor jeg har set det med bestyrelsesmøder, jeg har set det med møder i København, at man faktisk virkelig kan se: mmm det kan faktisk være mere effektivt nogle gange at holde et video møde i 2 timer, frem for at sidde, og selvfølgelig at rejse frem og tilbage, som er 3 timer hver vej. For det er altid, at man skal rejse til København fra eller omvendt. Det er meget spildt af tid vil jeg sige. Det kan få noget betydning for virksomheder, at det på en måde vil kunne komme igennem deres dagsorden og bruge mere virtuelle møder fremadrettet. Også for at vise deres produkter frem. Det er egentlig det, som mange virksomheder gør nu. Det er, at det siger, at hvis I ikke kan mødes med en eksport kunde, så laver vi vores egen studio, hvor man præsenterer nogle produkter. Men det bliver så mange, at man også bliver træt af det til sidst. Hvordan vil man kunne genkende forskellen, ikke også. Det er fuldstændig smadret med webinars og studio her og live studio der, det bliver sådan lidt, hvordan kan jeg genkende forskellen at kunne kommunikere. Man bliver træt og saturated, hedder det på, mættet, ikke. Nej, det bliver så det hele nye opfindelse at kunne mødes face-to-face. Griner

M: Det er sjovt, at du nævner et begreb, som man bruger i mobilitet. Face-to-face, så det er godt sagt. Hvornår vælger du fysisk mobilitet frem for virtuel mobilitet? I forhold til familie og venner!

P: Man skal man se det i forhold til Covid-19, eller ...?

M: Nej generelt.

P: Generelt. Fysisk mobilitet betyder at rejse frem og tilbage til Holland. Det er helt klart, når der er nogle mærkedage, som fødselsdage og nogle andre familiesammentræf, eller hvad ved jeg. Så vil det være en faktor for at kunne sige: nu rejser vi. Sådan nogle dage, som jeg nævnte, som Påske og ikke så meget jul og nytår, men det er påske. Det er simpelthen, fordi der er så mange gode traditioner her i Danmark. Når vi snakker jul og nytår, så Påske det er fint nok. Så gør vi lige det. Så det er sådan set familie og fødselsdag, og det er, når man har en helligdag ferie her i

Danmark, hvor man kombinerer det for at rejse med flyvemaskinen hyppigt til Holland. Ja.

M: Det er helt fint. Jeg har en udtalelse på engelsk, som jeg ikke tror, at jeg behøver at oversætte. Hvad synes du om følgende udtalelse:

Home is no longer one place, it is locations.

P: Home is ... Ehm. Jeg hører, hvad vedkommende siger, men jeg er ikke enig. Fordi jeg synes faktisk, at home alligevel er der, hvor mange har de vigtigste værdier. Det kan være ens familie eller andre ting, så home er home. Men er bare på flere locations. Jeg vil sige, at home er flere locations. Man kommer flere locations, men home er stadigvæk der, hvor man har måske nogle gange, hvor man er tilknyttet mest. Hvor man har nogle emotionelle grunde, følelsesmæssige grunde. Så det er jeg ikke enig i på den måde. Et spændende statement, men ok.

M: Hvordan er det så, når du kommer hjem til din mor? Vil du stadigvæk se det som home eller hjem, eller har det mistet betydning.

P: Nej. Det er en destination. Det er helt klart en foretrukken destination, men det er ikke home. Der er flere grunde til, fordi det ikke er home længere, for det hus, hvor man er vokset op, er ikke på den samme plads og den samme by, så det er det ikke. Hvis nu det havde været den samme hus, som barndomshjemmet, så har man en følelsesmæssig, emotionel kontakt med det sted, hvor man er vokset op. Det kan man vel nok kalde hjem eller home. Men hvis man flytter meget, så er home ikke home længere, så er det bare en destination, så er det en location. Det er en stor forskel der. Jeg vil ikke lege psykolog, men man får en tilknytning til et sted, hvor man har nogle gode minder. Man er vokset op et sted i en by, eller hvor man er, det er måske home, men ellers er det bare en destination.

M: Jeg vil også bruge det til at diskutere de forskellige holdninger til det for at se om det holder. For vi så mange teorier, men der mangler data mere empirisk og praktisk, som kan støtte op om disse ideer. Så det vil jeg helt klart bruge til at diskutere de to lejre man har. Hvor man diskuterer individualisme og den anden side. Så det giver meget mening det du siger.

P: Det minder mig om, at hvis jeg havde rejst 150 til 200 dage om året, og jeg kender nogen fra en stor dansk virksomhed, helt ærligt, han er 200 dage om året væk. Jeg tror, at hvis du vil stille det samme spørgsmål til ham, så vil han nok måske svare, det kan være at home stadigvæk er det sted, hvor han er 150 dage om året, som han har

i Danmark, men så har man mange locations. Så kommer man måske også ind på, om hvor meget mobil man er, og hvor meget man rejser. Men så vil jeg påstå, at man har en større tilknytning til nogle steder. Det kan være det sted, som man er vokset op eller har familie. Så bliver det bare home, punktum.

M: Yes. Tak. Har du overvejet at flytte tilbage til Holland?

P: Lad mig sige det på den måde. Overvejet det gør jeg ikke, og det kommer jeg ikke til. Så nej. Så home det er her. Det er hjem i Danmark, og hjem det er ikke Holland længere. For jeg har faktisk boet flere år i Danmark end jeg har boet i Holland. Jeg er 49, så det betyder, at jeg har været i mere end 25 år her. Det er 26 år i Danmark. Jeg var 23 eller 24, dengang jeg kom til Danmark.

M: Det passer til mit næste spørgsmål. Føler du dig dansker, hollænder eller begge dele?

P: Så kommer det igen. Nationalitet er en sjov størrelse, for jeg har faktisk søgt om dansk statsborgerskab. Men det tager 29 måneder, plus, plus, plus, plus, plus. Men nationalitet det er en ekstrem følelse, det er noget som nogle gange er svært at sætte ord på. De følelser kommer hyppig frem, når der er fodboldkampe og sådan nogle ting, hvor man er samlet med nogle andre. Selvfølgelig er man hollænder, men man bliver meget dansk efter mange år. Det betyder, at man tager mange af den danske kultur til sig. Det er fantastisk. Omvendt er jeg samtidig også stadigvæk hollændere, som har gjort, at jeg har kunne gøre og kunne opnå det, som jeg gerne vil. Men den måde som jeg er på. Min måde at være direkte på nogle gange. En vis mentalitet har hjulpet mig der, og det vil nogle gange sige en hollænder mentalitet, så det har været rigtig godt. Men ja, hvad føler man mere. En blanding vil jeg sige, Marieke.

M: Jo det tror jeg de fleste gør.

P: En god blanding!

M: Man bliver mere og mere dansk.

Snakker videre om et andet emne og afslutter.

Bilag K Transskribering Thijs

Dato: 5. november 2020

T: Thijs

M: Marieke

M: Beskriv din sidste rejse til Holland. Og gerne med fokus på hvordan, hvorfor og hvor lang tid du har været afsted.

T: Jeg rejser ret tit til Holland på grund af arbejde. Så jeg rejste, jeg mente den 8. september, og det var en forretningsrejse, og det er typisk en eller to dage. Den rejse var tidligt om morgenen fra Billund til Amsterdam og så en sen hjemmerekse tilbage. Så det var en lang dag. Det gør jeg typiske eller med en overnatning. Omkring to til tre dage maks.

M: erhvervsmæssigt.

T: yes erhvervsmæssigt.

M: Hvad med din sidste rejse, som ikke var erhvervsmæssigt?

T: Jeg skal lige tænke på, hvornår det var. Vi var. Det var om sommeren. Planen var egentlig at holde ferie i Danmark på grund af Corona, men vejret var megadårligt, og vi var på Langeland, som var superkedelig, så vi trængte til lidt mere liv. Så tog vi bare bilen til Amsterdam, og det var dejligt. Og så kom hjemme igen. Vi tog bilen og vi var der i en uge i byen, og så rejste vi tilbage igen.

M: Havde du i forvejen en tilknytning til byen? Har du boet andre steder end der, hvor du kommer fra?

T: Jo i Sittard, men det ligger ved siden af Geleen, så det er mega tæt på.

M: Kan du beskrive den sidste rejse, hvor de brugte en anden transportform end bilen til Holland. Udover det erhvervsmæssige.

T: Gælder det også med en transfer i Amsterdam?

M: Det kommer jeg til senere. Det handler om, at du besøger Holland.

T: Jamen, hvis jeg besøger Holland på grund af en forretningsrejse, så er det altid med fly, og hvis jeg tager på ferien, så er det mest med bilen. Det var inden Corona, det er længe siden. Det var juni sidste år, hvor jeg kørte til Holland. Hvad er spørgsmålet igen.

M: Nu tager vi lige bilen. Hvorfor rejste du med bilen?

T: Om sommeren? Det var fordi det var billigt.

M: Hvor mange er I typisk, når I besøger familie og venner?

T: Mest med to eller tre.

M: Hvordan spiller tid ind, når du rejser frem og tilbage?

T: Det er vigtigt. Især med forretningsrejse er tid afgørende, så derfor flyver vi. Hvis vi tager bilen, så tager det en hel dag at køre derned og en hel dag tilbage, så det kan ikke betale sig, så derfor tager vi flyveren. Tidlig om morgenen og sent om aftenen med flyet, så har man en hel dag i Holland. Det er mest praktisk.

M: Har du privat også anvendt flyvemaskinen til at rejse frem og tilbage?

T: Jeg det gør jeg tit, når jeg selv skal tage af sted. Jeg er også en lille nerd med fly, jeg elsker fly, så hvis jeg har mulighed for at flyve, så vil jeg hellere det end at køre med bilen. Men når jeg tager afsted med hele familien, så er det en megadyr forretning at flyve fra Billund til Amsterdam, for det koster tit 2 til 3000 kroner per styk, og når man er tre, så kan det ikke betale sig. Så synes jeg det er bedre at tage bilen, men når jeg er alene, så overvejer at tage flyveren frem for bilen.

M: Er der andre grunde til udover at du er flynerd, eller geeks, som vi kalder det.

T: Det er jeg, og på grund af mit arbejde har jeg rejst rigtig meget. Nu skal vi altid rejse med flyvemaskinen, og jeg skriver også for en hollandsk blog. På insideflyer.nl, hvor jeg skriver artikler om mine flyrejser over hele verden, ikke kun til Holland.

M: Den skal jeg finde. Er det ok, at jeg deler det med nogle fly geeks?

T: Selvfølgelig.

M: Der en del spottere, som vil synes, at det var sjovt.

T: Det er på hollandsk.

M: Det gør ikke noget, for det er hollandske spotters grupper.

T: Ok.

M: Fedt. Jeg er selv også helt vildt med flyvemaskiner.

T+M: Snakker om luftfarten, flyvemaskiner og KLM i flere minutter. Fortsætter derefter videre med interviewet.

M: Hvad er afgørende for, hvilken transportform og rute du vælger?

T: Tid og pris. Ja. Det er det.

M: Familie og venner segmentet handler også om, at de besøger jer i Danmark. Hvor ofte besøger familie og venner jer i Danmark om året gennemsnitligt?

T: I alt 5 til 6 gange. I normale situationer uden Corona.

M: beskriv den sidste gang I fik besøg fra Holland? Hvordan, hvorfor og hvor lang tid.

T: Det var mine forældre, og det var i februar måned med min fødselsdag. Og så rejste de fra Bruxelles til Billund, fordi fra Geleen, hvor de bor er det nemmere og billigere. Brussel Airlines er meget billigere end KLM, så derfor.

M: Er der andre lufthavne i området, som de eventuelt kan bruge til at besøge dig eller som du også kunne bruge?

T: Jeg kunne overveje Dusseldorf, jeg kunne overveje Bruxelles og så selvfølgelig KLM. Det er de muligheder der er, men Dusseldorf synes jeg er dyrt med Sun Air eller British Airways det er dyrt. Og så Brussel Airlines, jeg har forfærdelige erfaringer med Brussel Airlines. Jeg undgår dem så meget som muligt, og så er der heller ikke nogen offentlig transport fra Bruxelles til Geleen. Så skal man først tage toget til Roosendaal, så til Breda, hvor man skal skifte toget igen. Så Eindhoven igen og så Maastricht. Nej det går ikke. Amsterdam er den bedste mulighed medmindre billetten er alt for dyrt. Så bruger jeg en gang imellem Bruxelles, og så bliver jeg hentet, eller jeg har en lejebil, eller et eller andet løsning.

M: Hvad med Eindhoven? Hvis der var en rute til Eindhoven, vil det være noget, som I vil overveje at anvende?

T: Ja, Eindhoven. Jeg hørte, at Ryan Air vil starte en rute fra Eindhoven til Aarhus, men det blev aflyst igen på et tidspunkt. Aarhus Lufthavn er for langt væk fra der, hvor jeg bor i Vejle. Det er nord for Aarhus, så det vil ikke være en mulighed. Plus at Eindhoven ikke har nogen offentlige transportmuligheder fra lufthavnen, så den forbindelse er heller ikke super. Hvis jeg regner det hele igennem, så vil jeg sige, at Amsterdam stadigvæk er en bedre løsning, fordi man kan tage toget direkte fra Amsterdam til alle mulige steder i Holland, også toget til Maastricht, som intercity.

M: Hvor lang tager det at komme fra Amsterdam til Maastricht?

T: Til Geleen tager det omkring 2 timer.

M: Det er faktisk hurtigt. Det vidste jeg faktisk ikke. Kan du også beskrive en anden situation, hvor familie eller venner besøgte jer?

T: Jeg har haft to af mine venner over, som bare var en hygge weekend. Vi drak en øl og vi snakkede hele weekenden, og de kom med bilen også, for en af mine venner har flyskræk, så han tør ikke at flyve, så derfor tog de bilen.

M: Hvorhen fløj dine forældre hen i øvrigt fra Bruxelles?

T: Til Billund.

M: Den havde jeg lige misset. Når familie og venner besøger jer, er de også turister eller er det kun for at besøge jer?

T: De er også turister. Vi plejer sammen at besøge en del af Danmark. Nogle gange, når mine forældre kommer herop i en uge, og mens jeg er på arbejde, så låner de min bil eller tager offentlig transport for at besøge et nyt område. Om sommeren og foråret er det virkelig dejligt. Jeg tror, at mine forældre har set mere af Danmark end jeg har. Efter så mange år. De er også absolut turister.

M: Hvad for nogle turistiske aktiviteter kan de godt lide?

T: Mine forældre til kultur ting. Besøge nogle nye byer og kirker og museer, tænker jeg. Måske en gåtur i naturområder. Ja sådan nogle ting.

M: Hvad med dine venner? Hvad laver de i Danmark? Og hvor sover de?

T: De sover altid hos mig. Der er plads hjemme hos mig. Og hvis det er mine venner, så er det mest for at hygge sammen med os. Så ser vi ikke så meget af Danmark. En gang i mellem så tager vi byen i Vejle for at spise lidt eller shoppe lidt. Det er ikke sådan, at vi ser meget af resten af Danmark. Men det sagt, så har jeg nogle gange lejet et sommerhus og så inviteret venner for at hygge os om sommeren. Det er efterhånden nogle år siden, men det har vi også gjort. Men typisk er det hos mig derhjemme.

M: Jeg kan forstå, at du har et barn, er det rigtigt?

T: Ja.

M: Hvordan påvirker det med at have et barn jeres rejseadfærd som familie?

T: Ikke negativt, kun positivt, for vi ønsker virkelig hende verden, så vi rejser ekstrem meget med hende. Den sidste tur var i februar, hvor vi var i Filippinerne, vi har været

i Bangkok med hende. Vi vil gerne vise hende alle verdensender, men nu har Corona selvfølgelig sat det på standby, men vi synes, at det er en fordel at have et barn med. Også flyve rundt i verden.

M: Det er dejligt. Det var mere tænkt sådan, at mange fravælger flyvemaskinen, fordi det bliver for dyrt, så det var egentlig ikke noget negativt, men mere hvordan man ændrer mønstre, så ændrer strukturen lidt i livet.

T: På den måde. Hvis vi rejser til Holland, så tager vi bilen, fordi det er meget billigere. Så er man også mere fleksibelt, når man har en bil i Holland. Så kan man rejse rundt og besøge nogle mennesker. Det er bare mere praktisk at have en bil med. Med barn er det mest eller altid bilen.

M: Hvad kunne gøre, selvom jeg ikke tror, at det er helt relevant for dig, at du vil flyve mere i fremtiden?

T: Ingen Corona. Hvis Corona stopper, så er flyvemaskinen mit andet hjem. Jeg har overhovedet ikke nogen flyskam. Jeg har ikke nogen flyskam. Jeg flyver så meget, som jeg kan.

M: Yes. Griner. Hvis du nu skulle booke en rejse, og de kunne vælge at flyve fra København eller Amsterdam, hvor vil du helst flyve fra eller have transit igennem?

T: København eller Amsterdam?

M: Ja.

T: 100 million 1000 % Amsterdam.

M: Hvorfor? Griner.

T: Man kan ikke sammenligne Amsterdam og København som transit lufthavne. Jeg elsker at flyve med KLM, og når man har København som transit lufthavn, så er det SAS. Det er ikke mit foretrukne selskab. Jeg vil altid vælge Amsterdam. Lufthavnen selv er meget mere behageligt at gå rundt i. Det er absolut Amsterdam. Der er også flere forbindelser. Men man kan ikke sammenligne dem.

M: Nej. Hvilken betydning har selve lufthavnen, jeg tænker på indretningen og serviceniveau?

T: Hvad skal jeg sige ... Jeg synes, at det er svært at svare på, for jeg rejser stort set ... f.eks. når jeg rejser til Canada for at arbejde, så har jeg enten mulighed for at rejse via London, Amsterdam eller Paris. Men jeg prøver at vælge Amsterdam, fordi jeg synes,

at der er en meget mere behagelig stemning. Nok plads og køen er ikke for langt. Man behøver ikke at tage en bus fra den ene til den anden terminal, som man skal i Paris. Så Amsterdam er det mest praktiske lufthavn i verden i den størrelse, så jeg vil foretrække Amsterdam.

M: Hvad er der med Heathrow, at du alligevel foretrækker Amsterdam?

T: Heathrow er i sig selv en fin lufthavn, men man har også forskellige terminaler, og den største udfordring med Heathrow er, at den afgang fra Billund til London ikke altid er optimalt. KLM plejer at flyve 5 gange om dagen fra Billund til Amsterdam, og British Airways måske 1 eller maks. 2 gange til Heathrow. Og flyveafgangene de er mærkelige. Ja, det vil sige, at det godt kunne være en mulighed, for der er ikke noget galt med Heathrow, jeg foretrækker bare Amsterdam. Det er også fordi jeg er meget loyal overfor KLM, også med mine air miles. Så det giver ikke så meget mening at skifte til British Airways, medmindre det er billigere. Det er ofte ikke billigere. Det er ofte det samme eller KLM er lidt billigere.

M: Forbindelsen til Amsterdam er åbenbart generelt meget bedre. Det er et helt spørgsmål i sig selv, hvordan påvirker dine erhvervsrejser, du har allerede mellem sætninger svaret på det, og jeg vil gerne, at du samler op på det. Hvordan påvirker dine erhvervsrejser dine private rejser og omvendt?

T: Meget, men jeg tror, at jeg er en af de mest ekstreme personer, som udnytter sine erhvervsrejser og i forbindelse med det private. Så for eksempel, hvis jeg rejser til Canada, og vi taler her om en normal situation inden Corona, så vil jeg gøre min bedste at flyve så langt som muligt til Montreal. Jeg kan finde på at rejse fra Billund til Paris, Paris til Amsterdam, Amsterdam til New York, New York til Montreal, og så hjem Montreal – Detroit, Detroit – Paris, Paris- Amsterdam, Amsterdam-Billund. Så har jeg ofte Schiphol-Detroit for eksempel eller Minneapolis, eller Toronto. Jeg prøver altid at kombinere det lidt, så jeg kan se lidt mere af verdenen, som jeg normalvis ikke kommer til at se. Så får jeg flere miles, så jeg kan flyve mere, og rejsen er tit billigere, når man har flere stopovers, fordi mange folk søger direkte rejser, som er dyre. For mig er det en fordel, når man har flere stopovers.

M: Jeg forstår det godt, griner.

T: Jeg får også en tur en gang i mellem, hvor jeg fløj en tur fra, tilbage fra Montreal via Atlanta, som er virkelig langt væk, griner. Så Atlanta, og så Paris, Paris-Amsterdam,

Amsterdam-Billund. Sådan en slag rejse, ingen problem, og folk derhjemme de synes, at jeg er helt sindssyg, men ja.

M: Du har fundet en, der forstår dig. Griner. Jeg vil rigtig gerne se Atlanta for eksempel. De har de fleste passagerer hvert år. Jeg vil finde ud af, hvad der gør, at den lufthavn er så kompakt, og stadigvæk kan have så mange mennesker.

T: Det er et interessant spørgsmål, for det har jeg ikke tænkt over. Jeg synes, at det er en meget behagelig lufthavn, ikke som Frankfurt eller Paris, som bare er bøvlet. Der er ikke en værre lufthavn end Frankfurt at være i. Atlanta det kører bare, og fordelene er, at 80% er Delta, så ja det går meget smooth. Generelt vil jeg sige, at ulempen i USA er generelt, border kontrol. Det er bare en 'pain in the ass', men det gælder for alle lufthavne ikke, så ikke specielt Atlanta. Men nu har man clearance, når man kommer fra Montreal af, Montreal fly bliver behandlet som indenrigs fly. Når man ankommer i Atlanta, så er det ikke noget problem.

M: Fedt. Godt at vide, Jeg skal simpelthen til den lufthavn! Det skal jeg bare se. De har jo prøvet at bygge Frankfurt efter Atlanta, men der var andre forudsætninger, der gjorde, at de ikke var muligt.

T: Det er virkelig også rigtig mange år siden, at jeg har været i Frankfurt, jeg prøver virkelig at undgå den lufthavn. Jeg har ingenting at lave der, det er Star Alliance og Frankfurt, det bruger jeg stort set aldrig.

M: Altså det kan godt være, at min vejleder gerne vil snakke med dig, for han har fokus på erhvervsrejserne og han elsker også flymaskiner og historisk.

T: Det må han gerne.

C: Det skal jeg altså lige nævne overfor ham. Griner. Nu skal jeg lige se. Hvordan påvirker Corona og de medfølgende restriktioner din rejseadfærd til Holland?

T: Meget, fordi jeg ikke har været i Holland siden september. Holland er alvorligt ramt, så vi prøver at undgå at rejse til Holland, og vi kører stort set alt digitalt nu.

M: Det bringer mig nemlig til mit næste spørgsmål og mit sidste emne. Det er nemlig kommunikation. (Forklarer kort begreberne). Beskriv hvordan du anvender moderne kommunikationsmidler til at holde kontakt til familie og venner i Holland.

T: Det er hovedsageligt kommunikationsmedier som WhatsApp, Facebook, Instagram, men også Skype. Teams bruger jeg ikke privat endnu. Men det er dem.

M: Beskriv hvordan disse kommunikationsmuligheder påvirker din rejseadfærd til Holland.

T: Det er et godt spørgsmål, for jeg tror faktisk, at vores rejsemønstre bliver mindre, også efter Corona. Vi kommer til at vænne os til de nye digitale løsninger, som fungerer bedre end forventet i nogle tilfælde. I nogle tilfælde ikke. Som sagt er jeg i modebranchen, og hvis vi viser en kollektion på skærmen med et kamera, så er det svært, for man kan ikke se farverne præcis, man kan ikke mærke kvaliteten og strukturen. Digitalt er ikke den optimale løsning, men det er ikke umuligt at arbejde med, for det har vist sig, at det kan lade sig gøre. På sigt så tror jeg, at vores rejseadfærd bliver påvirket af de digitale løsninger. Vi kommer til at rejse mindre end før. Simpelthen fordi vi kan køre tingene mere digitalt end før.

M: Men snakker du alt, arbejde eller familie og venner?

T: Jeg snakker om arbejde, men i forhold til familie og venner, synes jeg personligt, at det er megavigtigt at holde kontakt. Digitale løsninger som de er nu, det giver ikke det samme. Det kan ikke sammenlignes. På den måde er det med at se familie og venner, at det bliver det samme. Men forretningsrejser bliver mindre.

M: Har der op til Corona egentlig påvirket jeres rejseadfærd, at internet er kommet, at det er blevet nemmere at kommunikere online? Antal rejser eller den måde at være sammen på?

T: Det er svært at svare, for Skype har været der siden vi flyttede til Danmark, og vi har brugt Skype så lang tid, som jeg kan huske. Så jeg kan ikke sammenligne det på den måde. Måske, at folk, der har boet her i 30 år, kan mærke en forskel. Det kan jeg ikke, fordi vi altid har brugt Skype. Så umiddelbart nej ingen forskel.

M: Hvornår vælger du fysisk mobilitet frem for virtuel mobilitet? Hvornår skal I afsted?

T: Det afhænger af, om du snakker privat eller ...

M: Privat.

T: Privat. Selvfølgelig ved vigtige 'events', lejligheder. Begravelser, runde fødselsdage, nogle vigtige dage, personlige dage. Men også, hvis jeg har brug for at snakke med en person en til en. Hvis det er en tungere snak, så kan jeg godt finde på at rejse fysisk frem for digitalt. Men vi klarer det hele digitalt nu, så det er svært at sige. Vi har vant også til de nye løsninger, så det bliver den nye normal og den nye realitet. Så ja. Jeg

vil rejse fysisk derned, hvis det er en ekstraordinær situation. En vigtig snak eller en begravelse eller store fødselsdage, bryllup, og så noget.

M: Hvordan foretrækker du at rejse, når der forekommer sådan en situation?

T: Hvad mener du? Med Corona?

M: Vi tager Corona væk, for det er faktisk ikke vigtigt i sådan nogle situationer. Hvis du vil tage af sted, kan du tage af sted. Der er bare konsekvenser, når man kommer tilbage, ikke. At man skal i karantæne eller skal tage en test eller. Hvis vi nu tager Corona væk og du skal til en begravelse eller du skal have sådan en tung snak, eller du har en god grund til at besøge din familie og venner fysisk. Hvordan foretrækker du at rejse.

T: Så vil jeg flyve.

M: Hvorfor det?

T: Så skal jeg være til stede, hvis det er et bryllup, så kan man forudse det lidt og planlægge det. Men hvis det er en begravelse, så vil jeg høj sandsynligt flyve. Ja hvorfor? Fordi den rejse tager lang tid og det er en del kørsel, og hvis nogen trænger til en snak, så vil jeg booke en last minute billet, ja på den måde. Det er min plan generelt, jeg samler mine miles, og hvis jeg har noget, hvor jeg skal tage ned til Holland med det samme, så kan jeg komme derned hurtigt uden alt for store omkostninger, så jeg har mine miles, som jeg kan bruge på det.

M: Yes. Det har jeg nemlig også gjort i forhold til en begravelse. Det har jeg hørt andre hollændere sige. At man alligevel er emotionelt eller der sker meget, så gider man faktisk ikke at køre.

T: Lige præcis, men har ikke overskud til det. Så er pengene ikke så vigtigt. Man vil gerne komme afsted på den bedst mulige måde. Jeg har reserveret mine miles til det for at undgå alt for store omkostninger. Ja sådan er det. Det har jeg det bedst med.

M: Jeg har en udtalelse, som jeg gerne vil dele med dig. Den er på engelsk, og jeg vil gerne høre, hvad du synes, om den der udtalelse.

'Home is no longer on place, it is locations'.

T: Ja. Den er god. Det er rigtigt. Det er faktisk sådan jeg ser verdenen. Jeg har et stykke tid boet i Grækenland, så man kan sige, at Grækenland er mit andet hjem. Nu har jeg boet rigtig lang tid, en stor del af mit liv i Danmark, så man kan sige, at Danmark er

også mit hjem. Men når jeg er ned i Holland, så er det også mit hjem. Jeg har besøgt Montreal så mange gange, så jeg virkelig også kender byen in and out. Det er også en del af mit liv. Så det er locations. Der er steder i verden, hvor jeg føler mig mega meget hjem. Alt mulige steder. Enig.

M: Jo. Jeg tænker, at nu har jeg snakket med, du er faktisk den sidste ud af de 8, altså alt afhængig af, hvad ens situation er, så har man en opfattelse af den her sætning. For nogle er verdensborgere, som dig og mig, som føler, at vi kan være hjemme andre steder i verden uden

T: Jo.

M: Man har hjem her, men man har også hjem der. Og man savner det, når man ikke er der. Og andre har det slet ikke, men det er en hel anden diskussion. Og det bringer mig til mit sidste spørgsmål. Har du overvejet at flytte tilbage til Holland? Griner.

T: Nej det har jeg ikke overvejet. Jeg gider ikke at bo i Holland faktisk. Jeg er meget mere glad her, for jeg synes, at landet tilbyder mig bedre vilkår end Holland gør. Jeg blev så træt af alt kø i Holland. Det var en af de ting, som jeg havde svært ved at håndtere. Jeg blev i så dårlig humør hver dag i kø. Jeg ved godt, at mange i Amsterdam og i de Randstad troede, at der kun er kø i det område, men det er også i Limburg. Og jeg skulle køre fra Geleen til Heerlen, som er 20 km, og det tog nogle gange en time at køre de 20 minutter. Siden jeg har boet i Danmark, har jeg aldrig oplevet en kø på den måde. Det vil sige, at det er mega sjældent, og det nyder jeg hver dag. At køre fra Vejle til Brande er 30 minutter præcis. Det betyder ikke 29 minutter eller 31 minutter. Det er lige præcis 30 minutter og det er dejligt. Griner. Virkelig og så synes jeg, at alt den plads man har her i Danmark, og det er billigere, bolig er forholdsvis, man tjener flere penge. Livet her i Danmark er indrettet efter familielivet, som gør mit liv nemmere, når skolerne har styr på det hele. Så alt i alt. Selvfølgelig kan man snakke om negative ting. Det kan man finde alle steder, men jeg vil ikke bytte det for Holland, nej.

M: Så kommer mit allersidste spørgsmål. Føler du dig dansk, hollænder, begge dele eller noget helt andet?

T: Jeg føler mig 100 million % hollændere. På alle de steder, hvor jeg kommer i verden, jeg føler mig faktisk mere hollænder efter jeg er flyttet væk fra Holland. Jeg er i hollænder i mit blod, og det kommer aldrig til at ændre sig. Jeg kommer aldrig til at være danskere. Jeg taler dansk med en accent, og jeg har ikke den samme tankegang

som danskere. Det er bare sådan det er. Jeg har det helt ok med det og folk forhåbentlig også. Men jeg er hollænder, og det kan ikke laves om på.

M: Nej. Enig. Jo, selvom vi nogle gange får at vide, at vi begynder at ligne danskere.

T: Man tager nogle venner over, det er rigtigt, men vil for eksempel bare aldrig komme forbi folk, fordi jeg har lyst til det. Det gør man bare ikke i Danmark. Jeg er også stoppet med at gøre det, for jeg kunne sagtens finde på at gøre det i Holland. Bare komme forbi for en kop kaffe. Det gør man ikke. Man skal lige ringe og booke, og det tager måske 3 uger før man får en tid. Men det er sådan at samfundet er indrettet. Det er også helt ok. Ja.

M: Jo. Men de kan heldigvis godt lide os her, fordi vi er som vi er. Det tror jeg i hvert fald. Hvor spændende. Har du selv noget, som du gerne vil tilføje til interviewet?

T: Jeg kunne godt tænke mig, at der kommer konkurrencen på den rute fra Billund til Amsterdam. Fordi KLM udnytter den 100%, og det forstår jeg godt, og det vil jeg gerne støtte, men det kunne være rart, at der var en low cost carrier som Ryan Air for eksempel, der vil flyve fra Billund til Eindhoven eller Rotterdam. Weeze eller Dusseldorf, eller Luik/Liege, Antwerpen, alle mulige områder man kan flyve til. Jeg har selvfølgelig ikke undersøgt, om der er et marked til det, men jeg tænker, at hvis KLM flyver 5 gange om dagen til Amsterdam, så er det ikke alle transfer passagerer. Så må der også være plads til andre ruter.

M: Han tænker fra lufthavnens perspektiv. Hvorfor skal man skabe konkurrence, hvis man har et godt forhold til KLM?

T: Det synes jeg ikke er et argument.

M: Selvfølgelig er det ikke det, og så nævnte han: men selvfølgelig er der plads til. Forklarer

T: Lad os nu sige, at Ryan Air, jeg forstår i øvrigt ikke, hvorfor det er med Easy Jet. Er det fra København. Ryan Air for eksempel. Hvorfor var det mening at flyve fra Aarhus til Eindhoven, hvorfor ikke fra Billund til Eindhoven? Jeg kan ikke bruge Aarhus til noget som helst. Enten fra Billund eller fra Aalborg eller fra København, men Aarhus forstår jeg ikke. Men hvis der nu var en rute fra Billund til Eindhoven. Det vil ikke gøre KLM ondt. For folk der skal komme i Amsterdam, de kommer til Amsterdam.

M: Nej, lige præcis.

T: Og så er der ikke den tvang til at gøre priserne for dyrt. Fordi det er meget sjældent, at man kan booke en plads til 1100 kroner fra Billund til Amsterdam og tilbage.

M: Vil du flyve fra Billund til Eindhoven?

T: Hvis prisen er rigtig selvfølgelig.

M: Lad os se, hvad han siger til det.

T: Men hvorfor Aarhus, jeg forstår ikke den tankegang.

Snakker om udviklingen i Jylland.

Bilag L Transskribering Maarten

Dato: 5. november 2020

MT: Maarten

M: Marieke

Note: Interviewet er på hollandsk. Hans udtalelser, der bliver anvendt i rapporten, vil blive oversat til dansk.

M: Beschrijf je laatste reis naar Nederland. Hoe, waarom en hoe lang.

MT: Dat is Corona specifiek, want ik ben naar Nederland gevlogen van Aalborg. Met de auto naar Aalborg en afgezet door mijn vriendin en naar Amsterdam gevlogen. En omdat ik in Amsterdam woon, is dat natuurlijk heel dichtbij. En omdat ik een vriend had, die ons graag wilde bezoeken hier teruggereden. Maar we werden tegen gehouden bij de grens, want het was precies 2 maanden geleden, waar de grenzen weer dicht gingen en dat was precies in het weekend, waar ik in Nederland was. Toen zijn wij bij de grens tegengehouden. En toen ben ik in Hamburg op de trein gezet, want hij mocht er niet in en ik had geen auto, dus ik ben met de trein verder gegaan. Heel specifiek van Hamburg naar Vejle en van Vejle naar Struer.

M: Ok zo dan. Spannend!

MT: Ja zeker.

M: Kun je een andere reis beschrijven waar je een andere transportvorm hebt gebruikt.

MT: Ja ik ben nu zelf een aantal keer naar Denemarken toegereden. Heen en weer gereden. In het verleden, toen mijn vriendin in Aarhus woonde, ben ik wel eens daar heen gereden met de auto. En toen we hier woonde, ben ik ook een keer heen en weer gereden met de auto. Gewoon rechtstreeks met de auto van Thisted naar Amsterdam en terug.

M: Heb je overnacht ergens of doe je het in een keer?

MT: Als ik in mijn eentje ben, dan doe ik het vaak in een keer. We hebben het in het begin van de zomer met zijn tweeën gedaan, toen hebben we overnacht in Duitsland.

M: Duitsland. Yes. Heb je ook voor dat je naar Denemarken verhuisde, hoe transporteerde je toen jezelf naar Denemarken?

MT: Ik ben een keer gereden en voor de rest vloog ik altijd naar Kopenhagen en pakte ik daar de trein naar Aarhus.

M: Die is spannend, mag ik vragen waarom?

MT: Goedkoopste tickets vanaf Amsterdam, voor wat ik in die tijd kon vinden. Er is een rechtstreekse verbinding, 5 keer per dag vliegen, dus flexibel enigzins ook op het laatste moment of binnen een maand nog een ticket te boeken, dan was Kopenhagen het goedkoopste. Ook omdat de verbinding tussen Kopenhagen en Aarhus wel goed is. Als ik op Billund zou vliegen, dan zou het niet heel veel tijd opleveren, en hetzelfde goldt voor Aalborg, omdat ik in Aarhus moest zijn. En dan kon ik ook werken onderweg.

M: Ja want tijd is ook wel heel erg belangrijk. Yes. Prima. Hoe zou het je reisgedrag beïnvloeden, als er een directe treinverbinding zou zijn naar Aalborg en Billund.

MT: een directe treinverbinding van waar ik woon?

M: Nee toendertijd. Want toendertijd reisde je vanuit Aarhus. In Aalborg is die namelijk over een maand klaar en in Billund willen ze er ook eentje. Die komen dan beide op het vaste net te zitten.

MT: Ah, ik denk dat ik dan wel voor Aalborg gekozen had. Billund kan ik me niet voorstellen en ik kan me niet herinneren of die tickets goedkoper waren. Maar dan zou ik vaker op Aalborg gevlogen hebben. Qua treinverbinding merk ik, dat de treinaansluiting met Duitsland en Nederland heel onhandig is, want dan moet je nog vier keer overstappen. Daar zou het met name de aansluiting op Duitsland en Nederland zou een groot verschil maken, dan zou ik de trein eigenlijk veel vaker willen nemen.

M: Oke. Dus als de verbinding met de trein beter zou zijn en je niet zo vaak zou hoeven over te stappen, dan zou je de trein nemen?

MT: Ja. Zeker met het schuldgevoel voor het milieu. Als het goedkoper zou zijn, want nu merkte ik, toen ik de trein van Hamburg af nam dat het goedkoop is. Ik denk dat door de Coronatijd, de treintickets goedkoper zijn geworden. Eigenlijk vind ik dat een hele prettige manier van reizen. In Hamburg en Vejle is een prettige verbinding en je kan helemaal tot Aarhus door. In mijn geval maakt een verbinding met Aalborg of Billund niet zoveel uit, omdat het eigenlijk allemaal 1,5 uur rijden is. Vanaf waar wij zitten in Thy. Dus een uur rijden naar Struer is dan prima, en dat is dan een keer overstappen naar Vejle en naar Duitsland. Dus in mijn geval, als ik van Amsterdam

naar Hamburg wil, dan is het al 4 keer overstappen of 5 keer overstappen met niet hele gunstige verbindingen.

M: Dat kan ik ook gebruiken. Mensen vragen zich halverwege af, waar kan ze dit in godsnaam voor gebruiken. En dan zeg ik: blijven praten.

MT: Ik zit me inderdaad af te vragen. Maakt het allemaal uit wat ik zeg.

M: Ja. Ik wil het liefst ook niet teveel vertellen, want dan gaan mensen teveel vertellen over de theorieën enzo.

MT: Verstandig.

M: Dan kan ik achteraf vertellen waarvoor het gebruikt wordt, en dat wordt ook wel duidelijk hoor. Was is het belangrijkste voor jou, als je een transportvorm of route moet kiezen? Vanaf Thisted.

MT: Coronatechnisch.

M: We laten Corona er even buiten.

MT: Dan is tijd het belangrijkste, want dat is lastig, want ik vind het niet erg om lang te moeten reizen, als ik lang in de trein moet zitten. Dan vind ik een trein beter dan een vliegtuig, omdat ik makkelijker kan werken, want je zit wat relaxter.

M: We kunnen eventueel onderscheid maken. Stel je moet heel erg snel heen en weer naar Nederland. Vanweg je werk, familieproblemen.

MT: Dan zou ik de auto pakken. Dat is vanwege de tijd en de flexibiliteit. Dat ik weet dat er gewoon op een bepaalde tijd ben. En er op een bepaalde tijd kan zijn en weer kan vertrekken, maar dat heeft met snelheid te maken. Ik hoef normaal niet, als ik niet snel in Nederland hoef te zijn, dan gaat het er vooral om hoe efficiënt de reis is met overstappen, etc. Want achterin de trein zitten vind ik prima, als ik 2 keer moet overstappen, maar 12 uur met 5 keer overstappen, dat is zeg maar wel een beetje de afweging die ik maak. En dan is geld de volgende stap. Want treinkaartjes waren in het verleden ook veel duurder dan sommige vluchten ook. Na ja dan maak ik wel de afweging, om te vliegen alsnog.

M: Hoe lang is je reistijd tussen Thisted naar Billund en Aalborg?

MT: Aalborg is officieel een 1 uur en 20 minuten. Billund ben ik nooit heen gereden, maar dat zal wel iets langer zijn. Aalborg is wel het dichtste bij.

M: Ja waarom kies je dan voor Aalborg, behalve de tijd?

MT: Het is een goede verbinding, het is ook dichterbij, de rit is meer rechtstreeks, als ik er heen moet rijden. En de vluchten gaan wat vaker en zijn goedkoper vliegen naar Nederland vanaf Aalborg.

M: Jij hebt niet echt iets wat je tegen zou kunnen houden, zoals andere dat misschien hebben ... Nu wil ik graag overstappen naar familie en vrienden. Is misschien nog een beetje lastig, omdat je nog niet zo lang hier woont. Hoe vaak bezoeken familie en vrienden jullie in Denemarken?

MT: Ook Coronatechnisch is dat lastig, want wat betreft familie en vrienden hebben wij de afgelopen maanden, dat wij hier samen wonen nu, dat er wel een keer per maand iemand zou langskomen. Misschien wel twee keer per maand. Dat heeft ook met de zomervakantie te maken en enerzijds komen ze dan eerder naar Denemarken, omdat ze ergens anders niet heen kunnen reizen vanwege Corona. Anderzijds kwamen ze nu ook weer niet vanwege Corona. Maar het stond wel op de planning, dat er minimum een keer per maand wel vrienden en familie zouden langskomen. Met familie is een keer langsgesproken, dus we hebben een keer vrienden over gehad en een keer familie. Twee keer vrienden en een keer familie in 6 maanden tijd.

M: Ondanks Corona. Yes. Wil je beschrijven hoe ze heen en weer gereisd zijn, hoe lang en waarom.

MT: Zij zijn, zal ik het per stuk even bespreken. Mensen zijn op vakantie naar Denemarken gegaan, gereden vanaf Nederland en hebben meerdere plekken in Denemarken bezocht, en ze zijn bij ons langsgesproken voor een paar dagen. Om te kijken waar we wonen en voor de gezelligheid. Mijn ouders zijn bijvoorbeeld in twee stappen gereden. Eerst naar Duitsland, en daar overnacht, naar Ribe en overnacht, ook gewoon om dingen te zien. Vervolgens drie dagen bij ons gebleven en rondgereden. Echt om ons te bezoeken en met culturele tussenstops zeg maar. Andere vrienden zijn rechtstreeks gereden, een week gebleven voor de gezelligheid om ons te zien en rechtstreeks terug gereden. Dus alle drie met de auto.

M: Perfect. Alle drie met de auto. Wat voor ... je noemt nu dat je ouders nu naar Ribe zijn geweest. Wat hebben deze vrienden en familie nog meer bezocht? Zijn er specifieke trekpleisters?

MT: Nee. Ze laten zich eigenlijk een beetje rondleiden door ons, hier in het gebied Thy. We gaan dan bij verschillende dingen langs. Het bunkermuseum in Hansholm,

Lodbjerg fyr, ja hier de kust langs. Het natuurpark zelf in en surfen. Dat is altijd wel een vaste activiteit. Mijn ouders dan niet, maar mijn vrienden wel.

M: Vrienden, ja.

MT: De vrienden die meerdere plekken hebben aangedaan, die zijn dan ook naar Skagen geweest bijvoorbeeld, omdat ze gehoord hadden dat het heel mooi was, en ze zijn de omgeving gaan verkennen. Maar dan met name toch wel in Thy, en mijn ouders zijn dan ook nog in Ribe geweest om rond te kijken.

M: Perfect. Welke factoren denk je dat hun reiskeuzes bepaald ... welke factoren zijn belangrijk voor familie en vrienden, als ze de keus maken om heen en weer te reizen. Waarom denk je bijvoorbeeld dat ze de auto gebruiken?

MT: Flexibiliteit en kosten en toch wel gezelligheid, want ze zijn dan toch vaak minimaal twee mensen, en dan rijden ze toch wel vaak, wat efficient is en toch wel flexibel is.

M: Nu wil ik ook iets vragen over jou zelf als toerist. Ik weet niet of je reislustig bent. Wil je je laatste reis voor Corona als toerist beschrijven.

MT: Dat is naar Costa Rica geweest en vlak voor Corona in januari. We hebben geluk gehad, waar we toen in Costa Rica zijn gaan rondreizen. We zijn daar vanaf Amsterdam heen gevlogen en hebben daar een auto gehuurd. We zijn eigenlijk samen vanuit Aarhus met de trein naar Kopenhagen, en van Kopenhagen naar Amsterdam, en we zijn een dag later vanaf Amsterdam doorgevlogen naar Costa Rica.

M: Als je in de toekomst weer zo'n reis moet gaan maken, intercontinentaal. Hoe zou je dat gaan plannen? Via welke luchthaven zou je dat doen en waarom?

MT: Ik zou toch gaan kijken naar een verbinding vanaf. Ik kijk altijd eerst naar de dichtsbijzijnde. Ik kijk toch eerst naar Aalborg. En mijn ervaring leert, is dat je dan toch wel bij Kopenhagen terecht komt, en ook Amsterdam. Tot nu toe was Amsterdam ook een beetje mijn tweede thuisbasis, dus ik kon dan als we zochten naar een reis, zoals Costa Rica, konden we ook wel een beetje kijken. Wat is efficiënter? Kopenhagen of Amsterdam. Amsterdam bleek vanwege de grote keus toch wel goedkoper. In de toekomst zou ik denk ik meer focussen op Kopenhagen. Omdat ik in Amsterdam geen appartement meer heb, dus, en dat dan ook weer een reis tussen Kopenhagen en Amsterdam met zich meebrengt. Dan zou ik het toch vanaf Aalborg of Kopenhagen gaan zoeken.

M: Ik zie dat bij mezelf ook.

MT: en nu is het zo, dat we gratis konden overnachten in mijn appartement natuurlijk, dus dan kies je ook heel bewust ervoor om naar Amsterdam te vliegen, omdat een of twee dagen eerder maakt dan niet uit. Nu zou het dan echt om de aansluiting gaan. Maar ja, niet dat we dan geen slaap adressen in Amsterdam zouden hebben, maar dat gaan dan wel over of veel kosten verschil maakt. Dat het echt wel veel goedkoper is om dan die aansluiting van Aalborg naar Amsterdam te vliegen of het moet veel tijd opleveren.

M: Welke betekenis heeft de luchthaven zelf voor je reizen?

MT: Ja ik heb wel wat, ik heb wel een voorkeur voor KLM de luchtvaartmaatschappij. In de zin dat ik daar wel prettige ervaringen mee heb en dat ik daardoor, en ik ben gewend om van Schiphol te vliegen. Daar heb ik wel wat mee. Ja, kan ik dan zeggen dat ik daar melancholisch van wordt? Voor de rest maakt het me eigenlijk niet uit. Ik vind een kleine luchthaven als Aalborg eigenlijk ook wel heel erg prettig. En Kopenhagen vind ik ook wel erg prettig. Dus daar heb ik geen voorkeur voor. Als ik moet kiezen tussen KLM en een andere maatschappij, dan kies ik wel vaak voor KLM.

M: Je bent natuurlijk een van de laatste en het is leuk om te zien hoe loyaal mensen zijn. Dat is echt heel erg.

MT: Je kijkt tegenwoordig eerst op Skyscanner om te zien, wat is er mogelijk en wat zijn de prijzen. Ja als je kosten kan besparen, ik betaal wel graag 20 euro meer, om met KLM te reizen.

M: Soms is het ook echt wel goedkoper, als je en transit maakt in Amsterdam.

MT: Dat is ook wel het verschil. Want ik vond de trein relatief prijzig, vaak wel. Dat is nu wel een stuk goedkoper geworden, maar dat maakt wel een verschil ja.

M: Die oranje biljetten zijn wel heel belangrijk denk ik voor mensen hun keuzes.

MT: Heel zeker.

M: Hoe beïnvloed Corona en de bijbehorende restricties jou reisgedrag?

MT: Ja toch wel veel. Ik zou vaker in Nederland zijn geweest. Het reisgedrag zelf ... ik neig nu eerder naar de auto. Ik moet binnenkort weer naar Nederland, dan kies ik wel makkelijker, ik vind de auto zoiezo wel makkelijker voor de auto, om niet te willen vliegen of niet met de trein te willen. Voornamelijk om het openbare, om daar te

komen met zo min mogelijk mensen. Verder reis ik gewoon minder, minder naar Nederland, omdat in Nederland het sociale leven wat meer stil ligt, maar ook omdat als je terug komt, wat voorzichtiger moet zijn of in qaurantaine moet, etc. Nu veranderd dat wel wekelijks of twee wekelijks, maar ja, dus dat wordt wel heel erg beïnvloed.

M: Ja. I know i know. Je zegt dat je een eigen bedrijf hebt. Moet je daarvoor heen en weer te reizen?

MT: Dat hoeft niet. Ik doe heel veel video calls, en daar hoef ik niet voor in Nederland te zijn, omdat eigenlijk alles wel online gebeurt. Nee is niet nodig.

M: Dat is dan wel weer prettig.

MT: Ja zeker.

M: Dat brengt mij bij mijn laatste onderwerp: communicatie. (Legt de begrippen uit) Beschrijf hoe je moderne communicatiemiddelen aanwendt om in contact te blijven met familie en vrienden in Nederland.

MT: Op elk mogelijke manier eigenlijk. Op dit moment is het DE manier om met andere mensen te spreken, dus WhatsApp, Face Time, Skype, Teams en eigenlijk continue spreek je op die manier mensen. Ik weet niet of ik mensen anders in real life had gezien. Ik spreek mensen eigenlijk veel meer nu, omdat je ze meer regelmatig spreekt via die moderne communicatiemiddelen. Dus ik spreek iedereen eigenlijk wel iedere dag via WhatsApp of een appje. En minimaal een keer in de week wel via Face Time, Skype of Teams.

M: Ok. Beschrijf hoe deze communicatiemiddelen of de mogelijkheid daarvoor, je reisgedrag naar Nederland zal beïnvloeden. Hoe gaat de virtuele communicatie de fysieke communicatie beïnvloeden?

MT: Qua werk heeft dat gewoon wel heel veel invloed, los van Corona. Je merkt dat het daardoor minder nodig is om naar Nederland te gaan. Dus dat doe ik wel een stuk minder. Qua vrienden en familie ... weet ik het niet, of het in die zin beïnvloed, dat ik minder zou gaan reizen, dat weet ik niet, omdat dat wel een stukje real life is, wat je dan eigenlijk mist, waardoor je als nog gaat reizen. Ik kan het me ook moeilijk voorstellen hoe het is om alleen de telefoon te hebben. Ik weet niet of ik vaker naar Nederland zou zijn, omdat je elkaar minder spreekt of zo. Dat durf ik niet te zeggen, maar door de communicatie merk ik, dat ik mensen meer spreek. Ik weet niet of ik

daardoor ze minder real life hoeft te zien. Ik heb niet het gevoel dat het mijn reisgedrag beïnvloed.

M: Dat is precies de discussie. Zie je elkaar minder of net zoveel. Ik wil zelfs zo ver gaan en beweren, dat je meer gaat reizen, omdat het makkelijker is om contact te houden.

MT: Daar zit ik ook over na te denken, en dat wilde ik eigenlijk al zeggen, dat ik het gevoel heb, en dat is los van Corona. Dat doordat je mensen meer spreekt. Dat je eigenlijk ook weer sneller afspraken maakt om elkaar weer te zien. Ik denk dat dat wel zou kunnen kloppen. Dat je daardoor sneller denkt: zullen we niet een keer een weekend afspreken. Waar dan ook in Denemarken, halverwege of in Nederland, omdat je elkaar meer spreekt. Het wordt zeker niet minder en misschien wel meer.

M: Yes. Dat zeggen ze ook allemaal, minder wordt het niet. Dat geeft genoeg reden om een discussie aan te gaan. Wanneer kies je heel zeker voor fysieke mobiliteit in plaats van virtuele mobiliteit?

MT: Dat is toch echt wel heel belangrijk bij specifieke gebeurtenissen. Ik heb bijvoorbeeld nu twee vrienden die vader zijn geworden. En ik heb een zus die zwanger is, die woonde eerst in Italië, en die woont nu weer even in Nederland. Dat is wel belangrijk, die momenten wil je bij mensen op bezoek kunnen en mensen zien. Dat zijn wel de dingen waarvoor ik specifiek inplan naar Nederland ga, om het fysieke contact aan te gaan. In ander gevallen gaat het meestal om afspraken met vrienden om elkaar te zien. Ja dat plan je dan op die manier. Een weekend weg of een vriendenavond, etc. Ja dat is niet echt een alternatief om via Face Time te doen, want je ziet ze nou eenmaal.

M: Mijn broertje is ook net vader geworden en mijn beste vriendin is gisteren bevallen, dus het jeukt om naar Nederland te gaan.

MT: Ja he. Dat wil niet zeggen dat het een het ander uitsluit. Het kan zijn, dat ik zeg: dit kan wel via Face Time of nu wat ik normaal via Face Time zou doen. Het is echt een aanvulling op je sociale leven, om de mensen in het echt te zien. Ja. Het is inderdaad dat soort gebeurtenissen, die dat triggeren. Dat het dan begint te kriebelen, als iemand net bevallen is, dat je dan denkt: nu wordt het wel weer tijd om die mensen weer te zien of het is dit moment om die mensen te zien.

M: Hoe vaak je ben je in de toekomst van plan om naar Nederland toe te gaan? En misschien ook specifieke tijden.

MT: Wat ik zei. Ik denk dat het wel ongeveer een keer in de 2 maanden zou zijn, als ik nu al zie wat er gepland wordt voor 2021 qua een familieweekend, vriendendiner, een wintersport mocht dat allemaal doorgaan, dat komt dat toch wel vrij snel in de planning. Toen ik net hierheen verhuisde, pre Corona of voordat ik hier heen verhuisde, pre Corona, dacht ik: ik heb nu eigenlijk wel een afspraak waarvoor ik naar Nederland terug zou kunnen. Of ik dat dan ook gedaan zou hebben, maar er is elke keer iets op het lange termijn gepland, waarvoor je terug zou kunnen. Dan omdat iemand uitgerekend is, dan omdat het kerst is, dan omdat het een wintersport is. Januarië, februarië en maart is er wel weer een familieweekend, een zomer, dus dan kom je wel op een keer in de 2 maanden gemiddeld uit.

M: Yes. Tot je kinderen krijgt en dan ...

MT: Ja dat geloof ik ook wel.

M: De meeste heb ik doorgevraagd over kinderen. Weet je hoe beïnvloed dat je reisgedrag en dat doet het echt heel erg, maar dat is ook normaal.

MT: We zitten erover na te denken om een hond te nemen, maar dat is wel een keus die je maakt daarin.

M: Ja want waar gaat de hond heen, als je er niet bent?

MT: Je bent gewoon minder flexibel. Vanwege mijn werk kan ik gewoon volgende week in de auto stappen en dan ben ik zo in Nederland. Dan kan ik drie dagen vrij nemen of in Nederland werken en dan kom ik weer terug. Dus in mijn geval is mijn flexibiliteit de reden, dat ik eigenlijk altijd wel naar Nederland kan. Maar een hond of kinderen, dan wordt het inderdaad ineens wel anders.

M: Ja dat wordt wat anders. Ik heb een uitspraak die is in het engels. Die is misschien nog lastig, maar ik denk dat je daar al wel je eigen ideeën over hebt.

Home is no longer one place, it is locations.

MT: Ja dat geloof ik wel. In mijn geval is het toch ook wel echt 'Home is where the heart is'. Voor mij voelt een plek wel echt als een thuis, maar dat kan echt wel verschillen over tijd. Ik heb nu niet het gevoel dat ik meerdere thuis heb. Ik voel me nu wel echt thuis in Denemarken en thuis in Thy. Dat komt voornamelijk toch wel, omdat mijn vriendin en ik dit avontuur zijn aangegaan. En zo voelt het dan ook wel. Maar ik weet niet of die engelse stelling op die manier bedoelt is, omdat je op meerdere locations zou zijn op hetzelfde moment zouden kunnen zijn, omdat je zo

flexibelt bent. Thuis is toch waar ik me enigzins settle, en dat is toch wel een plek samen met een vriendin. We zitten nu hier een jaar, en ik weet niet hoe lang we hier nog zitten of waar we nog heen verhuizen in Denemarken. Dat voelt misschien nog wel anders, want het voelt nog wel enigszins of dat we op doorreis zijn op zoek naar een plek om ons te settelen, maar het voelt wel dat 'Home is where the heart is' in mijn geval. Ik zou nu overal heen verhuizen met mijn vriendin, als we daar samen voor kiezen.

M: Niet noodzakelijkerwijs is Denemarken?

MT: In Denemarken of ergens anders. Maar dat is dan op dat moment je thuis en dat heb ik hier gemerkt. Hoe snel ik mij hier thuis gevoeld heb. Ik weet niet of dat op andere plekken zo zou zijn. Ik voel me nu al heel erg thuis hier, met de mensen die we ontmoet hebben. In de mooie omgeving die wij hebben, dat voelt echt wel als thuis.

M: Misschien een beetje vroeg om te vragen, maar voel je je deens, nederlands of allebei? Of iets heel anders?

MT: Ik voel me wel heel Nederlands nog. Ik merk dat ik de vergelijking heel vaak maak met hoe het in Denemarken en in Nederland gaat. Vanuit mijn nederlandse perspectief. Het is misschien een beetje cliché, maar als je in Nederland bent, dan voel je je weer een beetje deens, want dan praat je vanuit dat perspectief af en toe. Maar ik ben nog echt wel een Nederlander, die nog aan het integreren is in Denemarken, maar ik kijk er wel naar uit om een echte deen te worden. Omdat ik het toch wel een hele fijne cultuur vindt, en de mensen heel fijn vind, dus ik kan me wel voorstellen dat ik me binnenkort wel een echte deen voel. Dat heeft ook met de taal te maken, want dat moet ik ook nog leren. Maar nu ben ik nog wel echt een nederlander, die zijn thuis wel echt heeft gevonden in Denemarken.

M: ik denk dat je uiteindelijk, dat nederlandse dat zit zo diep in mensen, dat gaat niet weg om een of andere reden.

MT: Het zou voor mij, ik heb het er hier wel met mensen over gehad, dat als je een van de twee paspoorten zou moeten kiezen bijvoorbeeld. Want heb jij nu een deens paspoort?

M: nee ik heb een Nederlands paspoort. Ik weiger om mijn nederlandse paspoort op te geven.

MT: Precies, want dat is natuurlijk tegenwoordig zo, dat je moet kiezen. En dan zou het wel een lastigere keuze voor me worden. Want ik kan nu wel zeggen: ik wil deen

worden en deen zijn en ik voel me deens, maar als ik mijn nederlandse identiteit zou moeten opgeven, dan is dat wel echt een andere vraag, dan zou ik dat wel heel lastig vinden.

M: Ik hoop dat de mogelijkheid dat beide mogelijk wordt.

MT: Dat zou wel echt een verschil maken, want ik dan Nederlanders zouden zeggen, als beide mag dan word ik ook deens, maar als ik het op moet geven, dan is het een heel ander verhaal.

M: Ik denk dat het voor veel mensen in de weg komt te staan vanwege regels en pensioen, dat ze het zullen overwegen.

MT: Klopt en nu is het enige voor mensen de verkiezingen en het stemmen. Dat is het enige nadeel, dat als ik zo lang in Denemarken woon, dan wil ik stemrecht hebben, dan moet je volgens mij ook een paspoort aanvragen.

M: voor de regering wel ja.

MT: Dat is het enige wat ik me kan bedenken, wat je dan zou missen, want voor de rest kan jeg alles eigenlijk wel in Denemarken. Ik weet niet hoe jij dat anders ervaart, nu ook met kinderen?

M: Het enige wat je hebt is dat je de eerste 5 jaar niet zomaar SU en dergelijke kunt krijgen. Maar dat is eigenlijk het enige, en dat is alleen maar reeel, dat een regering zegt: het is prima dat je komt, maar je moet niet gelijk alles willen en verlangen. Dat je wel laat zien, dat je ook wat wilt voor de maatschappij.

MT: Ja. Zeker.

M: Dat is eigenlijk het enige.

MT: Dan zou het inderdaad voor dingen als pensioen zijn, zoals je noemde.

M: Maar dat moet je zoiezo steeds meer zelf gaan regelen.

Bilag M Planlægning interviews

Respondenter Interviews			
Navn respondenter lufthavne	Lufthavn	Dato	Øvrige oplysninger
Søren Svendsen	Aalborg Lufthavn	9-10 kl. 9	Online via Teams
Jesper Klausholm	Billund Lufthavn	21-10 kl. 13	Online via Teams
Navn respondenter	Bopæl	DATO	Øvrige oplysninger
Tineke & Aizo Lycklama	Ans, Viborg	1-11 kl. 13	Hjemme
Anita Kort	Silkeborg	1-11 kl. 12	Hjemme hos Tineke
Heidi & Pieter Oosterhof	Nibe	2-11 kl. 11.30	Hjemme
Ingrid van den Hengel	Bylderup Bov	2-11 kl. 20	Online via Teams
Romy Hoogwerf	Randers	3-11 kl. 10	På arbejdspladsen
Paul van der Raad	Aarhus	3-11 kl. 20.30	Online via Teams
Maarten Kaufman	Thisted	5-11 kl. 11	Online via Teams
Thys Luyt	Vejle	5-11 kl. 20	Online via Teams

Bilag N Kort provinser Holland (find kort)



Kilde: De Basis Bosatlas, 2008, 60. edition, Noordhoff Uitgevers, Groningen, NL, ISBN: 978 90 01 71253 2