



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Klimaatbesef en minder vliegen?

Leidt meer besef van de klimaatimpact van de luchtvaart  
tot minder recreatieve vliegreizen?

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Toon Zijlstra en Gabrielle Uitbeijerse | juli 2023



# Samenvatting

**Vrijetijdsreizigers met een sterk klimaatbesef nemen zich voor om minder te vliegen. Of zij daadwerkelijk minder gaan vliegen hangt af van in hoeverre hun klimaatbesef opweegt tegen andere factoren, zoals hun eerdere vliegervaring als kind. De mate waarin mensen kennis hebben over de impact van vliegen op klimaat beïnvloedt hun klimaatbesef sterk.**

Een kwart van de respondenten die meewerkten aan het KiM-onderzoek, heeft een bovengemiddeld sterk klimaatbesef en is van plan om minimaal 1 vliegreis te maken in de komende 2 jaar. Hun rechtvaardiging om ondanks hun sterke klimaatbesef te vliegen, komt voort uit een gevoel genoodzaakt te zijn te vliegen. In hun beleving kunnen ze niet anders dan het vliegtuig pakken om een bepaalde bestemming te bereiken. Enkele mensen rechtvaardigen hun vlieggedrag door erop te wijzen dat anderen vaker vliegen. Opvallend is dat die groep doorgaans juist vaker vliegt dan de gemiddelde Nederlander.

Overigens vloog een ruime meerderheid van de Nederlanders in 2022 niet. Zeker een kwart van de volwassen Nederlanders heeft in 5 jaar tijd helemaal niet gevlogen. Omgekeerd is 20% van de reizigers goed voor meer dan de helft van alle recreatieve vliegreizen in 5 jaar tijd.

## Andere factoren

Of mensen in de toekomst zullen vliegen, wordt niet alleen beïnvloed door hun klimaatbesef maar ook door hoe moeilijk zij het vinden om hun vlieggedrag aan te passen. Vooral mensen die als kind vaak vlogen, vliegen ook nu vaak. Een andere

factor is de mate waarin sommige mensen zichzelf zien als wereldreiziger. Ook de perceptie van de sociale norm is van belang: als mensen het idee hebben dat anderen in hun sociale omgeving in het vliegtuig stappen, vinden ze het moeilijker om dit zelf minder vaak te doen.

## Reiziger ziet rol voor de overheid

Vrijwel alle mensen die een sterk klimaatbesef hebben en het voornemen hebben te gaan vliegen, wijzen naar de overheid en andere partijen om de klimaatimpact van vliegen te verminderen. Gedragsverandering is belangrijk voor het verminderen van de klimaatimpact. Uit eerder onderzoek blijkt echter dat de individuele consument zijn gedrag vrijwillig maar beperkt verandert. Indien de overheid meer beleidsmaatregelen neemt, zoals beprijzing van de luchtvaart en beperking van de capaciteit op luchthavens, kan dat dat direct bijdragen aan de klimaatdoelen en indirect aan het beeld dat de overheid verantwoordelijkheid neemt.





# Inhoud

**1** Zelf de klimaatimpact van vrijetijdsreizen verminderen?

**2** Sterk klimaatbesef vermindert het voornemen om te vliegen

**3** Als anderen in een vliegtuig stappen

**4** Argumenten om te vliegen ondanks klimaatbesef

**5** Voorbij de individuele consument

KLIMAATBESEF EN MINDER VLIEGEN?





# 1 Zelf de klimaatimpact van vrijetijdsreizen verminderen?

**Nederland heeft de ambitie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van menselijke activiteiten te verminderen, ook die van de luchtvaart. Gedragsverandering wordt door wetenschappers gezien als een belangrijke sleutel om de klimaatdoelstellingen te realiseren. Zullen mensen zelf hun vlieggedrag veranderen wanneer zij beseffen hoe groot het klimaatprobleem is en wat de klimaatimpact van een vliegreis is?**

## Veel Nederlanders vliegen voor vrijetijdsreizen

In de afgelopen decennia hebben Nederlanders steeds vaker in hun vrije tijd met het vliegtuig gereisd, zoals op vakantie. Het aandeel van de vakanties per vliegtuig is bijna verdubbeld tussen 2002 en 2019. Een kwart van de vakanties zijn vliegvakanties. Deze vakanties zijn verder weg dan de overige vakanties.

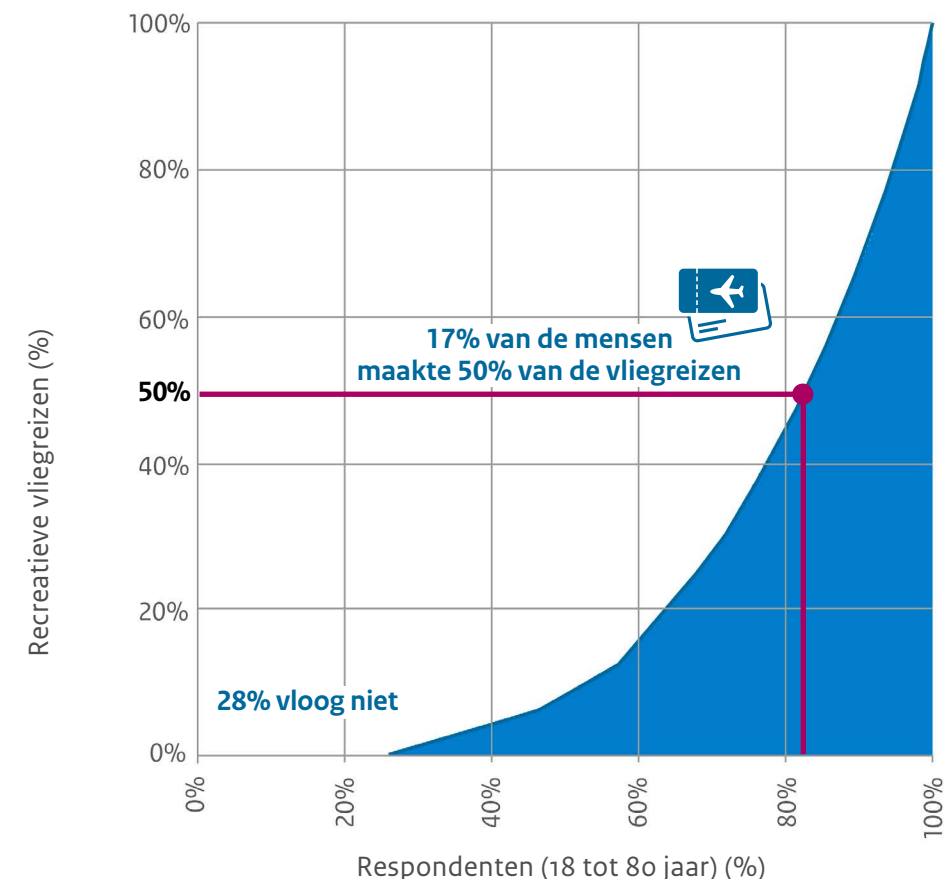
De klimaatimpact van vrijetijdsreizen neemt hierdoor toe. Bij vakanties waarvoor Nederlanders het vliegtuig nemen, wordt gemiddeld 71% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot tijdens die gehele vakantie veroorzaakt door het vervoer van en naar de bestemming. Het vliegtuig verbrandt kerosine, waardoor er broeikasgassen en andere stoffen worden uitgestoten op grote hoogte. Deze uitstoot versterkt de opwarming van de aarde. Dat noemen we de klimaatimpact door te vliegen.

## Ongelijke verdeling in vliegreizen

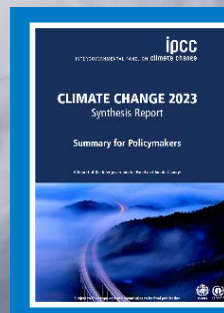
Veel volwassen Nederlanders vliegen helemaal niet in hun vrije tijd, anderen af en toe, en een klein deel vliegt veel vaker dan andere reizigers. Zo blijkt uit ons onderzoek onder het Mobiliteitspanel Nederland dat een zesde van de vrijetijdsreizigers samen

de helft van alle vliegreizen maakte. Een kwart van de Nederlanders heeft in vijf jaar tijd helemaal niet gevlogen. Omgekeerd is 20% van de reizigers goed voor meer dan de helft van alle vluchten in vijf jaar tijd.

## Verdeling van recreatieve vliegreizen







*"Behavioural change supported by policy, infrastructure and socio-cultural factors enables climate resilient development."*

IPCC (2023) Climate Change 2023, Synthesis Report

### Minder of meer gaan vliegen

Ruim 1 op de 3 mensen die in de afgelopen 5 jaar vloog, is van plan om minder te gaan vliegen ten opzichte van de situatie voor de coronapandemie. De meeste mensen zijn van plan om even vaak te blijven vliegen. Minder dan 5% van de mensen uit het Mobiliteitspanel Nederland is van plan om vaker te gaan vliegen. Bijna een kwart heeft geen vliegervaring en heeft ook geen plannen om die op te doen.

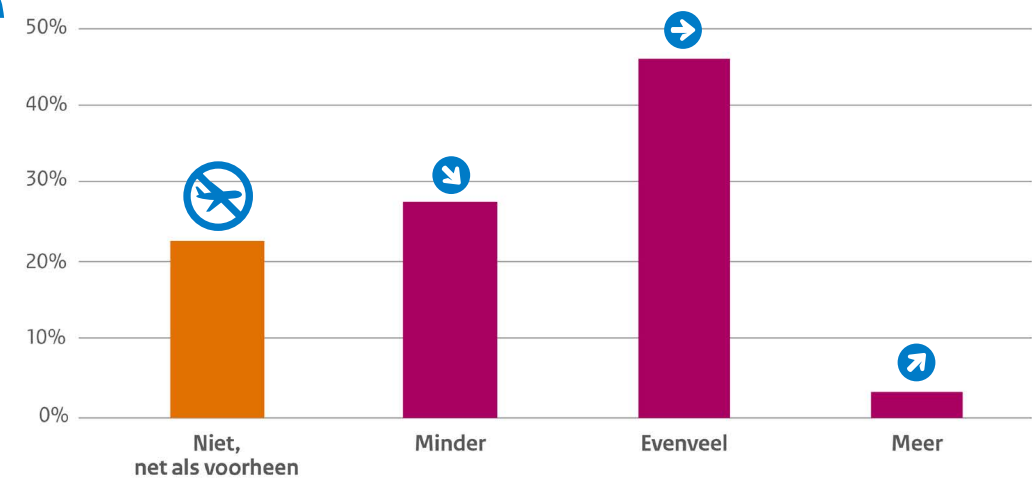
### Ambities om klimaatverandering tegen te gaan

Nederland heeft de ambitie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van menselijke activiteiten te verminderen, waaronder de luchtvaart. Bij het realiseren van klimaatdoelstellingen staan technologische en organisatorische mogelijkheden om de klimaatimpact te verlagen veelal centraal. Denk aan de inzet van nieuwe vliegtuigen of duurzamere brandstoffen. De luchtvaart groeit echter sneller dan het tempo waarin de verbeteringen verlopen. Nieuwe vliegtuigen gaan bovendien tientallen jaren mee voordat ze afgeschreven zijn. Veel innovaties vragen veel tijd, geld, grondstoffen of ruimte. Het internationale panel van wetenschappers over klimaatverandering (IPCC) stelt dat een reeks veranderingen vereist is om de klimaatverandering te verminderen. Naast het gebruik van alternatieve technologieën gaat het daarbij ook om gedragsverandering. Gedragsverandering kan op zeer korte termijn effect sorteren. Daarom is er ook aan de Nederlandse klimaattafels aandacht voor consumenten, om hen te helpen en te stimuleren om klimaatvriendelijker keuzes te maken.



#### "Ik ben van plan om... te vliegen"

Aandeel van de respondenten





# 2 Sterk klimaatbeseft vermindert het voornemen om te vliegen

**Mensen met een sterk ontwikkeld besef van de klimaatimpact van een vliegreis en recente vliegervaring nemen zich voor om in de toekomst minder vaak te vliegen dan voorheen. Dit klimaatbesef wordt sterk beïnvloed door de mate waarin zij kennis hebben over de klimaatimpact van vliegvlagen.**

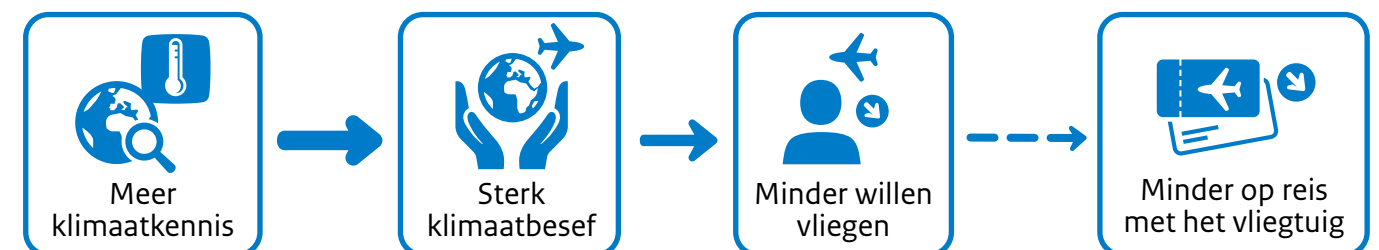
Mensen die nu al niet vliegen, kunnen natuurlijk niet minder vliegen. Het absolute aantal voorgenomen vliegvlagen is lager bij mensen met een sterk ontwikkeld klimaatbesef dan bij mensen met een laag klimaatbesef. Gemiddeld neemt de volwassen Nederlander zich voor om 1 vliegreis in de komende 2 jaar te maken. Bij mensen met een sterk ontwikkeld klimaatbesef ten aanzien van vliegen is dit een stuk lager: veel van hen hebben geen vliegplannen.

Met het klimaatbesef ten aanzien van vliegen doelen we in deze brochure op de mate waarin mensen zich realiseren dat vliegen schadelijk is voor het klimaat, onder meer via de CO<sub>2</sub>-uitstoot door vliegtuigen. Mensen die dit beseffen, ervaren bovendien een gevoel van urgentie: zij zien klimaatverandering als een ernstig probleem.



Ook ervaren mensen met een sterk klimaatbesef meer controle om hun vlieggedrag te verminderen. Ze zien genoeg alternatieven voor een vliegreis, zoals reizen met de trein, een fietsvakantie of staycation. Het omgekeerde gaat ook op: mensen met een laag klimaatbesef hebben eerder het idee dat ze hun vlieggedrag niet kunnen veranderen.

Of mensen hun gedrag in de praktijk ook daadwerkelijk veranderen, moet nog blijken. Hoeveel vliegvlagen zij in de komende jaren zullen maken, is nu nog niet bekend. In 2022 vlogen de respondenten wel minder dan in de 2 jaar voor de coronapandemie. Die afname is sterker bij mensen met een sterk ontwikkeld klimaatbesef. Daarmee hebben we een indicatie dat klimaatbesef ook het daadwerkelijke vlieggedrag beïnvloedt.



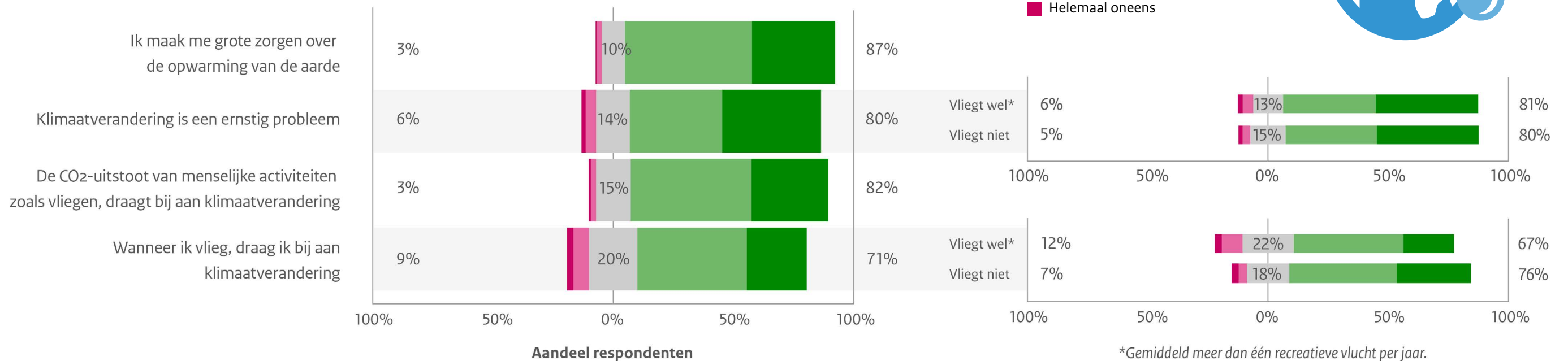
### Algemeen klimaatbewustzijn is gestegen

Veel mensen maken zich zorgen over het klimaat. In de afgelopen jaren is het algemene klimaatbewustzijn onder de deelnemers aan het Mobiliteitspanel Nederland gestegen. In 2020 was 26% van de respondenten het zeer eens met de stelling dat klimaatverandering een ernstig probleem is. In 2022 is dit aandeel gegroeid tot 41%. Ook het SCP en andere instituten herkennen dat steeds meer mensen zich bewust zijn van het klimaatprobleem en de urgentie daarvan.

### Meer vliegen, minder klimaatbesef

Mensen die met regelmaat vliegen, scoren iets lager op het klimaatbesef ten aanzien van vliegen dan mensen die niet vliegen. Beide groepen erkennen de ernst van het algemene klimaatprobleem, zoals blijkt uit de reacties op de stellingen die de respondenten kregen voorgelegd. Vragen we echter naar de eigen impact bij een vliegreis, dan zijn de respondenten met meer vliegervaring milder over hun bijdrage aan de klimaatverandering dan minder ervaren vliegreizigers.

### Klimaatbesef ten aanzien van vliegen





### Beperkte kennis over de klimaatimpact van vliegen

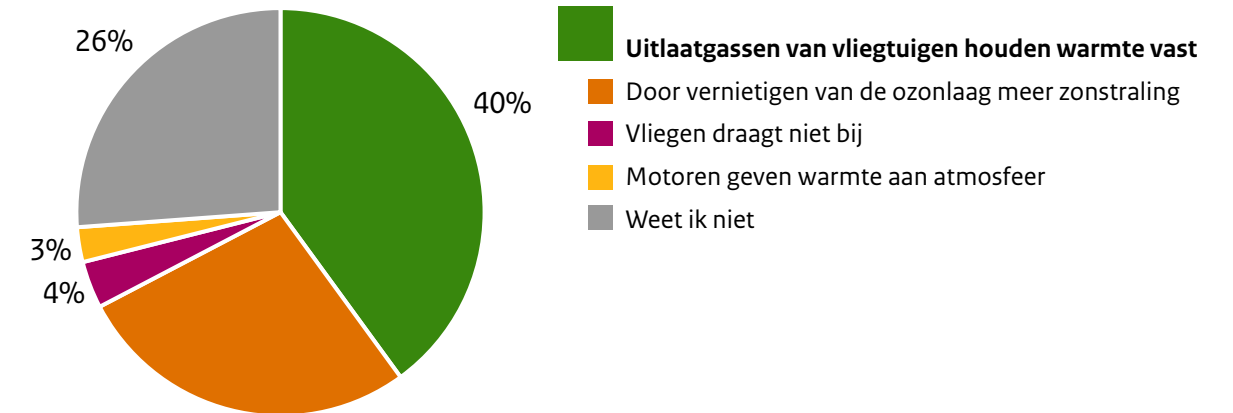
Hoe staat het met de kennis over de klimaatimpact van vliegen? Uit ons onderzoek hiernaar blijkt dat 40% van de respondenten weet dat de klimaatimpact van vliegen komt door de uitstoot van stoffen door de verbranding van kerosine. Een meerderheid van de Nederlanders heeft daar geen beeld van, en weet dus niet hoe een vliegreis de klimaatverandering versterkt. 30% van de respondenten geeft ten onrechte aan dat het gat in de ozonlaag of de warme vliegtuigmotor klimaatverandering veroorzaken. Een kwart van de respondenten geeft aan niet te weten hoe een vliegtuig klimaatimpact kan hebben. Een klein deel, circa 4%, verwerpt het idee dat vliegen bijdraagt aan klimaatverandering.

Ook blijkt het lastig voor mensen om in te schatten in welke mate vliegen het klimaat belast. Moeten ze een vliegreis bijvoorbeeld vergelijken met een reis in een ander vervoermiddel, dan overschatten zij soms de klimaatimpact van een korte vlucht: 38% denkt dat een vliegreis naar Turkije meer uitstoot genereert dan een cruise naar Mexico. Tegelijkertijd onderschatten veel respondenten de klimaatimpact van een langeafstandsvlucht.

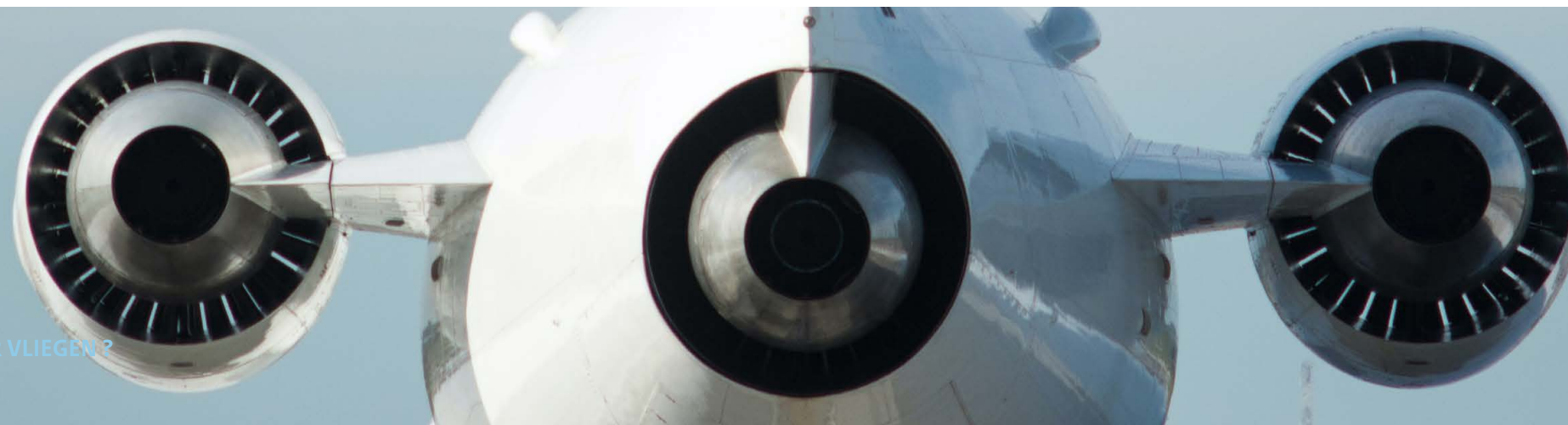
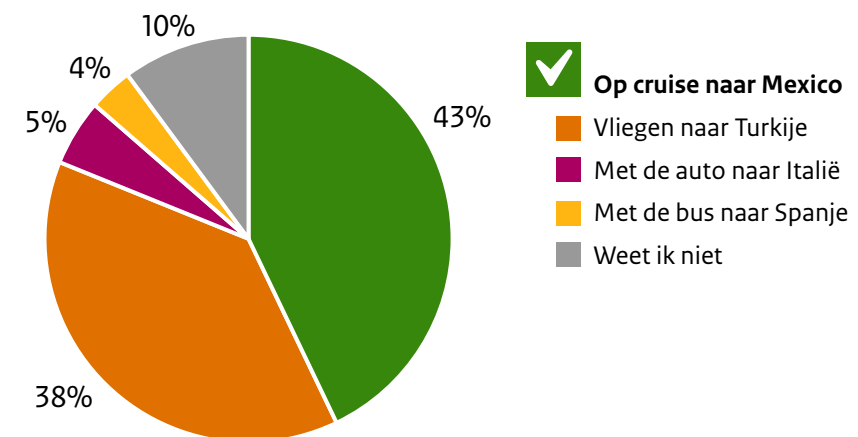
De verschillen in het kennisniveau van mensen zijn moeilijk te verklaren. Een hoog opleidingsniveau en een jonge leeftijd verklaren wel een deel van de hoge score, maar niet alles. Andere factoren, zoals geslacht, werken in de luchtvaartsector, autobezit en stedelijkheidsgraad, voegen niets toe aan de verklaring voor het kennisverschil.



Hoe draagt vliegen bij aan de opwarming van de aarde?



Welke vakantiereis denkt u dat het meest belastend is voor het klimaat?





# 3 Als anderen in een vliegtuig stappen...

Klimaatbesef is niet de enige factor die bepaalt of mensen minder gaan vliegen. Sommigen zouden wel minder willen vliegen, maar zien bijvoorbeeld weinig mogelijkheden om hun vlieggedrag te veranderen. Andere factoren spelen daarbij een rol: het beeld dat anderen vliegen, eerdere vliegervaring als kind en het gevoel een reiziger te zijn.

Mensen spiegelen het eigen gedrag aan het gedrag van voor hen belangrijke anderen, zoals ouders, vrienden, influencers en beroemdheden. Niet het daadwerkelijke gedrag van die anderen is daarbij leidend, maar de perceptie ervan.

Als vrienden met regelmaat op sociale media laten zien dat ze met het vliegtuig op vakantie gaan naar Turkije of Spanje, kun je het idee krijgen dat dat erbij hoort. Ook de reclames van vakantievliegertijen, reisprogramma's over verre vakantiebestemmingen en persoonlijke bijdragen op sociale media waarmee de consument wordt overspoeld, dragen daaraan bij. Dit alles beïnvloedt de beeldvorming, want mensen blijken vakanties te boeken op basis van foto's op sociale media. En op het moment dat zij zelf actief zijn als vakantievlieger, zien zij ook andere vliegertijen op de luchthaven en in het toestel. Dat geeft hen de indruk dat veel mensen vliegen. In drukke weken van het jaar zijn er op Schiphol bovendien veel meer passagiers dan op de meeste andere weken van het jaar. Dit vertekent het beeld dat mensen hebben van de drukte op het vliegveld: de meeste mensen komen daar als het druk is.





Degenen die denken dat anderen het reizen per vliegtuig omarmen, zien minder mogelijkheden om het huidige eigen vlieggedrag te verminderen. Ze ervaren minder controle over hun keuzes. Dat wil overigens niet zeggen dat er geen andere vervoermiddelen of bestemmingen zijn. Veruit de meest genoemde reden waarom mensen vliegen, is dat zij naar een vakantiebestemming willen waar zij gemakkelijker of alleen met het vliegtuig kunnen komen. Veranderen zij hun bestemming niet, dan vinden zij het lastig om niet te vliegen. Dat vergroot ook de kans dat ze besluiten dat toch doen.

Of mensen wel of niet besluiten te vliegen, is een afweging tussen het minder willen vliegen en het gevoel van controle om dat ook te kunnen. Uit ons onderzoek blijkt er verband te zijn tussen het minder willen vliegen en het minder kunnen vliegen. Dat betekent dat mensen die minder controle ervaren, ook minder vaak voornemens zijn minder te vliegen. En dat geldt ook andersom: mensen mét een sterke intentie om minder te vliegen, zien voldoende alternatieven voor de vliegreis.

### Vliegervaring vergroot de kans op een voorgenomen volgende vlucht

Mensen die recent hebben gevlogen, hebben vaak het voornemen om te blijven vliegen. Dat gaat ook op voor mensen die als kind vlogen; zij hebben een sterke

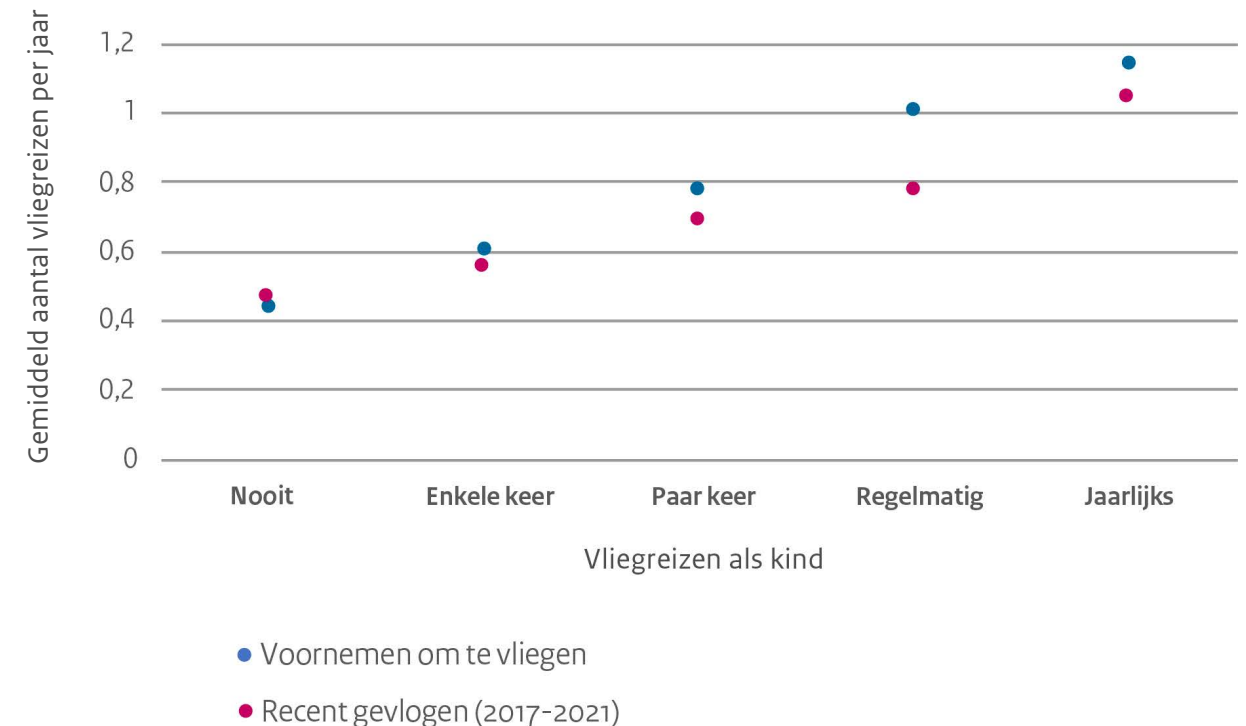
intentie om in de komende jaren te blijven vliegen. De ervaring beïnvloedt dus de afweging om al dan niet te vliegen.

### Reizigersidentiteit

Sommige mensen zien zichzelf als een echte reiziger. Als iemand graag reist, en ook verre bestemmingen aandoet, dan is de kans groter dat vliegen onderdeel is van de reis. Zij of hij vindt het dan lastig om minder te vliegen. De reizigersidentiteit is daarmee van belang voor de uiteindelijke afweging om wel of niet te vliegen. Deze mensen hechten meer waarde aan het op reis zijn en een mooie bestemming dan aan hoe ze er komen. Dit impliceert dus dat zij meer openstaan voor het gebruik van andere vervoerwijzen dan het vliegtuig. Ook die kunnen immers aansluiten bij de wens om een bijzondere reis te maken.



Relatie tussen vliegfrequentie en vliegervaring als kind





# 4 Argumenten om te vliegen ondanks klimaatbesef

Bij de keuze om wel of niet te vliegen overwegen reizigers in hoeverre zij minder willen vliegen en hoe moeilijk zij dat vinden. Het kan zijn dat hun overtuiging om minder te willen vliegen niet overeenkomt met hun gedrag. Met verschillende strategieën proberen mensen het een gat tussen persoonlijke normen en overtuigingen enerzijds en hun gedrag anderzijds te verkleinen. Welke strategieën gebruiken ze daarbij?

## Gedrag aanpassen aan klimaatbesef

Een eerste optie is om het gedrag in lijn te brengen met de overtuiging. Uit ons onderzoek blijkt er een duidelijke relatie te zijn tussen klimaatbesef en vliegintenties. Een deel van de respondenten wil het gedrag wel veranderen, maar ziet slechts tot op zekere hoogte mogelijkheden om deze intentie waar te maken. Mensen vinden het over het algemeen moeilijk om minder te gaan vliegen.










### Klimaatprobleem kleiner maken

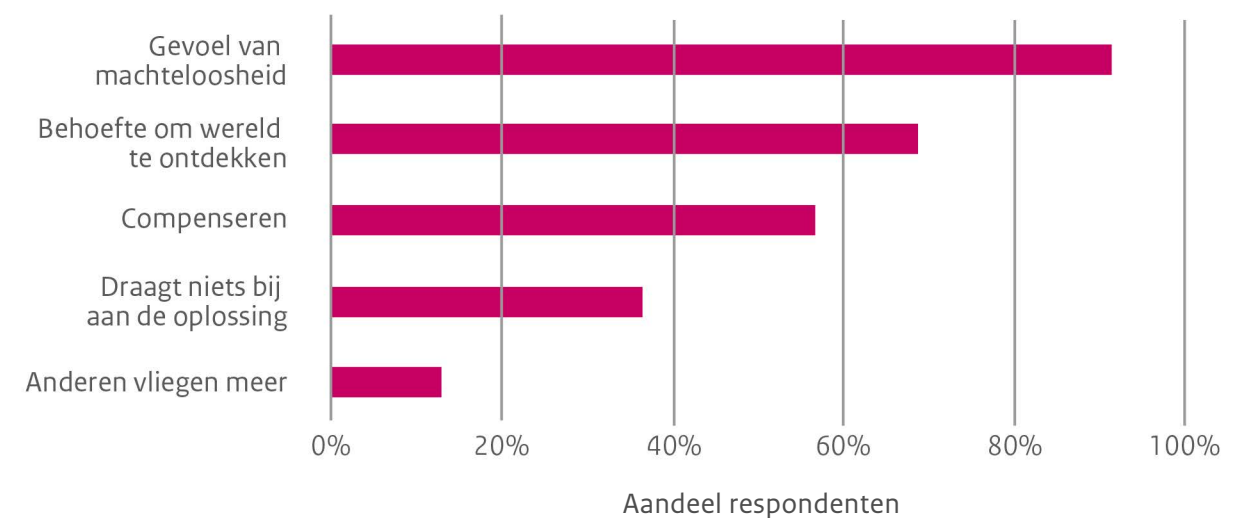
Een andere mogelijke strategie om het gat tussen overtuigingen en gedrag te dichten is om het probleem kleiner te maken. Mensen kunnen, onbewust, bijvoorbeeld de ernst van de klimaatimpact bagatelliseren. Zo scoren mensen met veel vliegervaring lager op het besef van de klimaatimpact van vliegen dan mensen die niet vliegen. Ook mensen die in de toeristische sector of de luchtvaart werken, tonen minder klimaatbesef ten aanzien van vliegen. Een lager klimaatbesef kan dus het gevolg zijn van hun onbewuste strategie om overtuiging in overeenstemming te brengen met gedrag.

		Vliegintentie	
		 Nee	 Ja
 <b>Klimaatbesef ten aanzien van vliegen</b>	<b>Benedengemiddeld</b>	21%	33%
	<b>Bovengemiddeld</b>	23%	<b>23%</b>

### Redenen om te vliegen ondanks klimaatbesef

Circa 1 op de 4 respondenten (23%) in ons onderzoek heeft een bovengemiddeld klimaatbesef én het voornemen om minimaal 1 keer te vliegen in de komende 2 jaar. Deze groep grijpt naar andere rechtvaardigingsstrategieën. We zoomen hier in op deze subgroep.

### Reden om te vliegen ondanks klimaatbestef





9 op de 10 mensen die willen vliegen voor vrijetijdsdoeleinden, ondanks een goed ontwikkeld klimaatbesef, zeggen zich machteloos te voelen: genoodzaakt te zijn te vliegen. Zij zien geen alternatief voor het vliegtuig om in hun reisbehoeften te voorzien. Een persoon die het gevoel heeft controle te hebben over de keuze om wel of niet te vliegen voor zijn vrijetijdsreis, is meer bereid om minder te vliegen.

Bijna 3 op de 4 respondenten uit de subgroep wil de wereld kunnen ontdekken en vindt dat een reden om te blijven vliegen ondanks hun klimaatbesef. Zij leggen de nadruk op al het moois dat reizen met het vliegtuig te bieden heeft, en zeggen zo optimaal van het leven te genieten. De helft van de subgroep vindt de maatschappelijke nadelen van vliegen niet opwegen tegen het individuele voordeel om de wereld te kunnen ontdekken. Het gaat daarbij bovengemiddeld vaak om relatief jonge respondenten.

Ook zegt ruim de helft van de subgroep de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vliegreizen te compenseren, door te participeren in compensatieregelingen of door op andere fronten verantwoorde keuzes te maken. In hoeverre de uitstoot ook daadwerkelijk gecompenseerd wordt of kan worden, hebben we niet verder onderzocht. Sommigen uit de subgroep benadrukken dat het zinloos is om hun vliegfrequentie te verminderen. Zelf minder vliegen draagt niet bij aan de oplossing, want het vliegtuig vliegt toch wel. Of als zij geen ticket zouden kopen, doet iemand anders dit wel.

Tot slot verwijst 1 op de 6 mensen uit de subgroep (17%) naar andere reizigers die meer zouden vliegen. Daarbij lijkt sprake te zijn van een vertekend beeld: deze mensen maken 25% meer vliegreizen dan het gemiddelde van de volwassen Nederlanders.





# 5 Voorbij de individuele consument

**Consistent overheidsbeleid gericht op verduurzaming van de luchtvaart draagt bij aan de beeldvorming dat de overheid haar verantwoordelijkheid neemt als het erom gaat de klimaatimpact van vliegen te verminderen. Van de individuele consument is een vrijwillige gedragsverandering maar beperkt te verwachten.**

Veel respondenten met klimaatbesef én het voornemen te vliegen voelen zichzelf (mede-)verantwoordelijk om de klimaatimpact van vliegen te verminderen. Velen van deze subgroep wijzen tegelijkertijd andere partijen aan als verantwoordelijk daarvoor. Dat is zichtbaar gemaakt in bijgaand diagram, waarbij de twee rechthoeken van 'anderen' en 'ikzelf' elkaar overlappen. Ongeveer 9% van de respondenten vindt alleen 'ikzelf' aan als verantwoordelijk voor het verminderen van de klimaatimpact van vliegen, en geen andere partijen.

## Beperkingen van consumenten

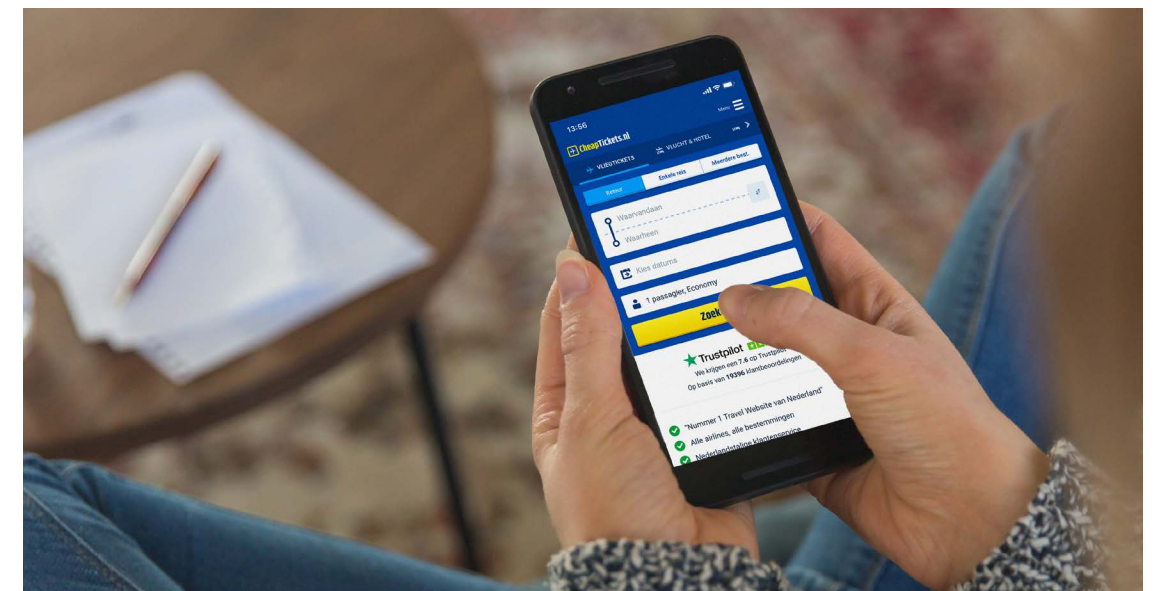
Een te eenzijdig beroep op vrijwillige gedragsverandering van de individuele consument om de klimaatimpact van de luchtvaart terug te dringen gaat voorbij aan de positie die andere partijen innemen bij de transitie naar een duurzame luchtvaart. Om de klimaatimpact van de luchtvaart te reduceren, is dan ook een combinatie nodig van persoonlijke, institutionele, maatschappelijke en technologische transformaties. Dat overstijgt de mogelijkheden van de vakantieganger.

Consumenten worden bovendien overladen met prikkels en suggesties om vooral wel op reis te gaan. In de reguliere media lezen, zien en horen zij oproepen om de koffers te pakken. Op sociale media wisselen vrijwillige bijdragen en betaalde content met vakantiekiekjes elkaar af. Buren, vrienden en familie vertellen enthousiast over de verre prachtreis die zij in het vooruitzicht hebben.

Daarbovenop krijgen veel reizen het label duurzaam, verantwoord of zelfs klimaat-neutraal. We kunnen 'verantwoord' vliegen en duurzaam op reis. Dit groene stempel blijkt in de praktijk echter lang niet altijd gerechtvaardigd. Het gat tussen de uitstoot en de compensatie is vaak groot. Luchtvaartmaatschappijen en luchthavens zijn daarom ook al meermaals op de vingers getikt vanwege misleidende boodschappen.



Wie is verantwoordelijk voor het verminderen van de klimaatimpact van vliegen?





Daarnaast zijn mensen meer dan consumenten. Men alleen benaderen als consumenten gaat voorbij aan de vele rollen die zij vervullen, en kunnen vervullen, in de samenleving. Zo hebben ouders en verzorgers duidelijk een voorbeeldrol voor hun kinderen. De keuzes die zij maken, hebben invloed op het latere gedrag van hun kroost. Mensen kunnen ook op andere manieren betrokken worden bij het bestrijden van de klimaatcrisis, bijvoorbeeld via burgerberaden of als lid van een milieuorganisatie.

### Overheid is aan zet

De verantwoordelijkheid om de klimaatimpact van de luchtvaart te verminderen ligt met name bij andere partijen. Dat zegt 90% van de respondenten die aangeven te willen vliegen en zich ook realiseren dat vliegen een klimaatimpact heeft. De helft van hen houdt alléén anderen verantwoordelijk, zoals te zien in het blauwe gedeelte in het diagram op de vorige pagina. Door de verantwoordelijkheid bij andere partijen te leggen, kunnen ze makkelijker omgaan met het verschil tussen hun klimaatbesef en de wens om te vliegen.

Veel Nederlanders zien een sleutelrol voor de overheid bij de aanpak van de klimaatproblematiek, namelijk 70% van de mensen met klimaatbesef én vliegintentie. Zij verwachten dat de overheid in actie komt en de benodigde maatregelen neemt. Indien de overheid andere en meer beleidsmaatregelen inzet, zoals beprijzing van de luchtvaart en beperking van de capaciteit op luchthavens, kan dat de klimaatimpact van vliegen helpen verminderen. Tegelijkertijd ondersteunen dergelijke maatregelen het gevoel onder de bevolking dat de overheid haar verantwoordelijkheid neemt. Dat helpt om een mogelijke gedragsinterventie gericht op het verminderen van vliegen effectiever te maken.

Ook noemen de respondenten luchtvaartmaatschappijen en, in mindere mate, luchthavens als verantwoordelijke voor verduurzaming.





# Verantwoording

## Werkwijze

Het hoofddoel van dit onderzoek was om te bepalen in hoeverre een sterk besef van de klimaatimpact van vliegen bij vrijetijdsreizigers leidt tot een afname van hun intentie om te vliegen. Om deze vraag te beantwoorden verzochten we de panelleden van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) om een vragenlijst in te vullen. De 1.956 respondenten met een bruikbare reactie zijn representatief voor de volwassen Nederlandse bevolking.

## Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) te downloaden is:

Zijlstra, T. en Uitbeijerse, G.C.M. (2023), *Klimaatbesef en minder vliegen? Achtergrondrapport*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

# Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)  
[info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

ISBN: 978-90-8902-295-0

Juli 2023

Publicatienummer: KiM-23-A015

## Auteurs:

Toon Zijlstra  
Gabrielle Uitbeijerse

## Vormgeving en opmaak:

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), TAPPAN

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl) of aan te vragen bij het KiM (via [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Zijlstra, T. en Uitbeijerse, G.C.M. (2023), *Klimaatbesef en minder vliegen? Leidt meer besef van de klimaatimpact van de luchtvaart tot recreatieve vliegereizen?* Brochure. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid