

NOTITIE 19

Eerst dalen voordat we verder vliegen

WAAROM MINDER VLIEGEN
NOODZAKELIJK IS VOOR EEN ECHT
DUURZAME LUCHTVAART



17 FEBRUARI 2025

Auteurs: Jasper de Bruin, Max Olzheim

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Introductie

Vliegen is een van de meest vervuilende vormen van mobiliteit en heeft de afgelopen decennia een sterke groei doorgemaakt, zowel in aantal vluchten als in uitstoot. Op dit moment bedraagt de jaarlijkse CO₂-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart ongeveer 12 megaton (Natuur & Milieu, 2024). Ter vergelijking: de totale uitstoot van al het woon-werkverkeer in Nederland is bijna de helft lager, met 6,8 megaton per jaar (Martensen, Durand, & Hamersma, 2023). Deze cijfers laten zien hoe groot de bijdrage van de luchtvaart is aan het klimaatprobleem.

Sinds 1990 is de uitstoot van de Nederlandse luchtvaart met 260% toegenomen, en ondanks inspanningen is er op de korte en middellange termijn weinig zicht op significante verduurzaming. Naast CO₂-uitstoot zijn er ook andere milieueffecten, zoals waterdamp, condenssporen en stikstofoxiden, die de totale klimaatschade verder vergroten. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid schat deze extra uitstoot op nog eens 5,5 megaton CO₂-equivalenten (Martensen, Durand, & Hamersma, 2023).

Er is weinig vooruitzicht op een technische oplossing voor de verduurzaming van de luchtvaart op korte of middellange termijn. Hoewel de luchtvaartsector veel vertrouwen stelt in innovatieve oplossingen zoals zuinigere vliegtuigen en alternatieve brandstoffen, zijn deze op de gewenste schaal en binnen de benodigde tijdsperiode (2050) waarschijnlijk niet voldoende beschikbaar. Zuinigere vliegtuigen bieden geen oplossing voor de bestaande vloot, die naar verwachting nog vele jaren zal blijven vliegen (Davydenko, Hilbers, & De Wilde, ²⁰²⁴). Alternatieve brandstoffen staan voor grote uitdagingen: aandrijving op elektriciteit of waterstof zijn voor commerciële luchtvaart voorlopig geen haalbare opties, terwijl de productie van biofuels concurreert met schaarse landbouwgrond en natuurgebieden.

De enige reële kans voor grootschalige verduurzaming ligt bij de ontwikkeling van synthetische kerosine. Deze brandstof, geproduceerd uit CO₂ en waterstof, kan bij reguliere kerosine worden bijgemengd en onder goede omstandigheden CO₂-neutraal worden gemaakt. Toch kent ook deze oplossing grote obstakels. Allereerst moet de waterstof duurzaam worden geproduceerd, wat op dit moment nog slechts op kleine schaal gebeurt. Bovendien moet de gebruikte CO₂ afkomstig zijn uit processen die niet afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen, anders blijft extra uitstoot een probleem.

De belangrijkste belemmeringen zijn echter de beschikbaarheid van duurzame energie en de kosten. Synthetische kerosine vereist enorme hoeveelheden energie. Zo zou, om slechts een derde van de kerosine op Schiphol te vervangen door een synthetische variant, driekwart van alle geplande windenergie langs de Nederlandse kust in 2030 nodig zijn (Natuur & Milieu, 2024). Daarnaast zijn de kosten op dit moment vijf tot zes keer zo hoog als die van fossiele kerosine (Urgenda, 2024). Sustainable Aviation Fuels – de overkoepelende term voor biofuels en synthetische kerosine – voorzien momenteel in slechts 0,3% van het totale verbruik. De vooruitzichten voor 2050 zijn dat deze brandstoffen slechts 19% van de wereldwijde vraag kunnen dekken (FGE, 2024). Hoewel het

cruciaal is om vol in te zetten op de ontwikkeling van deze duurzame brandstoffen, zal dit de komende decennia geen structurele oplossing bieden voor de klimaatimpact van luchtvaart.

Naast de klimaateffecten spelen ook andere problemen rondom luchtvaart een belangrijke rol, zoals geluidsoverlast. Rondom Schiphol is deze overlast de afgelopen tijd verder toegenomen, wat zelfs heeft geleid tot juridische uitspraken waarin de overheid wordt aangesproken op haar verantwoordelijkheid om bewoners beter te beschermen (NOS, 2024).

Voor ons als Lab Verantwoorde Mobiliteit, een groep studenten en net afgestudeerden, is dit onderwerp bijzonder relevant. Velen van ons voelen een sterke drang om meer van de wereld te zien, maar staan tegelijkertijd stil bij de klimaatproblematiek die daarmee samenhangt. Juist dit spanningsveld maakt het belangrijk om vanuit ons perspectief naar dit probleem te kijken. Waar vliegen ooit een bijzondere en zeldzame ervaring was, is het tegenwoordig een vanzelfsprekendheid geworden. We zijn opgegroeid in een tijd waarin vliegen geen uitzondering meer is en buitenlandse ervaringen actief worden gestimuleerd. Dit zien we ook terug in onze eigen omgeving: de drempel om een vlucht te boeken lijkt soms wel heel laag te liggen en inmiddels vliegt de jongere generatie (tot 30 jaar) het meest van iedereen. Hoewel we deze drang om te reizen herkennen, worstelen we tegelijkertijd met de gevolgen van deze normalisatie.

Hierbij staat de huidige schaal van het vliegverkeer niet meer in verhouding tot de milieu-impact. Het vliegtuig is inmiddels, samen met de auto, het meest gebruikte vervoermiddel voor buitenlandse vakanties. Dit heeft geleid tot wat wij een 'vliegcultuur' noemen, een cultuur waarin vliegen bijna vanzelfsprekend is geworden. Deze ontwikkeling roept de vraag op hoe we hiermee om moeten gaan met de immense uitstoot en de beperkte mogelijkheden voor verduurzaming op korte termijn.

In deze notitie verkennen we daarom de mogelijkheden om de uitstoot van de luchtvaart te verminderen. De focus ligt daarbij op het beperken van het vliegverkeer en het aanzetten tot gedragsverandering. De notitie is opgedeeld in drie delen:

- **Deel A:** Een analyse van het vlieggedrag, waarbij we in kaart brengen wie er vliegen, wat hun bestemmingen zijn en wat hun reismotieven zijn.
- **Deel B:** Vier concrete acties om het vliegverkeer te beperken.
- **Deel C:** Een discussie over de mogelijke implicaties van deze maatregelen.

Inhoudsopgave

Introductie	2
Inhoudsopgave.....	4
Deel A De Nederlandse vliegcultuur: wie vliegt en waarom?	5
<i>Ongelijke verdeling in uitstoot door vliegfrequentie en -afstand</i>	5
<i>Selecte groep van veelvliegers, veelal jong en hoogopgeleid</i>	5
<i>Een klein aantal verre vluchten veroorzaakt een grote uitstoot</i>	6
<i>Zwaartepunt van uitstoot luchtvaart ligt bij recreatieve reizen</i>	7
Waarom op vakantie?.....	7
Ontwikkelingen in vakantiegedrag	9
Deel B: Vier acties om het vliegverkeer te reduceren	11
<i>Verbod op reclames voor vliegvakanties</i>	12
<i>Maak integraal beleid voor duurzaam toerisme</i>	15
<i>Eerlijk belasten van de externe kosten van vliegen</i>	17
<i>Beperking verdere groei van de uitstoot van luchtvaart met bekende middelen.....</i>	18
Deel C: Wat als we minder vliegen? De gevolgen van krimp	19
De economische waarde van Schiphol	19
Het belang van Schiphol's routenetwerk voor Nederland.....	20
Conclusie.....	21
Bronnenlijst	22

Deel A De Nederlandse vliegcultuur: wie vliegt en waarom?

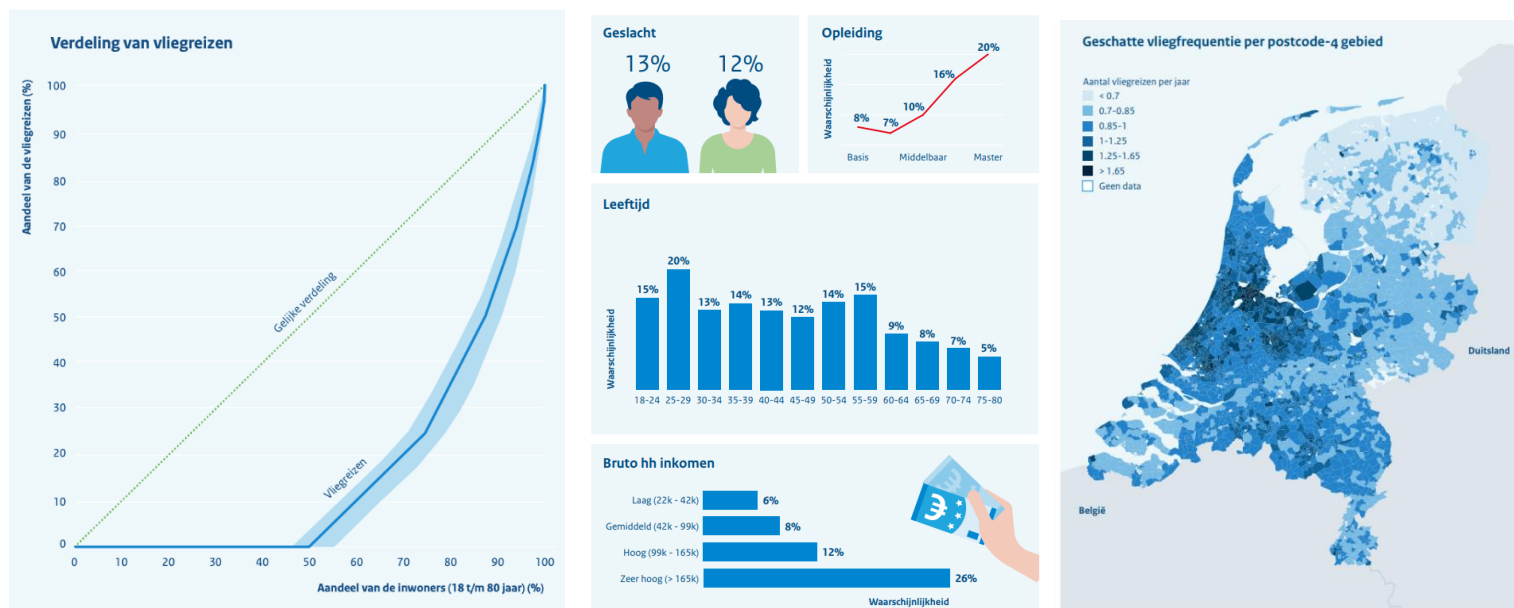
Vliegen is steeds normaler in onze samenleving. 92% van de Nederlanders heeft inmiddels wel eens het vliegtuig gepakt. Het vliegtuig is inmiddels, samen met de auto, het meest gebruikte vervoersmiddel voor buitenlandse vakanties (Huibregtse & Knoope, 2020) en vliegen wordt, onder bepaalde groepen, steeds normaler. Dit is ook direct een belangrijk punt, hoewel vliegen inmiddels redelijk wijd verspreid is in de maatschappij, zijn er wel grote verschillen in de frequentie van vliegen. Waarbij frequent vliegen voor een groot deel van de samenleving een uitzondering is, is er ook een deel bevolking waarvoor het inmiddels vanzelfsprekend is om elk jaar (of meerdere keren per jaar) het vliegtuig te pakken.

Ongelijke verdeling in uitstoot door vliegfrequentie en -afstand

Er zijn grote verschillen in het vlieggedrag van mensen. De Nederlander reist tegenwoordig gemiddeld 1,1 keer per jaar met het vliegtuig. In een jaar vliegt ongeveer de helft van de Nederlanders. Veruit het grootste deel van de Nederlanders (77%) verwacht ook in de toekomst te blijven vliegen (Zijlstra & Jonkeren, 2024). Binnen deze brede maatschappelijke ontwikkeling zijn twee zaken die zorgen voor de hoge klimaatimpact van de luchtvaart: een selecte groep veelvliegers en een klein aantal verre vluchten met een zeer hoge uitstoot.

Selecte groep van veelvliegers, veelal jong en hoogopgeleid

Er is een selecte groep veelvliegers – 13 procent van de bevolking – die meer dan drie vliegvluchten per jaar maakt. Deze groep is verantwoordelijk voor maar liefst de helft van alle vluchten. Opvallend genoeg zijn jongeren, met name in de leeftijdscategorie van 25 tot 29 jaar, sterk oververtegenwoordigd.



Figuur 1. Van links naar rechts: 1) Verdeling van vliegvluchten 2) Veelvliegers (Waarschijnlijkheid) 3) Vliegfrequentie per postcode-4 gebied. Bron: De Vliegende Hollander 2024, KIM

Daarnaast zijn er duidelijke verbanden met opleidingsniveau en inkomen. Inwoners van de Randstad en andere stedelijke gebieden hebben bovendien een aanzienlijk hogere vliegfrequentie. De verschillen zijn opmerkelijk: in de vier grote steden wordt gemiddeld 2,5 keer zoveel gevlogen als in plattelandsgemeenten in het noorden van het land (Zijlstra & Jonkeren, 2024).

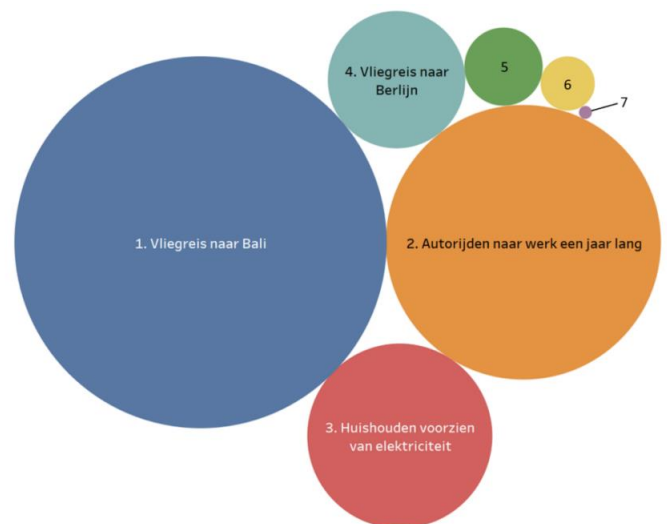
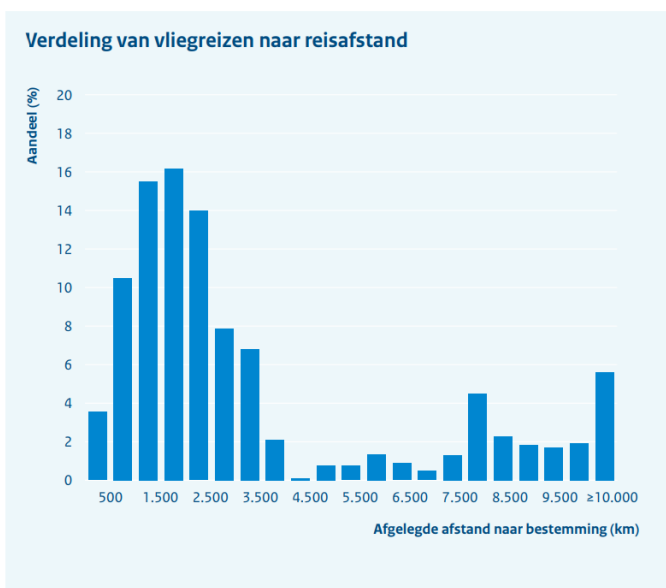
Een klein aantal verre vluchten veroorzaakt een grote uitstoot

Het merendeel van de Nederlandse vliegreizen heeft Europese bestemmingen. Spanje is hierbij het populairste land, goed voor ruim 1 op de 5 vliegreizen. Andere veelbezochte recreatieve bestemmingen zijn Griekenland, Italië, Turkije en Portugal. Voor zakelijke reizen zijn vooral het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Italië en de Verenigde Staten populair (Zijlstra & Jonkeren, 2024).

Dit komt ook terug in de verdeling van vliegreizen naar afstand. Vluchten tot 3500 kilometer worden het vaakst gemaakt, maar daarnaast is er een opvallende categorie van langeafstandsvluchten van meer dan 7500 kilometer die ook relatief vaak worden gevlogen (Zijlstra & Jonkeren, 2024). Juist deze lange reizen hebben een disproportioneel grote impact op de uitstoot. De 25% langste reizen, met een afstand van meer dan 2000 kilometer, zijn verantwoordelijk voor meer dan 80% van de totale uitstoot. Binnen deze groep vallen de 5% langste vluchten, verder dan 8000 kilometer, die alleen al goed zijn voor 35% van de uitstoot (Peerlings, 2024).

Ter illustratie: een vliegreis naar Bali (ongeveer 10.000 kilometer) stoot ongeveer 3000 kilogram CO₂ uit – ruim 15 keer meer dan een korte vlucht naar Berlijn (Zijlstra & Uitbeijerse, 2023). Ook de piek in vluchten rond de 8000 kilometer (bijv. Curaçao, Suriname, Beijing) draagt aanzienlijk bij aan de uitstoot.

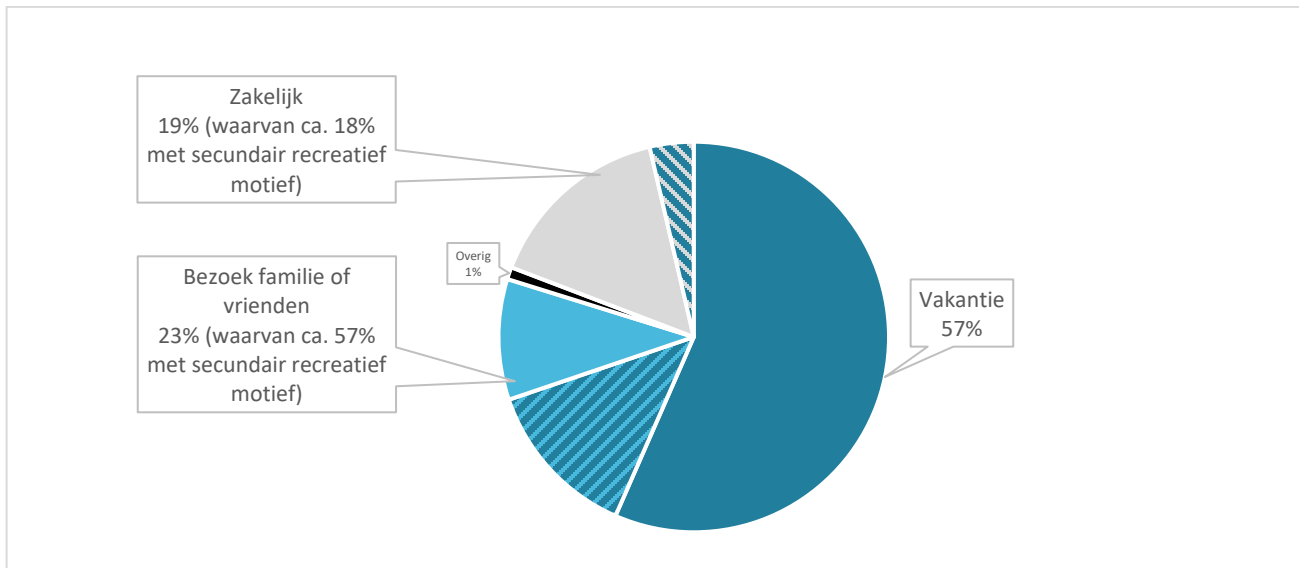
Wat echter ontbreekt, is inzicht in welke groepen mensen verantwoordelijk zijn voor deze verre vluchten. Het zou waardevol zijn om meer inzicht te krijgen in de koppeling tussen veelvligers en de afstanden die zij vliegen, om hier gericht op in te kunnen spelen.



Figuur 2. Verdeling van vliegreizen naar reisafstand (KiM, 2024) Figuur3. CO₂ uitstoot voor verschillende activiteiten. (KiM, 2023)

Zwaartepunt van uitstoot luchtvaart ligt bij recreatieve reizen

Het grootste deel van de vliegreizen wordt gemaakt voor recreatieve doeleinden, met een aandeel van bijna 60%. Zakelijke reizen vormen 19% van de vluchten, terwijl de rest wordt toegeschreven aan bezoeken aan familie of vrienden. Deze categorieën zijn echter minder zwart-wit dan ze op het eerste gezicht lijken, omdat er vaak overlap is tussen verschillende motieven. Zo heeft 57% van de reizen die primair zijn bedoeld voor familie- of vriendenbezoek ook een recreatief element. Voor zakelijke reizen geldt dit voor 18% (Zijlstra & Jonkeren, 2024). Hiermee kan worden gesteld dat ongeveer 75% van de reizen een recreatief kenmerk heeft, primair of secundair. Dit maakt recreatieve reizen veruit de grootste uitdaging voor verduurzaming, mede omdat deze reizen relatief vaker lange afstanden betreffen .



Figuur 4. Reismotief van vliegreizen. Percentages voor overlappende motieven zijn gebaseerd op onderzoek naar de laatste vliegreis van respondenten. Hierdoor kunnen de exacte verdelingen iets afwijken.

De meeste vliegreizen worden gemaakt voor vakanties van 4 tot 7 nachten, terwijl kortere verblijven van drie nachten of minder vaak voorkomen. Wat betreft de afgelegde afstand tijdens vakanties, wordt 74% van de kilometers afgelegd per vliegtuig. Dit komt doordat vliegreizen langere afstanden mogelijk maken, wat echter ook zorgt voor een aanzienlijke weerspiegeling in de uitstoot. Daarnaast blijkt dat in kleinere reisgezelschappen relatief vaak voor het vliegtuig wordt gekozen (Huibregtse & Knoope, 2020).

Waarom op vakantie?

Om de uitstoot van vliegen te verminderen, zijn er twee belangrijke stappen: mensen moeten minder vaak vliegen en kortere afstanden afleggen. Het is hiervoor essentieel om te begrijpen waarom mensen reizen. De inzichten in de drijfveren achter reisbehoeften zijn nodig om mensen aan te zetten tot minder vliegreizen en, wanneer ze wel vliegen, om bestemmingen dichterbij te kiezen.

Uit onderzoek blijkt dat slechts 37% van de recreatieve reizen strikt gebonden is aan de bestemming (Zijlstra & Jonkeren, 2024). Dit betekent dat mensen ook andere plekken hadden kunnen kiezen. Dit

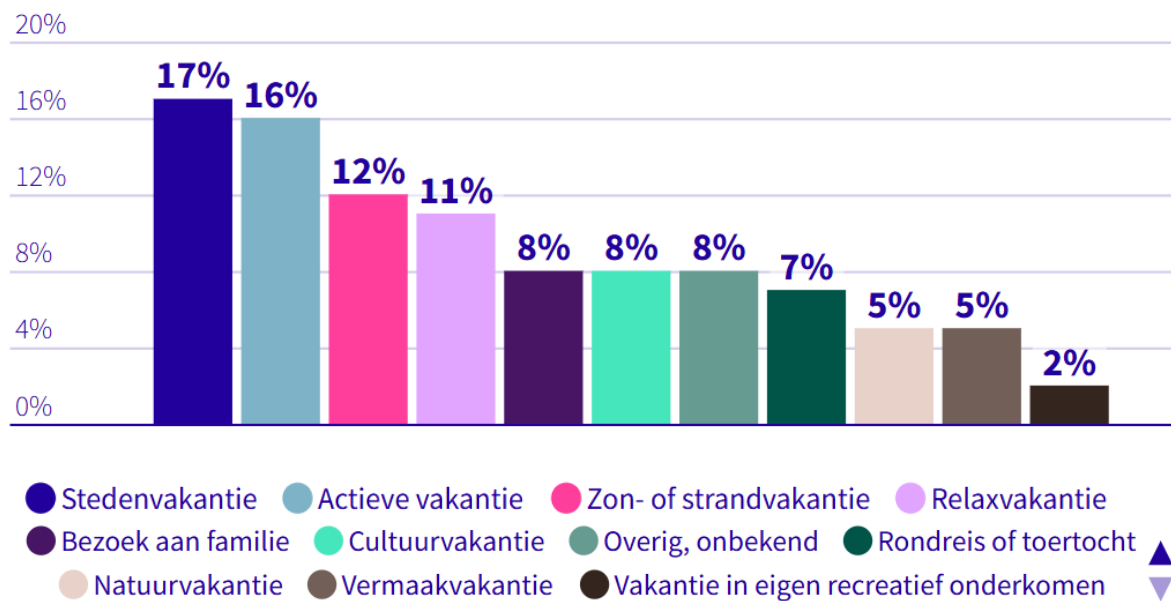
biedt een kans om behoeftes op verschillende locaties in te vullen, wat ruimte biedt voor verandering. Als de bestemming dichterbij is, wordt de uitstoot immers aanzienlijk verminderd. Het is daarom waardevol om in te zoomen op de drijfveren van mensen om te reizen.

Er is vrij grote consensus over een aantal fundamentele motivaties voor recreatief reizen in academische literatuur. Hiervoor worden ruwweg 8 motivaties voor genoemd: 1) ontspanning, 2) nieuwsgierigheid, 3) doorbreken van de dagelijkse sleur, 4) ruimte voor onbevangenheid, 5) verbinding met natuur, 6) status, 7) uitbreiden van sociaal netwerk en 8) versterken van banden met familie of vrienden (Crompton & Petrick, 2024).

De verschillende motivaties zijn vaak bepalend voor het type vakantie (zie onderstaande figuur) dat mensen kiezen. Zo zal iemand die ontspanning zoekt eerder voor een strandvakantie kiezen, terwijl mensen die verlangen naar natuurverbinding bijvoorbeeld richting de bergen trekken. Een voorbeeld van ruimte voor onbevangenheid als motivatie zijn bijvoorbeeld jongeren die naar feestbestemmingen reizen. Deze motivaties worden beschouwd als tijdloze menselijke behoeften. Wat wel drastisch is veranderd, is de manier waarop we ervaren in deze behoeften te moeten voorzien.

Type vakantie

Buitenlandse vakantie - Totaal type vakantie



CVO | 2023

Figuur 5. Type vakantie van buitenlandse vakanties van Nederlanders (Bron: Continu vakantie onderzoek, 2023; afbeelding: NBTC/ Landelijke Data Alliantie)

Steeds vaker is dat op bestemmingen die voornamelijk met het vliegtuig worden bereikt. Een verlangen naar ontspanning wordt steeds vaker geassocieerd met tropische stranden zoals Bali en Curaçao. En wie status zoekt, boekt een reis naar een bestemming als Dubai of overwintert als Amsterdamse yup in Kaapstad. Stuk voor stuk bestemmingen die alleen per vliegtuig bereikbaar zijn.

Deze mentale koppeling tussen reismotieven en verre bestemmingen is geen natuurlijke ontwikkeling. Het is het resultaat van twee belangrijke factoren: de beschikbaarheid van goedkope(re) vluchten én een veranderde beeldvorming in de maatschappij over wat gangbaar is. Door de opkomst van low-cost airlines, goedkopere intercontinentale vluchten en stijgende welvaart is vliegen voor grote groepen mensen toegankelijk geworden. Tegelijkertijd zorgt de constante stroom aan beelden via (sociale) media en reclame ervoor dat bepaalde vakantie-ervaringen onlosmakelijk verbonden lijken met specifieke, verre bestemmingen. Hierbij worden deze reizen ook steeds vaker verbonden aan bepaalde levensstijl. Of het nu gaat om een weekje all-inclusive naar de Caribische eilanden of een maand rondreis in Zuid-Oost Azië, voor een bepaald aantal sub-groepen in de samenleving worden dit soort verre reizen steeds normaler. En juist deze verre reizen bepalen tot wel 80% van de totale CO₂ uitstoot, zoals eerder genoemd.

Ontwikkelingen in vakantiegedrag

De huidige vanzelfsprekendheid van vliegen voor vakanties vormt een groot contrast met hoe mensen vroeger hun reisbehoeften vervulden. Relatief recent, tot zo'n 40 tot 50 jaar geleden vonden mensen ontspanning in lokale badplaatsen, zochten avonturiers hun weg langs de hippie trail in busjes en werd culturele verrijking gevonden in Europese steden die per trein of bus bereikbaar waren. Hoewel vliegen destijds niet of nauwelijks toegankelijk was, zochten mensen ook toen al manieren om te ontspannen, avontuur te beleven en zich cultureel te verrijken. De manier waarop ze dat deden was duidelijk anders dan nu, maar de onderliggende drijfveren zijn door de tijd heen onmiskenbaar hetzelfde gebleven.

Dit historisch perspectief zorgt voor een belangrijk inzicht dat we soms vergeten: onze huidige 'vliegcultuur' is geen natuurlijk gegeven, maar een recent fenomeen. Het is ontstaan door een combinatie van technologische ontwikkeling, marketing, prijsbeleid. Deze ontwikkeling zet nog steeds door, waarbij ook de sociale component niet onderschat moet worden. Door het delen van vakantiefoto's, sociale media en mond-tot-mondreclame zijn verre bestemmingen steeds meer gepresenteerd als de norm, wat het reisgedrag verder heeft versterkt.

Maar het is ook belangrijk te beseffen dat deze cultuur nog relatief nieuw is en dus ook weer kan veranderen. Dit inzicht is belangrijk, juist nu er voor de luchtvaart - vooral voor lange afstanden – geen uitzicht is op duurzaam alternatief. Hoewel de uitdagingen groot zijn, laat dit verleden ook zien dat mensen hun vakantiebehoeften op verschillende manieren kunnen vervullen. Met een aansprekend verhaal en volwaardige alternatieven is een transitie naar duurzamere vormen van reizen dan ook mogelijk.

Onderzoek naar het effect van vakanties op welzijn ondersteunt deze gedachte. Hoewel vakanties een sterk positief effect hebben op ons algemeen welzijn, komt uit onderzoek geen verschil naar boven in het geluksgevoel van een verre reis versus een vakantie dichterbij huis (Yan et al., 2024; Liu & Zhao et al., 2023). Het terugdringen van (verre) vliegvakanties hoeft daarmee niet ten koste te gaan van de kwaliteit van onze vakantiebeleving. Ook bestemmingen dichterbij huis die met duurzame vervoersmiddelen te bereiken zijn kunnen voorzien in de vakantiebehoeften.

Dit betekent niet dat verre reizen geen waarde hebben. Het in contact komen met andere culturen en de persoonlijke ontwikkeling die daaruit kan voortvloeien, is waardevol. Maar gezien de klimaatimpact is de huidige frequentie van met name intercontinentale vliegereizen niet houdbaar. We moeten toe naar een nieuwe balans passend bij een duurzame en bewuste manier van reizen.

De veranderingen sinds de coronapandemie tonen aan dat verandering mogelijk is. Zo is het aantal zakelijke reizen met 29% afgenomen, terwijl het aantal reizen voor familiebezoek juist met 23% is toegenomen. Deze verschuivingen hebben zich in slechts vier jaar tijd voorgedaan, wat laat zien dat vlieggedrag flexibeler is dan vaak wordt gedacht. Bovendien lijkt er een groeiend zakelijk bewustzijn te zijn over de noodzaak om de uitstoot terug te dringen, hoewel vliegereizen voor persoonlijke doeleinden nog steeds gangbaar zijn. De coronaperiode lijkt daardoor een keerpunt te hebben gecreëerd in de zakelijke reiscultuur. Het is nu tijd om een soortgelijke cultuuromslag te realiseren voor recreatieve vliegereizen.

Concluderend zien we duidelijke patronen in het vlieggedrag: een kleine groep veelvliegers is verantwoordelijk voor een groot deel van alle vluchten, terwijl de meerderheid van de Nederlandse bevolking slechts beperkt vliegt. Het zwaartepunt ligt bij vakanties binnen Europa, hoewel verre bestemmingen, ondanks hun kleinere aantal, een onevenredig grote CO₂-voetafdruk achterlaten. Demografische factoren spelen een belangrijke rol – jongeren, stedelingen en mensen met een hoger inkomen en opleidingsniveau vliegen vaker. De coronapandemie heeft het reisgedrag blijvend veranderd: zakelijke vluchten zijn afgenomen, terwijl vliegereizen voor familiebezoek zijn toegenomen.

Recreatieve reizen hebben het grootste aandeel in de totale uitstoot. De uitdaging ligt hier, maar juist hierin schuilt ook een kans. Mensen zijn namelijk weinig gebonden aan hun bestemming voor vakantie, wat ruimte biedt voor verandering in bestemmingskeuze. En hoewel de uitdagingen groot zijn, laat het verleden zien dat mensen hun vakantiebehoeften op verschillende manieren kunnen vervullen. Met een combinatie van beperking van vliegen, meer bewustwording en ontwikkeling van volwaardige alternatieven moeten er daarom grote stappen gezet kunnen worden om aan te zetten tot een duurzamere vorm van reizen.

Deel B: Vier acties om het vliegverkeer te reduceren

Het luchtvaartdebat wordt momenteel gekarakteriseerd door veel onbegrip, waarbij de negatieve impact steeds meer erkend wordt, maar er nog weinig actie wordt ondernomen. Een belangrijke oorzaak hiervan zijn de enorme internationale belangen, de verscheidenheid aan (internationale) stakeholders en het hoge investeringsniveau. Dit heeft geleid tot een situatie van weerstand tussen verschillende partijen, waaronder de luchtvaartsector, de reisbranche, natuurorganisaties en een moeilijke rol voor overheden. Momenteel bevinden deze partijen zich in een impasse, gekarakteriseerd door veel rechtszaken en een complexe, vaak niet-transparante, internationale dynamiek, met weinig vooruitgang is.

Vanuit de luchtvaartsector is er aanzienlijke weerstand tegen radicalere verduurzaming. Dit is economisch gezien goed te begrijpen, aangezien het gebrek aan alternatieven zou leiden tot krimp, wat indruist tegen hun huidige businessmodellen. Voor de reisbranche geldt grotendeels hetzelfde, met name voor de grote touroperators, die zich sterk afhankelijk hebben gemaakt van luchtvervoer. Zonder de mogelijkheid om te vliegen, is er weinig toekomstperspectief voor het huidige businessmodel. De weerstand is vanuit korte termijn-economisch oogpunt begrijpelijk, maar tegelijkertijd worden de negatieve gevolgen van klimaatverandering steeds zichtbaarder, zoals bijvoorbeeld de bosbranden op Rhodos in 2023 met evacuatie en repatriëring van resorts tot gevolg. Dit zorgt ook voor touroperators voor grote (financiële) risico's voor onder andere aansprakelijkheid, repatriëring, schadevergoeding en verzekeringen. Deze klimaatrisico's, die eerder zijn geïdentificeerd door CELTH (Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality), zullen de reisbranche op lange termijn ook schade toebrengen.

Om deze situatie het hoofd te bieden, richten veel van deze partijen zich vrijwel alleen op technologische oplossingen, zoals synthetische kerosine, dat redelijk goed verenigbaar is met de huidige bedrijfsvoering. Dit is een logische en belangrijke stap, aangezien het de enige haalbare oplossing lijkt voor een toekomstperspectief voor de luchtvaart. Het is daarom belangrijk om hier vol op in te zetten. Toch is het een illusie om te denken dat krimp op de korte termijn hierdoor vermeden kan worden. Een substantiële reductie van de uitstoot van de luchtvaart in de komende 10 tot 15 jaar is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Zodra een duurzaam alternatief breed inzetbaar is, kan de sector opnieuw groeien.

Dit vereist bereidheid van luchtvaartmaatschappijen om deze transitie te omarmen en erkenning van de reisbranche dat verantwoorde vakanties de kern van hun product moeten vormen. Het is onvermijdelijk dat een krimp in de sector zal leiden tot hogere prijzen door schaarste. Tegelijkertijd zal dit ervoor zorgen dat excessen, zoals low-cost airlines en extreem korte vluchten, uit de markt verdwijnen. Dit zien wij als een positieve ontwikkeling. Het is mooi dat vliegen de afgelopen decennia voor iedereen bereikbaar is geworden, maar dit heeft in onze ogen geleid tot ongewenste excessen. Zo is het, ondanks de gestegen prijzen van de afgelopen jaren, nog steeds mogelijk is om voor een

paar tientjes naar Barcelona te vliegen. Dit staat niet in verhouding met de klimaatschade die ermee wordt veroorzaakt. Buiten het hoogseizoen en de weekenden is dit vaak zelfs goedkoper dan de treinreis naar het vliegveld voor grote delen van Nederland.

Er ligt echter een aanzienlijke uitdaging in het voorkomen dat hogere ticketprijzen vliegen alleen nog maar toegankelijk maken voor de rijken. Veel mensen reizen immers niet alleen voor recreatie en zaken, maar ook voor familiebezoek. Het blijft dan ook van belang om oog te blijven houden voor een rechtvaardig klimaatbeleid. Dit levert in het geval van de luchtvaart wel vrij lastige dilemma's op, waarvoor wij ook niet alle antwoorden hebben.

Toch kunnen we ondanks deze dilemma's niet om de noodzaak voor directe reductie van de uitstoot van de luchtvaart heen. Hiervoor is essentieel dat op internationaal niveau de klimaatdoelen voor de luchtvaart erkend worden. Dit vraagt om een consistente politieke lijn, zowel nationaal als op EU-niveau, en een genuanceerdere benadering van de Open Skies-regelgeving. Gezien de verwachte weerstand vanuit de luchtvaartsector, zal deze (tijdelijke) krimp alleen gerealiseerd kunnen worden door overheidsingrijpen of gedragsverandering.

Daarom stellen wij vier concrete acties voor die zich richten op een combinatie van beperking, prijsprikkels en gedragsverandering. We zijn ons ervan bewust dat deze acties complex zijn en ook weer nieuwe dilemma's veroorzaken, maar het is cruciaal dat we niet blijven afwachten op toekomstige ontwikkelingen. We moeten nu actie ondernemen om de groei van de luchtvaartsector te beperken en de normalisatie van vliegen tegen te gaan.

Verbod op reclames voor vliegvakanties

Zoals eerder al beschreven wordt vliegen in Nederland steeds meer als 'normaal' beschouwd, het is steeds vaker de norm. Dit geldt zeker voor de individuen waar in de sociale omgeving veel wordt gevlogen, met name in steden. Maar steeds meer in de hele samenleving. Dit is ook terug te zien in de scherpe reacties binnen het debat waarbij regelmatig wordt gesproken in termen als 'de hardwerkende burger die zijn vakantie wordt ontnomen' (WNL, 2023).

Hierbij wordt het frame gehanteerd dat iemand niet meer op goed op vakantie kan als die niet steeds vliegt. Er is een sterke mentale koppeling ontstaan tussen (ver) vliegen en vakantie. Inmiddels gaat het merendeel van de vakanties naar het buitenland met het vliegtuig, maar we moeten niet vergeten dat dit eigenlijk maar een recent fenomeen is.

Door de normalisatie van vliegen, is er veel weerstand tegen andere vervoersvormen of bestemmingen dichterbij huis. Alternatieven worden zo ondergeschikt aan vliegereizen bevonden, dat het soms lijkt alsof de status van je vakantie verbonden is aan het aantal kilometers dat je ervoor aflegt.

Omdat vliegen zo normaal en toegankelijk is geworden, lijkt het voor velen een achteruitgang om alternatieve reisopties te overwegen. Daarnaast is er ook vaak een negatief verhaal rondom de alternatieven waarbij vooral wordt ingezoomd op alles wat misgaat. Voor een deel klopt dit, met

name op internationale treinreizen is nog een wereld te winnen. Maar er zijn ook een aantal hardnekkige misvattingen. Zo zijn treinreizen op korte afstanden, zeker naar bestemmingen met een directe verbinding, vaak even duur of goedkoper dan vliegen, zeker als je op tijd kunt boeken. Verder lijkt het soms alsof we de gigantische chaos en wachtrijen op Schiphol sneller vergeten dan vertraagde treinen in Duitsland.

Het is alleen niet gek dat deze perceptie is ontstaan. Naast dat vliegen steeds toegankelijker is geworden, krijgen we dagelijks ook talloze prachtige plaatjes voorgeschoteld met voornamelijk zonnige bestemmingen en mooie stranden. Het geeft een eenzijdig beeld over wat voor vakanties zijn en daardoor lijkt vliegen de standaard te zijn. De alternatieven zien we een stuk minder.

Het belangrijk om dit idee van vliegen als 'normale' of 'ideale' vorm van vakantie te veranderen. Dit is lastig aangezien de normalisatie een sociaal proces is en gebaseerd is op wat mensen in hun omgeving zien. In een wetenschappelijk advies uit 2023 aan de tweede kamer wordt dit door een groep gerenommeerde gedragswetenschappers als volgt verwoord: 'Mensen laten zich vaak leiden door sociale normen, dat wil zeggen dat wat zij denken dat anderen doen en wat zij denken dat anderen wenselijk vinden.' (Ministerie van Klimaat en Energie, 2022). Wat deze normen zijn kan je als individu vaak niet direct weten, maar wordt vaak gebaseerd op uitingen in onder andere de directe sociale omgeving, influencers en (sociale) media en reclames.

Influencers spelen hierin een belangrijke rol, omdat zij hun vaak jonge volgers sterk beïnvloeden met hun reisgedrag en levensstijl. Door het constant delen van verre reizen en exotische bestemmingen dragen zij bewust of onbewust bij aan de perceptie dat frequent vliegen normaal en wenselijk is. Juist onder een jonge doelgroep zet dit later aan tot het nastreven van hetzelfde gedrag. Laten de cijfers nou net zien dat jonge mensen, opgegroeid met sociale media, de grootste groep veelvliegers zijn.

Daarom pleiten wij voor een verbod op reclames voor vliegvakanties. Hierin ligt een concrete mogelijkheid om hier actie tegen te nemen, die ook al door meerdere organisaties wordt voorgesteld en waarvoor al plannen bestaan. Reclames voor vliegen of vliegreizen dragen bij aan het gangbaar, normaal en gewenst maken van vliegen. Voor sociale media ligt dit moeilijker. Aan de keuzes van influencers om bepaalde dingen te posten is weinig te doen, we kunnen wel regels maken over in welke mate in deze posts geadverteerd mag worden.

De mentale koppeling tussen vakantie en vliegen moet sterk worden teruggebracht. Een landelijk verbod op reclames voor vliegen is daarvoor een belangrijke stap. Dit wordt ook onderschreven door een club zeer gerenommeerde onderzoeksinstanties waaronder TNO, het Planbureau voor de Leefomgeving, de Raad voor de Leefomgeving en de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. Het is een illusie om te denken dat dit op zichzelf direct grootschalige gedragsverandering in gang zet, maar in combinatie met andere acties om de groei van vliegen te stoppen en een sterkere prijsprikkel kan dit wel degelijk leiden tot een vermindering van de vanzelfsprekendheid van vliegen. Onderzoek van het KIM laat verder zien dat mensen die zich voornemen om minder te gaan vliegen, uiteindelijk ook echt minder gaan vliegen (Zijlstra & Uitbeijerse, 2024).

Er is al veel maatschappelijk debat rondom deze maatregel. Vooruitlopend op landelijk beleid zijn meerdere gemeenten al bezig met het invoeren van een verbod op fossiele reclames in de buitenruimte. De gemeente Den Haag loopt hierin voorop. Vanaf afgelopen januari is daar een verbod in gegaan op fossiele reclames. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is een verbod opgenomen voor reclames voor lange vliegreizen, auto's met een brandstofmotor en vervuilende energiecontracten.

Meerdere gemeenten hebben deze plannen ook op de plank liggen. Echter, is er felle tegenstand ontstaan vanuit de reisbranche onder aanvoering van de ANVR, de brancheorganisatie voor Nederlandse reisorganisaties. De ANVR heeft aangekondigd een rechtszaak aan te gaan spannen omdat het verbod in strijd zou zijn met de vrijheid van meningsuiting. Daarnaast wordt veelvuldig de publiciteit opgezocht waarbij een lokale politieke discussie wordt aangewakkerd. Eerder zag de gemeente Zwolle af van de invoering nadat hier een motie door de gemeenteraad voor was aangenomen onder andere uit angst voor rechtszaken (NOS, 2024).

Deze juridische acties en publiciteitsacties zorgen voor een verdere vertraging van de verduurzaming van de toeristische sector. Verder is het ook op zijn minst hypocriet te noemen dat een organisatie als de ANVR, die zichzelf presenteert als 'wereldwijde voorloper op het gebied van agendering van duurzamer reizen' op deze manier verduurzaming tegenwerkt. Meerdere onderzoekers hebben deze tegenstrijdige houding van de ANVR bekritiseerd en bestempeld als een vorm van klimaatobstructie (Duineveld, 2024).

Het is belangrijk dat dit verbod uiteindelijk landelijk wordt ingevoerd, waar mogelijk ook voor digitale media, net zoals dit ook voor roken is geregeld. Volgens meerdere advocaten zijn er geen barrières voor een verbod op fossiele reclame en kan dit op basis van gezondheid worden gemotiveerd (Verbied Fossiele Reclame, z.d.).

Maar tot die tijd is er ook op kleinere schaal al veel mogelijk. Andere gemeenten kunnen het voorbeeld van Den Haag volgen en fossiele reclames uit het straatbeeld verbannen. Daarnaast hebben ook grote mediabedrijven en de publieke omroep de mogelijkheid zelf strengere eisen te stellen aan de reclames die zij op hun platforms publiceren.

Uiteindelijk is het ook belangrijk om social media in dit proces mee te nemen, al liggen hier grotere uitdagingen op het gebied van uitvoering. Los van de uitdagingen is het daarom ook waardevol om naar individuele verantwoordelijkheid te kijken. De normalisatie van vliegen is immers niet alleen te wijten aan marketing van bedrijven en influencers, maar ook voor een groot deel aan de invloed van sociale netwerken en mond-tot-mondreclame. Gedrag dat we bij anderen zien, stimuleert ons vaak om hetzelfde te doen. Dit betekent dat we ons meer bewust moeten zijn van de impact van onze keuzes en verantwoordelijkheid moeten nemen voor het voorbeeld dat we stellen, maar ook moeten erkennen hoe sterk we beïnvloed worden door wat we om ons heen zien.

Het zou prachtig zijn als er vanuit de samenleving, dus ook vanuit een bottom-up benadering, meer initiatieven ontstaan om juist de mooie, duurzame vakanties in beeld te brengen en te delen. Door het tonen van alternatieven en het delen van positieve ervaringen met duurzame reisopties,

bijvoorbeeld op sociale media, kunnen we bijdragen aan een verschuiving in de norm en een grotere bewustwording over de ecologische impact van ons gedrag.

Maak integraal beleid voor duurzaam toerisme

In het huidige debat over luchtvaart en klimaat gaat veel aandacht uit naar zakelijke reizigers en de hubfunctie van Schiphol. Hier gaan we later in deel C nog verder op in. De realiteit is echter dat Schiphol in de eerste plaats een vakantieluchthaven is, waarbij vakantieverkeer verantwoordelijk is voor het grootste deel van de CO₂-uitstoot. Ondanks deze significante impact blijft dit aspect onderbelicht in de beleidsdiscussie. Dit vraagt om een fundamentele heroriëntatie van het Nederlandse toerismebeleid.

De huidige discussie over verduurzaming van vakantieverkeer is te eenzijdig. Het grootste deel van de CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door intercontinentale vluchten, waarvoor geen duurzaam alternatief beschikbaar is. Substitutie - het vervangen van vliegreizen door treinreizen – is belangrijk, maar is op zichzelf onvoldoende. De werkelijke uitdaging is tweeledig: het beïnvloeden van de bestemmingskeuze en het verduurzamen van reizen binnen Europa. Dit maakt tevens het verduurzamen van de overgebleven langeafstandsvluchten een stuk makkelijker.

Een effectieve aanpak vereist verschillende gerichte acties. Ten eerste moet er nadrukkelijk ingezet worden op duurzame vervoersalternatieven binnen Europa. Een centraal Europees boekingsstelsel voor treinen, naar voorbeeld van de luchtvaart, is hierbij cruciaal. Dit stelsel moet reizigers zekerheid bieden bij vertragingen en overstappen tussen verschillende vervoerders. Ook directe verbindingen zijn van groot belang, zelfs als deze niet over hogesnelheidslijnen lopen. Veel toeristen zijn bereid om iets langer te reizen, mits het comfort van de reis gewaarborgd blijft.

Daarnaast zijn er kansen voor flexibelere dienstregelingen. Low-cost carriers, zoals Ryanair en Wizz Air, vliegen vaak maar een paar keer per week tussen bepaalde bestemmingen, maar hebben hiermee veel succes. Voor internationale treinreizen wordt echter vaak vastgehouden aan een vaste dagelijkse frequentie, terwijl het ook mogelijk is om deze verbindingen minder frequent aan te bieden. Door de dienstregeling flexibeler te maken, kan er wellicht beter worden ingespeeld op de momenten waarop er ruimte op het spoor is.

Daarnaast moet ook de auto niet worden vergeten. Dit blijft de modus operandi voor de meeste mensen binnen Europa. In vergelijking met het vliegtuig is dit, zeker met voldoende mensen in de auto, al veel duurzamer dan het vliegtuig. Toch is het met het oog op de net-zero klimaatdoelstellingen belangrijk om hiervoor de laadinfrastructuur voor elektrische auto's langs belangrijke vakantieroutes worden verbeterd.

Ten tweede blijft het ook belangrijk om Nederland aantrekkelijker te maken voor binnenlands toerisme. Dit lijkt misschien geen reële optie, maar met grotere investeringen en betere promotie voor binnenlandse bestemmingen kunnen aantrekkelijke nieuwe ervaringen worden gecreëerd die ook voor eigen inwoners interessant zijn. Kleine verschuivingen kunnen al significante impact hebben: als slechts 5% van de huidige vliegvakanties zou worden vervangen door vakanties in eigen

land, kan dit leiden tot een CO₂-reductie vergelijkbaar met de jaarlijkse uitstoot van 150.000 benzineauto's¹. Hierbij is verder nog geen rekening gehouden met de niet- CO₂-klimaat-effecten.

Klimaatverandering biedt daarnaast, hoe paradoxaal ook, nieuwe kansen voor het stimuleren van bestemmingen dichterbij huis. Terwijl het Middellandse zeegebied steeds vaker kampt met extreme hitte en natuurbranden, krijgt Nederland een aangenamer zomerklimaat. Dit maakt vakanties in eigen land, ook vanuit klimaattoegankelijkheid, steeds aantrekkelijker.

Deze verschuiving wordt momenteel echter ontmoedigd door de hoge kosten van binnenlandse vakanties. Vakanties in het buitenland zijn vaak goedkoper dan vakanties in eigen land, zelfs met de vervoerskosten meegerekend. Met de voorgenomen plannen van het huidige kabinet zal dit verschil alleen maar groter worden door de geplande BTW-verhoging voor de toeristische sector. Hiermee wordt het minder aantrekkelijk om duurzaam op vakantie te gaan, terwijl dit juist andersom zou moeten zijn. Het is daarom belangrijk dat er meer aandacht komt voor het belang van toerisme in eigen land. Momenteel zijn hier op lokaal niveau vaak beperkte middelen voor en is er zeker op landelijk niveau vrijwel geen aandacht, capaciteit en budget voor beleid op het gebied van toerisme.

¹ Bij een gemiddelde jaarlijkse uitstoot van **1.639 kg CO₂** per benzineauto (gebaseerd op een afstand van 11.000 km en een uitstoot van 149 g CO₂ per km; bron: [CBS](#) / Milieucentraal) staat de besparing van **247.900 ton CO₂** door een daling van 5% in vliegvluchten gelijk aan de jaarlijkse uitstoot van ongeveer **151.300 auto's**.

De totale uitstoot door recreatieve verplaatsingen naar het buitenland bedraagt **6,7 Mton CO₂**, waarvan vliegvluchten verantwoordelijk zijn voor **74%** (oftewel **4,958 Mton CO₂**; bron: KIM). Een daling van 5% in vliegvluchten komt neer op een besparing van **247.900 ton CO₂**.

Eerlijk belasten van de externe kosten van vliegen

Bij vliegen is er sprake van veel externe maatschappelijke kosten, kosten die niet direct zijn verwerkt in de prijs van het ticket zelf. Hierbij geldt dat de prijs van een vliegticket niet opweegt voor de impact op de leefomgeving en maatschappij (Natuur en Milieu, 2023). Als je hier verder op inzoomt, geldt dat voor korte vluchten, zoals naar Parijs en Londen, zo'n 60% van de maatschappelijke kosten wordt gedekt door verscheidene belastingen en heffingen. Voor langere vluchten, bijvoorbeeld naar Los Angeles, bedraagt dit maar rond de 10% (Peerlings, 2024). Het probleem ligt dus vooral bij de lange afstandsvluchten, waar we eerder ook al van zagen dat deze 20% vluchten maar liefst goed is voor 80% van de totale uitstoot.

Deze intercontinentale vluchten vallen niet onder het Europese emissie handelssysteem en de huidige is vliegbelasting per vlucht in plaats van de afgelegde afstand (Van Tilburg et al., 2024). Het eerlijk belasten van tickets zou zorgen voor een stijging van 25% voor korte vluchten en een verdubbeling van de prijs van een vlucht naar Los Angeles. Dit verschil in kosten zit naast de kosten voor de CO₂-uitstoot ook in overige klimaatkosten en kosten van luchtvervuiling, geluid en schade aan ecosystemen (Penders, 2024).

Het nieuwe kabinet zet in het regeerakkoord een eerste stap door vluchten te belasten naar afgelegde afstand. Echter zal dit nog steeds niet een weerspiegeling zijn van de daadwerkelijke kosten (Ministerie van Algemene Zaken, z.d.). is nog meer actie nodig om vliegen eerlijk te belasten. Zo betalen overstappers op Schiphol, een derde van de passagiers, nu helemaal geen belasting en slechts de helft van de luchthavengelden, wat uniek is voor Schiphol in vergelijking met andere luchthavens (Van Tilburg et al., 2024).

Ook moet de businessclass vlieger meer belast worden, aangezien deze passagiers tot drie keer meer ruimte innemen dan normale passagiers (Van Tilburg et al., 2024). Als laatste factor valt niet te vergeten dat vliegen nog steeds vrijgesteld is van BTW en accijns (Penders, 2024). Vroeger zal dit vast goed hebben gefunctioneerd als stimulans, maar de luchtvaartsector in Nederland is enorm en het is tijd om deze gedeeltelijk af te bouwen. Dus moet ook vliegen vallen onder het BTW-stelsel en moet er, net zoals op andere fossiele brandstoffen, accijnzen geheven worden. Het is hoog tijd dat deze subsidiemaatregelen tot hun einde komen

Al met al stellen wij hier niet voor dat een gemiddelde vlucht ineens twee á drie keer zo duur wordt, maar wel dat het eerlijk belast gaat worden, waarbij vooral veelvliegers en langvliegers een extra kostendruk zullen gaan ervaren.

Beperking verdere groei van de uitstoot van luchtvaart met bekende middelen

Er zijn diverse maatregelen beschikbaar die nodig zijn om de verdere groei van de uitstoot van de luchtvaart te beperken. Hoewel deze maatregelen al langere tijd bekend zijn, blijven ze onderwerp van discussie en worden ze nog steeds niet volledig geïmplementeerd. Voor Nederland spelen hierbij met name twee belangrijke beleidskeuzes: het invoeren van een CO₂-plafond en het openen van Lelystad Airport.

Een CO₂-plafond houdt simpelweg in dat een luchthaven een X-hoeveelheid CO₂ per jaar als maximum mag uitstoten. Dit geldt dus voor vluchten die vanaf die luchthaven opstijgen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023). Het plan om een CO₂-plafond in te voeren voor de luchtvaart is een stap in de goede richting. Binnen de EU geldt al een emissie handelssysteem, waardoor de vluchten binnen de Europese economische zone hier al onder vallen en dus een maximum hebben als geheel (Europees Parlement, 2023). Maar buiten deze zone dus niet. Uiteindelijk is dit essentieel, klimaatverandering is een globaal probleem, het zou vreemd zijn als de uitstoot van een Nederlander in het buitenland anders beprijsd zou worden dan in de EU.

Hiervoor is echter internationale samenwerking nodig en dit gaat zeer stroef. Het is daarom in ieder geval belangrijk om al nationaal aan de slag te gaan. Hiervoor is het CO₂-plafond belangrijk. Het CO₂-plafond biedt de luchtvaartsector enige flexibiliteit om emissierechten op verschillende manieren te benutten, zoals door kortere vluchten, duurzamere brandstoffen of zuinigere vliegtuigen. Hiermee worden voor het eerst afdwingbare doelen gesteld, in tegenstelling tot de eerdere niet-bindende doelstellingen. Er zullen hiervoor maxima gesteld worden per luchthaven, die komend jaar al ingevoerd moeten worden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023). . Deze plannen zijn door het vorige kabinet opgesteld, maar het is van belang dat het huidige kabinet dit gaat implementeren.

Daarnaast roept de positie van Lelystad Airport vragen op. Hoewel Lelystad Airport bedoeld is om vluchten van Schiphol over te nemen, kunnen luchtvaartmaatschappijen met huidige slots op Schiphol niet worden gedwongen om deze op te geven en te verplaatsen. Bovendien moeten nieuwe luchtvaartmaatschappijen zich door de aanbestedingsregels van de Europese Unie ook kunnen inschrijven op tijdslots op Lelystad Airport. Het idee dat Lelystad Airport enkel zou fungeren als overloopluchthaven voor Schiphol lijkt daarmee meer op wensdenken dan op een realistische toekomstvisie (SATL, z.d.).

Het openen van Lelystad Airport zou daardoor hoe dan ook zorgen voor een verdere groei van de uitstoot van de luchtvaart in Nederland. Dit staat haaks op de verduurzamingsopgave waar de luchtvaart juist voor staat. Dit punt wordt vaak over het hoofd gezien in de discussie rondom Lelystad Airport. Los van alle andere lokale problematiek dat de opening van het vliegveld tegen houdt, is het ook met de klimaatdoelen in het achterhoofd volstrekt onzinnig om Lelystad Airport te openen.

Deel C: Wat als we minder vliegen? De gevolgen van krimp

Bij een succesvolle uitrol van deze maatregelen heeft dat consequenties voor de luchtvaartsector en zal dit leiden tot een daling van het aantal vliegbewegingen. Enerzijds doordat er harde grenzen worden gesteld aan de aanbodkant, door onder andere het CO₂-plafond, maar ook door een vraagdaling doordat vliegen minder 'normaal' en aantrekkelijk wordt gemaakt. Dit vooruitzicht leidt stevast tot felle tegenstand van de luchtvaartsector, die steeds terugvalt op één kernargument: de onmisbaarheid van Schiphol voor de Nederlandse economie. Uit steeds meer hoeken wordt er echter kritisch gekeken naar dit argument. Tot slot onderzoeken we in deze notitie de bovenstaande argumenten en tonen we aan waarom deze redenering heroverwogen moet worden.

De economische waarde van Schiphol

Vanuit deze visie wordt Schiphol gepresenteerd als een onmisbare groeimotor voor de Nederlandse economie. Deze positie is historisch gegroeid door de nauwe samenwerking tussen Schiphol, KLM en de overheid, waarbij maximale groei altijd centraal heeft gestaan. Bij elk voorstel tot beperking wordt gewaarschuwd voor dramatische gevolgen voor het vestigingsklimaat.

De economische waarde van Schiphol rust volgens voorstanders op het uitgebreide zakelijke netwerk. De directe verbindingen met wereldwijde handelscentra zouden essentieel zijn voor internationale bedrijven die zich in Nederland willen vestigen. Dit netwerk kan echter alleen bestaan dankzij grote volumes vakantievliegers en overstappers. Zonder hen is het voor KLM niet rendabel om zoveel bestemmingen aan te bieden. Hierdoor ontstaat indirect het beeld van KLM als onmisbare schakel in de Nederlandse economie.

Maar het is de vraag of dit grote netwerk van Schiphol echt zo essentieel is als altijd wordt beweerd. Gerenommeerd onderzoek en internationale vergelijkingen laten een ander beeld zien. De Raad voor de Leefomgeving concludeerde al in 2016 in het rapport 'Mainports Voorbij' dat Schiphol geen motor meer is van de Nederlandse economie (Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, 2016). Hoewel de luchthaven zeker bijdraagt aan economie en werkgelegenheid, is de precieze impact moeilijk vast te stellen.

Even overtuigend is de internationale vergelijking. In de Oxford Economics Global Cities Index staat Amsterdam op de 50e plaats qua economische prestaties (Oxford Economics, 2024), terwijl 15 Europese steden hoger scoren. Slechts twee daarvan (Parijs en Londen) hebben een vergelijkbaar groot vliegveld. Alle andere succesvolle steden functioneren prima met veel kleinere luchthavens. München's vliegveld is 40% kleiner dan Schiphol, ondanks zijn hubfunctie voor Lufthansa. Dublin toont zelfs aan dat een sterke financiële sector ook kan bestaan zonder groot luchtvaartnetwerk en eerder samenhangt met regelgeving, het belastingsysteem en andere randvoorwaarden. Andere steden met betere economische prestaties zijn Stockholm, Kopenhagen, Oslo, Wenen en Hamburg. Allen voorbeelden dat een sterke kenniseconomie ook kan floreren zonder enorm vliegveld.

Het belang van Schiphol's routenetwerk voor Nederland

Verder kunnen er ook nog vraagtekens bij worden gezet hoe erg het is als er een aantal directe connecties vanuit Schiphol verloren gaan. Veel van deze bestemmingen voegen weinig toe aan het vestigingsklimaat van Nederland. Daarnaast gaat het argument dat Schiphol door zijn vele directe bestemmingen naar de hele wereld veel waarde toevoegt voor de zakelijke reizigers en het vestigingsklimaat van Nederland niet volledig op. Zo vliegt 80% van de zakenreizigers naar een bestemming binnen Europa en zijn zelfs vijf landen verantwoordelijk voor 50% van de reizen, namelijk het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Italië, Spanje en de Verenigde Staten (Zijlstra & Rienstra, 2021). Dus voor zakelijke reiziger lijkt de uitgebreide hubfunctie van Schiphol niet per se nodig om het gros van hun bestemmingen te kunnen bereiken. Een groot deel van de vluchten gaat naar een paar steden waarvan de connectie ook zonder hubfunctie zal blijven bestaan. Verder reizen zakelijke reizigers in de helft van hun reizen minder dan 1000 KM, dus dit lijkt hiermee ook uitermate geschikt om te zoeken naar oplossingen met de hogesnelheidstreinen. Met een goed ontworpen netwerk en niet al te veel stops moeten dit soort afstanden goed te overbruggen zijn.

Ook speelt nog het gegeven dat zakelijke reizigers nu al relatief vaak met een overstap vliegen (Zijlstra & Faber, 2024). Dus dit lijkt ook niet per se een belangrijke belemmering te zijn. Zelfs binnen het klimaatdebat wordt regelmatig aangehaald dat directe vluchten van belang zijn omdat anders de emissies per passagier toenemen bij overstappen door de extra afgelegde afstand. Deze aanname gaat echter niet volledig op, met name voor langeafstandsvluchten vanaf ca. 4000 kilometer. Bij deze afstanden moet een vliegtuig namelijk een zeer grote hoeveelheid brandstof meenemen voor een directe vlucht, wat de efficiëntie aanzienlijk vermindert. Een overstap die goed op de route ligt leidt in sommige gevallen zelfs tot een lagere hoeveelheid emissies (Baumeister, 2017).

Ook moet er kritisch gekeken worden naar de bezettingsgraad van lange directe vluchten en of die niet verder te optimaliseren zijn binnen Europa met een vlucht met overstap om vervolgens de oceaan over te gaan vanuit een land met meer inwoners en een beter bezette vlucht. Dus het kan niet een vereiste zijn om al die directe vluchten te houden zonder kritisch naar alternatieve opties te hebben gekeken of daarmee nog winst te behalen valt.

Deze feiten leiden tot een belangrijke conclusie: het uitgebreide routenetwerk met directe vluchten naar alle uithoeken van de wereld van Schiphol lijkt vooral cruciaal voor de bedrijfsvoering van KLM, niet voor de Nederlandse economie. Hoewel deze belangen historisch verweven zijn geraakt, is het tijd om ze los te koppelen. Alleen dan kan een echt goede inhoudelijke discussie worden gevoerd over de toekomst van de luchtvaart voor Nederland. Zeker nu de negatieve effecten van luchtvaart steeds duidelijker worden, kunnen we niet langer vasthouden aan achterhaalde aannames over economische noodzaak.

Conclusie

De luchtvaart staat voor een immense uitdaging. Met een CO₂-uitstoot van 12 megaton per jaar en een groei van 260% sinds 1990 is het duidelijk dat de huidige koers onhoudbaar is. Technologische oplossingen zoals synthetische kerosine bieden weliswaar perspectief voor de lange termijn, maar zijn op korte termijn onvoldoende om de noodzakelijke emissiereductie te realiseren. Dit betekent dat we nu moeten handelen om de groei van de luchtvaart te beperken.

Uit de cijfers blijkt dat het zwaartepunt van de uitstoot ligt bij recreatieve vluchten, met name de lange afstandsvluchten. Een kleine groep veelvliegers (13%) is verantwoordelijk voor de helft van alle vluchten, terwijl de 25% langste reizen zorgen voor meer dan 80% van de totale uitstoot. Deze scheefgroei biedt aanknopingspunten voor gerichte maatregelen.

We hebben vier concrete acties voorgesteld: een verbod op vliegreizen in reclames, integraal beleid voor duurzaam toerisme, eerlijke belasting van externe kosten, en het beperken van verdere groei door bekende middelen zoals een CO₂-plafond. Deze maatregelen zullen onvermijdelijk leiden tot krimp in de luchtvaartsector. Echter, de vaak aangehaalde economische argumenten tegen krimp blijken bij nadere beschouwing minder steekhoudend. Het uitgebreide netwerk van Schiphol lijkt vooral cruciaal voor KLM's bedrijfsvoering, niet voor de Nederlandse economie als geheel. Hoewel deze belangen historisch verweven zijn geraakt, is het tijd om dit los te koppelen.

"De grootste uitdaging is het doorbreken van de 'vliegcultuur' die in de afgelopen decennia is ontstaan. Wat ooit een bijzondere ervaring was, is geworden tot een vanzelfsprekendheid. Deze normalisatie is echter niet onomkeerbaar. Het verleden toont aan dat andere reisvormen ook in onze behoeften kunnen voorzien. Bovendien heeft de coronaperiode bewezen dat gedragsverandering wel degelijk mogelijk is (zoals in de zakelijke markt te zien is). Door in te zetten op bewustwording, eerlijke beprijzing en het ontwikkelen van alternatieven kunnen we toe naar een nieuwe balans waarin vliegen weer bijzonder wordt. Dit betekent niet dat mensen niet meer op vakantie kunnen, maar wel dat we kritischer moeten kijken naar de frequentie en afstand van onze reizen.

De transitie naar duurzame mobiliteit vereist politieke moed en maatschappelijke acceptatie. Het is cruciaal dat we niet blijven wachten op toekomstige technologische oplossingen, maar nu beginnen met het implementeren van beschikbare maatregelen. Alleen dan kunnen we de luchtvaart in lijn brengen met onze klimaatdoelstellingen.

Bronnenlijst

- Baumeister, S. (2017). 'Each flight is different': Carbon emissions of selected flights in three geographical markets. *Transportation Research Part D Transport and Environment*, 57, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.08.020>
- Crompton, J. L., & Petrick, J. F. (2024). A half-century reflection on pleasure vacation motives. *Annals of Tourism Research*, 104, 103692. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2023.103692>
- Davydenko, I., Hilbers, H., & de Wilde, H. (2024, 26 maart). *Klimaatneutrale luchtvaart in 2050: Een verkenning van beelden en paden daar naartoe*. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) & TNO. <https://www.pbl.nl/system/files/document/2024-03/pbl-2024-klimaatneutrale-luchtvaart-in-2050-5227.pdf>
- Duineveld, M. (2024, november 8). *Het cynische narratief van reisbrancheorganisatie ANVR*. Joop - BNNVARA. <https://www.bnnvara.nl/joop/artikelen/het-cynische-narratief-van-reisbrancheorganisatie-anvr>
- Europees Parlement. (2023, 21 september). *Minder uitstoot door vliegtuigen en schepen: EU-maatregelen toegelicht*. Europees Parlement. <https://www.europarl.europa.eu/topics/nl/article/20220610STO32720/minder-uitstoot-door-vliegtuigen-en-schepen-eu-maatregelen-toegelicht>
- FGE. (2024). *Outlook for sustainable aviation fuel (SAF): Brochure and appendix*. FGE. <https://www.fgenergy.com/media/12346095/fges-outlook-for-sustainable-aviation-fuel-saf-brochure-and-appendix.pdf>
- Hanemaaijer, A., Kishna, M., Koch, J., Lucas, P., Rood, T., Schoten, K., & Van Sluisveld, M. (2023). *Integrale circulaire economie rapportage 2023* (PBL-publicatienummer 4882). Planbureau voor de Leefomgeving. <https://www.pbl.nl/uploads/default/downloads/pbl-2023-icer-2023-4882.pdf>
- Huibregtse, O., & Knoope, M. (2020, 25 mei). *De mobiliteit bij vakanties naar het buitenland*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2020/05/25/de-mobiliteit-bij-vakanties-naar-het-buitenland>
- Liu, F., Zhao, Y., & Mao, Z. (2023). Staycation or holiday? Exploring camping's contribution to subjective well-being during COVID-19. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 28(7), 701-712.
- Martensen, H., Durand, A., & Hamersma, M. (2023). *CO2-uitstoot van Nederlanders bij recreatieve verplaatsingen*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/12/07/co2-uitstoot-van-nederlanders-bij-recreatieve-verplaatsingen>
- Ministerie van Algemene Zaken. (z.d.). *3b. Infrastructuur, openbaar vervoer en luchtvaart*. Rijksoverheid. <https://www.rijksoverheid.nl/regering/regeerprogramma/3b-infrastructuur-openbaar-vervoer-en-luchtvaart>

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2023, 17 maart). *Kabinet neemt besluit over CO2-plafond voor luchthavens*.

Rijksoverheid. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/nieuws/2023/03/17/kabinet-neemt-besluit-over-co2-plafond-voor-luchthavens>

Ministerie van Klimaat en Energie. (2022, 29 november). *Aanbevelingen gedragsexperts ten aanzien van verbod fossiele reclame: Addendum bij "Syntheseverslag klimaatbeleid en gedragsinzichten; Aanbevelingen gedragsexperts beleidsmaatregelen klimaat en energie"*. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/29/bijlage-addendum-verslag-gedragsexperts-vraag-fossiele-reclame>

Natuur en Milieu. (2023). *Werkelijke ticketprijs van een vliegticket: De werkelijke kosten van vliegen voor het milieu en de samenleving*. Natuur en Milieu. <https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/NM-werkelijke-ticketprijs-luchtvaart-rapport-1.pdf>

Natuur & Milieu. (2024, 23 april). *Waarom is minder vliegen belangrijk?* <https://natuurenmilieu.nl/themas/vervoer-reizen/luchtvaart/minder-vliegen/>

NOS. (2024, 20 maart). *Rechter: omwonenden niet genoeg beschermd tegen geluidsoverlast Schiphol*. <https://nos.nl/artikel/2513493-rechter-omwonenden-niet-genoeg-beschermd-tegen-geluidsoverlast-schiphol>

NOS. (2024, 24 juli). *Zwolle gaat reclame voor verre vliegreizen toch niet verbieden*. NOS. <https://nos.nl/artikel/2530077-zwolle-gaat-reclame-voor-verre-vliegreizen-toch-niet-verbieden>

Oxford Economics. (2024). *Global Cities Index 2024*. Oxford Economics. <https://www.oxfordeconomics.com/global-cities-index/>

Paradies, G., & Van den Brink, R. (2023, februari). *Anders consumeren om klimaatdoelen te halen: Een verkenning van manieren om het systeem te veranderen en hoe iedereen daaraan kan bijdragen*.

TNO. <https://publications.tno.nl/publication/34640632/ixdFUw/TNO-2023-consumeren.pdf>

Peerlings, B. (2024, 4 juni). *Hoe zit het nou met... CO2-uitstoot en vliegafstand?* Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum. <https://www.nlr.nl/nlr-blog/hoe-zit-het-nou-met-co2-uitstoot-en-vliegafstand/>

Penders, D. (2024, 7 maart). *Nederlandse vliegbelasting klopt van geen kant*. Natuur & Milieu. <https://natuurenmilieu.nl/nieuws-artikel/nederlandse-vliegbelasting-klopt-van-geen-kant/>

Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. (2016). *Mainports voorbij*. https://www.rli.nl/sites/default/files/advies_mainports_voorbij_voor_website.pdf

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. (2023, 14 september). *Weg van de wegwerpmaatschappij* [Rli-advies]. https://www.rli.nl/sites/default/files/rli-advies_weg_van_de_wegwerpmaatschappij.pdf

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL). (z.d.). *Verkeers Verdelings Regel (VVR)*. SATL Lelystad. <https://satl-lelystad.nl/vvr/>

Urgenda. (2024). *Luchtvaart*. Urgenda. <https://www.urgenda.nl/themas/mobiliteit/luchtvaart/>

Van Tilburg, R., Baarsma, B., Beetsma, R., van den Bergh, J., Boot, A., Botzen, W., Buijtendijk, H., Dur, R., Hofkes, M., Janssens, W., Peeters, P., Pels, E., van der Ploeg, R., Schoenmaker, D., Verhoef, E., van Wee, B., van Witteloostuijn, A., Sanders, M., van Staveren, I., Schaumburg, J., & Kramer, B. (2024, October 2). *Laat ver-vliegers en overstappers zelf meer opdraaien voor de kosten*.

Verbied Fossiele Reclame. (z.d.). *Advocaten: Geen juridische barrières bij gemeentelijk verbod op fossiele reclame*. Verbied Fossiele Reclame. <https://verbiedfossielereclame.nl/advocaten-geen-juridische-barrieres-bij-gemeentelijk-verbod-op-fossiele-reclame/>

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. (2023, 14 september). *Goede zaken. Naar een grotere maatschappelijke bijdrage van ondernemingen*. <https://www.wrr.nl/publicaties/rapporten/2023/09/14/goede-zaken>

WNL. (2023, 22 mei). *Dit is waarom jouw zomervakantie fors duurder is geworden*.

WNL. <https://wnl.tv/2023/05/22/dit-is-waarom-jouw-zomervakantie-fors-duurder-is-geworden/>

Yan, N., de Bloom, J., & Halpenny, E. (2024). Integrative review: Vacations and subjective well-being. *Journal of Leisure Research*, 55(1), 65-94.

Zijlstra, T., & Faber, R. (2024, 26 maart). *Non-stop vliegen: Over de voorkeur van luchtvaartreizigers voor een rechtstreekse verbinding*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2024/03/26/reizigers-vinden-rechtstreekse-vlucht-minder-belangrijk-bij-grote-afstand>

Zijlstra, T., & Jonkeren, O. (2024, 12 december). *De Vliegende Hollander 2024*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2024/12/12/de-vliegende-hollander-2024>

Zijlstra, T., & Rienstra, S. (2021, 23 november). *Zakelijk vliegen: De reiziger, de reizen, de motieven en de vooruitzichten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2021/11/23/zakelijk-vliegen-de-reiziger-de-reizen-de-motieven-en-de-vooruitzichten>

Zijlstra, T., & Uitbeijerse, G. (2024, 21 november). *Voornemen om minder te vliegen? Echt minder vlieg reizen in de praktijk!* Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/publicaties/papers/2024/11/21/voornemen-om-minder-te-vliegen-echt-minder-vliegreizen-in-de-praktijk>

Zijlstra, T., & Uitbeijerse, G. (2023, juli). *Klimaatbesef en minder vliegen?* Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/07/04/klimaatbesef-en-minder-vliegen>