

Vliedschaamte. Een ongemakkelijke waarheid?

Jaco Berveling – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – jaco.berveling@minienw.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven

Samenvatting

Het wordt wel 'de modernste aller aandoeningen' genoemd: vliedschaamte. Het begrip dook eind 2018 voor het eerst in Nederland op en kwam overgewaaid uit Zweden. Wie last heeft van vliedschaamte beseft dat vliegen schadelijk is voor het milieu. Bovendien schaamt je je dermate dat je niet meer, of veel minder vaak, in het vliegtuig wil stappen.

Wanneer vliedschaamte in Nederland aan terrein wint zou dat een bijzondere ontwikkeling zijn. Nederlanders hechten sterk aan hun vliegvakanties en ze vliegen meer dan ooit. Krijgt de *shame of flying*-beweging ook in Nederland voet aan de grond? Staan we aan de vooravond van een nieuwe sociale norm?

Ondenikbaar is het niet. Verschillende Nederlandse rolmodellen (acteurs, influencers op sociale media, programmamakers en academici) plaatsten kanttekeningen bij het Nederlandse vlieggedrag. Ook lanceerde KLM in juni 2019 de campagne 'Fly responsibly', een oproep tot 'verantwoord vliegen'.

Tijdens de kampvuur-sessie stellen we enkele (ongemakkelijke) vragen:

- hoe overtuigend zijn de signalen dat vliedschaamte in Nederland toeneemt? Wordt vliegen het nieuwe roken of is er in ons land van vliedschaamte niet of nauwelijks sprake?
- hoe kan een nieuwe norm, zoals 'niet- of minder vliegen', ontstaan?
- hoe waarschijnlijk is het dat een *groot* deel van de Nederlanders vrijwillig afziet van vliegreizen?
- welke invloed hebben rolmodellen (in binnen- en buitenland)?
- stel dat we vliedschaamte in Nederland willen aanwakkeren, hoe zou dat dan het beste kunnen? Met 'schaamteboodschappen'?
- 'vliedschaamte' legt de nadruk op 'minder' of 'niet' vliegen. Zou het niet verstandiger zijn in te zetten op het *vergroenen* van luchtvaartreizen, bijvoorbeeld door passagiers te wijzen op CO₂-compensatiemogelijkheden?

In 2010 is Nederlanders gevraagd wie de belangrijkste voorbeeldfunctie vervult bij duurzame ontwikkeling. De meeste mensen noemen dan de nationale overheid (67%), gevolgd door bedrijven/industrie (41%) en 37% denkt aan zichzelf:

- betekent dit dat de (rijks) overheid en het bedrijfsleven het voortouw moeten nemen en het vliegen van ambtenaren en werknemers aan banden moeten leggen?

1. Inleiding

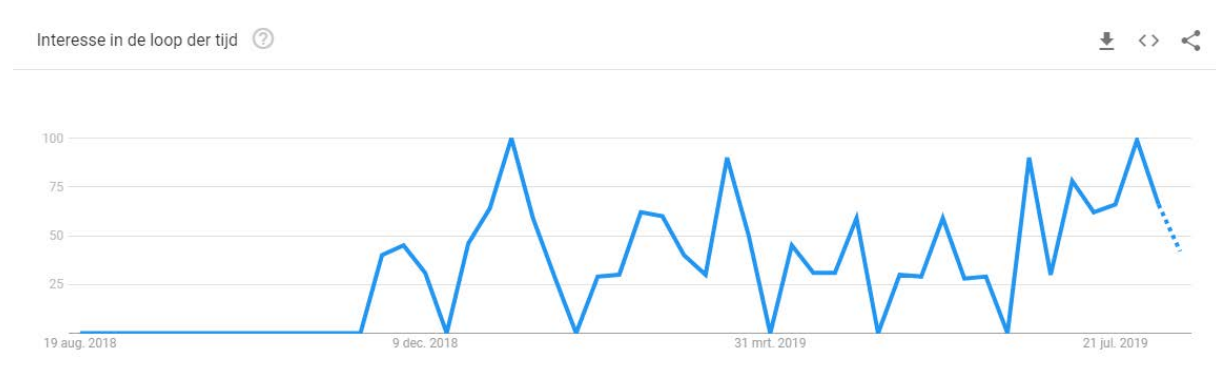
Eind 2018 duikt het woord ineens op: 'vliedschaamte'. Het begrip komt overwaaien uit Zweden waar rolmodellen, zoals de zanger Staffan Lindberg, de atleet Björn Ferry en de operazangeres Malena Ernman, aangeven niet meer te willen vliegen. Ze geven de voorkeur aan de trein (Boon, 2018). Dit leidde in Zweden tot navolging. Een deel van de Zweden schaarde zich achter de slogan 'Ik blijf aan de grond' (de hashtag #jagstannarpåmarken).

Bijna een kwart van de Zweden (23%) geeft in 2019 aan dat ze om klimaatredenen minder zijn gaan vliegen. Dit percentage ligt ten opzichte van het jaar daarvoor 6% hoger. 18% geeft aan dat ze de voorkeur gaven aan de trein boven het vliegtuig (World Nature Fund, 2019). Volgens klimaatonderzoek van de Europese Investerings Bank (EIB) zijn de Zweden bereid om verschillende klimaatvriendelijke verplichtingen aan te gaan. Zo is 67% bereid te recyclen, is 30% bereid de auto vaker laten staan en wil 19% minder vaak vliegen (EIB, 2019).

Vliedschaamte is eind 2018 enkele maanden een hot topic in de Nederlandse media. En dat is ook wel begrijpelijk. De Nederlandse luchtvaart zorgt voor een steeds grotere uitstoot van broeikasgassen. Natuur & Milieu signaleert dat de luchtvaartsector in Nederland verantwoordelijk is voor 7% van alle CO₂ uitstoot. En het aantal passagiers stijgt: van 32 miljoen in 1997 naar ruim 76 miljoen in 2017. Een toename van 138% met een gemiddelde groei van 4,5% per jaar. In dezelfde periode steeg de CO₂ uitstoot met bijna 40% (Natuur & Milieu, 2019).

Google Trends geeft via grafieken inzicht wanneer en hoe vaak op een bepaald woord is gezocht. Dit maakt duidelijk dat de term vliedschaamte niet alleen in 2018, ook in 2019 op belangstelling kan rekenen (zie figuur 1).

Figuur 1. Google Trends, aug 2019: 'vliedschaamte' in Nederland



Minder duidelijk is in welke mate Nederlanders zich echt schamen voor hun vervuilende vliegereizen. Ruim 10 jaar geleden bleek uit kleinschalig, kwalitatief onderzoek dat in Nederland de sociale druk om milieuvriendelijk vakantiegedrag te vertonen ontbrak. 'Relevante anderen' vertoonden niet of nauwelijks milieuvriendelijk vakantiegedrag (Dings, 2008). Ligt de situatie nu anders? De meningen lijken verdeeld (Ammelrooy, 2019; Eldering, 2019) en het is nog steeds de vraag of vliedschaamte in Nederland voet aan de grond krijgt.

2. We 'moeten' op reis

We leven in een wereld waarin we voortdurend worden verleid om op reis te gaan. Je ziet het terug in de reisbijlagen van kranten, reisprogramma's en reclame op tv en de publicaties van globetrotters, zoals Floortje Dessing. Dessing schreef boeken met veelzeggende titels als *100 wereldplekken die je gezien moet hebben* en *25 wereldroutes die je gedaan moet hebben*. Allemaal met het woordje 'moet' in de titels. En wie wat van de wereld 'moet' zien, stapt negen van de tien keer in het vliegtuig. Meestal met positieve gevolgen voor de reiziger. Zo'n vakantie biedt ontspanning, je leert andere culturen kennen, het kan een bron zijn van avontuur of een statussymbool (opscheppen tegenover je vrienden, het zogenoemde 'travel bragging').

En we gaan op reis

Nederlanders reizen om verschillende redenen, waaronder familiebezoek en zakelijke doelen, maar velen volgen het advies van Floortje Dessing maar al te graag op. De Nederlander reist gemiddeld 1,3 keer per jaar met het vliegtuig. Mannen, mensen tussen de 30 en 40 jaar oud, hoogopgeleiden en personen met een hoog inkomen vliegen relatief vaak. Voor 78% van de mensen die vliegen is vakantie de reden van hun laatste vliegreis. Spanje is daarbij de meest populaire bestemming (Zijlstra et al., 2018).

3. 'Schaamte', wat is het?

De media berichten over verschillende vormen van schaamte: vleesschaamte, boodschappenbezorg-schaamte en vliegschaamte, maar wat is 'schaamte' eigenlijk?

Schaamte is een onprettige emotie. Zo kunnen we 'door de grond zakken van schaamte' en ons 'dood schamen'. We voelen schaamte wanneer we iets doen dat door de mensen om ons heen wordt afgekeurd. We overtreden een sociale norm. Een norm die we kennen en waarmee we ons identificeren. We maken vervolgens het stresshormoon cortisol aan wat gepaard gaat met een onaangenaam gevoel, en soms blozen en zweten.

Psychologen wijzen erop dat schaamte een functie heeft. Evolutionair gezien zorgt schamen ervoor dat mensen de afgesproken regels binnen een groep naleven. Schaamte is een 'commitment device' dat ervoor zorgt dat we ons prosociaal opstellen (de Hooge et al., 2008). Schaamte voorkomt gezichtsverlies en zorgt ervoor dat je niet door anderen wordt buitengesloten.

Wie vliegschaamte ervaart, vliegt minder of stopt helemaal met vliegen. Wie zich door het vliegen onprettig of schuldig voelt, maar er wel mee doorgaat, voelt vlieggêne en wie achteraf spijt heeft voelt vliegwroeging.

Wanneer de overheid de schadelijke emissies van de luchtvaart wil terugdringen kan dit op verschillende manieren. Het kan met technische oplossingen (schonere motoren, et cetera), normering (zoals het stellen van een maximum aan CO₂-uitstoot) of een stelsel van emissiehandel. Daarnaast kunnen reizigers op verschillende manieren een bijdrage leveren. Zo zou men vrijwillig van vliegreizen kunnen afzien. Is het versterken van vliegschaamte daarbij een geschikt middel?

4. Een kentering?

Sommigen zien 'vliedschaamte' als een niet te onderschatten trend. Zo zou er sprake zijn van een heuse 'beweging', de *flying shame movement* (Sampson, 2019). Er zijn niet alleen in Zweden initiatieven, maar zo is er bijvoorbeeld Flight Free UK (<https://www.flightfree.co.uk/>) en A Free Ride (<http://afreeride.org/>) in Engeland, Flight Free België en Restons les pieds sur terre in Frankrijk. Anderen wijzen erop dat de mate van vliedschaamte zwaar wordt overdreven. Zijn er aanwijzingen dat het in Nederland voorkomt?

Vliedschaamte: een niet te onderschatten trend?

Er zijn aanwijzingen dat vliedschaamte in Nederland aan terrein wint. Uiteenlopende organisaties roepen mensen op om beter na te denken voor ze in het vliegtuig stappen, er worden documentaires over vliedschaamte uitgezonden en er verschijnen diverse artikelen in populaire media (kranten en tijdschriften) waarin rolmodellen zich uitlaten over duurzaam reizen. Sommigen zien de sociale norm veranderen. Campagnestrateg Anne-Marie Pronk, die onder meer voor gemeentes projecten rond energiebesparing en duurzame energie bedenkt vindt het positief dat de milieu-impact van vliegen een gespreksonderwerp is geworden: 'Dat betekent dat de sociale norm aan het veranderen is' (Berg, 2019).

Ik reis anders

De Jonge Klimaatbeweging is de stem van diverse jongerenorganisaties. De beweging probeert beleid te beïnvloeden door middel van campagnes en door gesprekken met politici, beleidsmakers en bedrijfsleven. De beweging lanceerde *#Ikreisanders*, een campagne waarin op zoek wordt gegaan naar meer duurzame manieren om te reizen. Wanneer er goede alternatieven voorhanden zijn, moet de reiziger het vliegtuig laten staan (De Jonge Klimaatbeweging, 2019).

Geniet, maar vlieg met mate

Ook luchtvaartmaatschappij KLM is een campagne gestart om reizigers bewust te maken van de milieu-impact van vliegen. De campagne 'Fly Responsibly' (Vlieg Verantwoord) bestaat uit een website en een YouTube-filmpje. In een interview met de krant Trouw trok KLM-topman Peter Elbers de vergelijking met drinken. "Wij vinden dat je bewust moet vliegen. Analoog aan 'drink met mate'." (Hermanides, 2019). KLM benadrukt dat duurzame luchtvaart een gezamenlijke verantwoordelijkheid betreft. De reiziger krijgt suggesties wat hij kan doen. Zo kan hij zijn CO₂-uitstoot compenseren met de CO2ZERO-optie van de luchtvaartmaatschappij. Ook wordt hij aangemoedigd andere opties te verkennen, zoals de trein. Andere kleine stappen zijn volgens KLM ook waardevol, zoals minder bagage meenemen (minder gewicht betekent minder brandstofgebruik), het kiezen van een milieuvriendelijke accommodatie, videoconferencing in plaats van face-to-face gesprekken en nagaan welke luchtvaartmaatschappij het meest duurzaam bezig is.

Vliegen als het nieuwe roken

De VPRO veronderstelde in een documentaire (VPRO Tegenlicht) dat vliegen wel eens het nieuwe roken zou kunnen worden. De makers stelden indringende vragen: Zijn de glorie-dagen van het toerisme voorbij? Kun je nog wel met goed fatsoen elk jaar op vakantie? Er werd in ieder geval een trend gesignaleerd:

'Terwijl de overheid voorsnog haar zinnen heeft gezet op uitbreiding van Schiphol, is verandering van onderaf al gaande. (...) Het bezit van een auto is geen must meer en een groeiende groep mensen stapt niet langer in het vliegtuig.' (Lubbe Bakker, 2018).

Rolmodellen en vliedschaamte

Nieuwe normen ontstaan meestal doordat rolmodellen zich over bepaalde kwesties uitspreken en voorbeeldgedrag vertonen. Dit speelt ook op het gebied van vliegen en duurzaamheid. Westlake deed in Engeland onderzoek naar de mate waarin duurzame 'leiders' navolging kregen. De voorbeeldfiguren gaven aan niet meer te vliegen. Op basis van een online survey en interviews komt Westlake tot de conclusie dat ongeveer driekwart van de mensen die deze rolmodellen kenden anders ging nadenken over vliegen en klimaatverandering. Ongeveer de helft van de respondenten gaf aan op basis van dit voorbeeldgedrag zelf minder te (zijn gaan) vliegen. Deze vorm van 'leading by example' kan bijdragen aan het ontstaan van een nieuwe sociale norm waarin onbeperkt vliegen geen vanzelfsprekendheid meer is (Westlake, 2018).

Nederlandse rolmodellen

Er zijn ook in Nederland rolmodellen die anders tegen vliegen zijn gaan aankijken. De acteur, zanger en cabaretier Paul Groot werd geïnterviewd voor het Algemeen Dagblad-Magazine (10 augustus 2019) en vertelde de journalist:

'Verder stap ik niet langer onbevangen in een vliegtuig. Vroeger wel. Ik vind een weekendje Barcelona op die manier niet meer kunnen. Neem je toch een vlucht, blijf dan een aantal weken en compenseer je CO₂-uitstoot. Want jongens, we hebben een probleem.' (Rhee, 2019)

De *influencer*, blogger en vlogger Noor de Groot reist als 'Queen of Jetlags' de wereld over. De Groot is een internetfenomeen. Ze maakt foto's en filmpjes van wat ze meemaakt en heeft ruim 700.000 volgers. Ze heeft een eigen YouTube-kanaal met 100.000 abonnees. Ze krijgt gratis spullen (kleding, tassen, schoenen) waarmee ze zich laat fotograferen. Alles wat ze draagt, eet, drinkt of doet is via een linkje bereikbaar voor haar volgers, voornamelijk meisjes en vrouwen tussen de 13 en 25 jaar. De Groot vliegt naar de meest uiteenlopende bestemmingen, maar is ook geïnteresseerd in normen en waarden en het milieu. Ze beseft dat het wringt:

'Het is ook erg, dat gevlieg. Maar ik fiets, naar Parijs ga ik met de auto of de trein, ik koop voor al mijn vluchten CO₂-compensatie, dat laat ik ook zien.' (Koelewijn, 2019).

Ook Floortje Dessing kijkt nu op een andere manier naar het promoten van reizen. De schrijfster van reisboeken en sinds 1995 maker van reisprogramma's plaatste recent kanttekeningen bij haar reisgedrag. De presentatrice heeft geen vliedschaamte, maar is zich er wel van bewust dat reizen vervuult. Ze is nu strenger voor zichzelf. Naar Engeland gaat ze tegenwoordig met de trein:

“Het is hartstikke goed dat we nu dat gesprek over toerisme en milieubelasting hebben, maar ik heb niet ineens spijt van wat ik al die jaren heb gedaan’, vervolgt Floortje. ‘Het is gewoon een groeiend inzicht, iets waar we nu allemaal veel meer mee bezig zijn. Je ziet ook dat BNN stopt met reisprogramma’s die alleen om amusement gaan. Dan kun je zeggen: dat had tien jaar geleden moeten. Ja, met de kennis van nu.” (Veen et al., 2019).

De wetenschap laat zich eveneens niet onbetuigd. Begin 2019 stuurden 350 wetenschappers een open brief naar de media, getiteld 'Klimaatakkoord: tijd voor politiek leiderschap!'. In de brief geven de wetenschappers de scholieren, die staken voor een ambitieuzer klimaatbeleid, gelijk. Ook pleiten ze voor gedragsverandering:

‘Wij pleiten daarom voor een significante CO₂-belasting voor bedrijven, (...). Het vraagt ook om een gedragsverandering bij burgers. Elk individu telt en kan een positieve impact genereren. Door bijvoorbeeld minder vlees te eten, minder te vliegen en minder energie te verspillen.’ (Ekker, 2019).

NRC Handelsblad constateert dat ‘vliedschaamte’ ook de academische wereld heeft bereikt. De krant merkt op dat heel wat wetenschappers met het vliegtuig afreizen naar conferenties en dat het ongemak daarover groeit. Wie eerst een ‘groene gek’ was, wordt nu door zijn collega’s serieus genomen (Wiel, 2019).

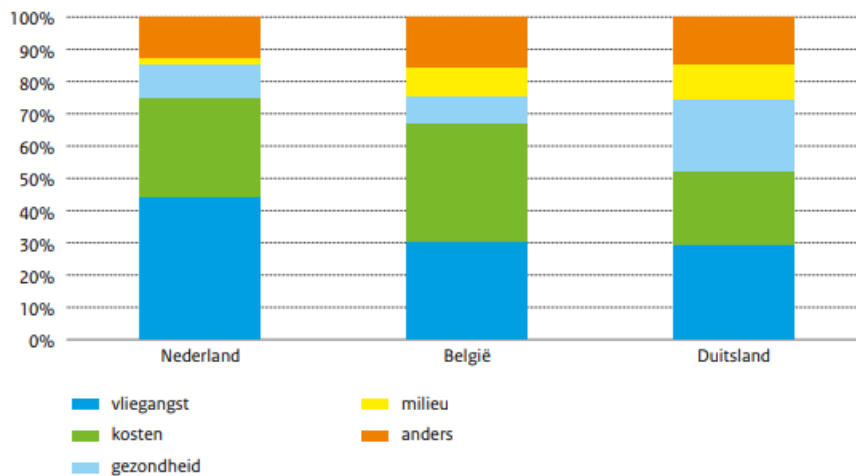
Vliedschaamte overschat

Is ‘vliedschaamte’ een niet te onderschatten trend? Niet iedereen ziet dat zo. De Telegraaf constateert dat er onder de Nederlanders totaal geen sprake is van ‘vliedschaamte’. We vliegen immers meer dan ooit. Vorig jaar werd een nieuw record gevestigd met bijna 7% meer verkochte vliegtickets dan in 2017. Het ging om ruim negen miljoen transacties. Voorzitter Frank Oostdam van reisbrancheorganisatie ANVR:

‘Het is kolder dat de consument zich zou schamen om een vliegvakantie te nemen. Dat is slechts een heel kleine groep. In werkelijkheid vliegen we erop los. Dat blijkt ook uit onze eigen cijfers.’ (Eldering, 2019).

In 2018 presenteerde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in *De vliegende Hollander* de resultaten van een grootschalige enquête uit 2016. In een jaar tijd maakt 58% van de volwassen Nederlanders een vliegreis, 42% doet dit niet. Voor 10% van de niet-vliegers is het milieu in 2016 een reden om vliegreizen te mijden (Zijlstra et al., 2018). Uit een enquête in 2013 bleek al dat de factor ‘milieu’ door Nederlanders niet vaak wordt genoemd als reden om niet te vliegen, zeker in vergelijking met België en Duitsland.

Figuur 2 Reden om niet te vliegen (Gordijn, 2015) Bron: KiM-enquête uit 2013.



5. Harde feiten?

We vliegen er volgens ANVR dus meer dan ooit op los. Toch zit internationaal reizen met de trein in de lift. NS en de reisorganisatie de Treinreiswinkel zien het aantal internationale treinreizen groeien. Het aantal reizigers naar Berlijn nam in 2018 met 9 % toe en het aantal reizigers naar Brussel met 12 procent. Het aantal Thalys-tickets op de route Amsterdam-Brussel-Parijs groeide met 6 procent. De Treinreiswinkel maakte een spectaculaire groei door: het aantal passagiers steeg met 30 procent ten opzichte van 2017.

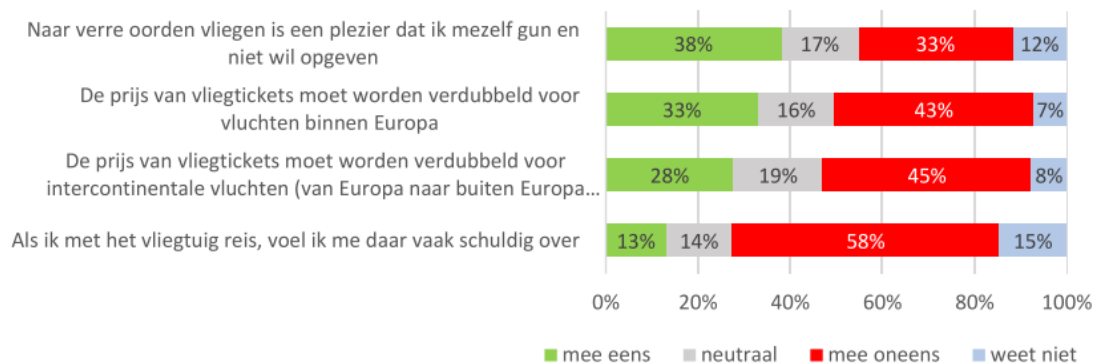
Dat het internationale reizen per trein groeit betekent niet per definitie dat deze reizigers anders met het vliegtuig waren gegaan. De Treinreiswinkel en NS leggen echter nadrukkelijk de link met een groeiend milieubewustzijn. Helmut Brall, directeur van de Treinreiswinkel: 'Steeds meer mensen zijn zich ervan bewust dat vliegen vervuילend is en zien de trein als een alternatief (...) Mensen zeggen niet alleen dat ze beter met de trein kunnen reizen, ze doen het ook echt.' NS komt tot dezelfde conclusie. Het aantal groepsreizen van scholen, hogescholen en universiteiten per trein groeit: 'zij kiezen bewust voor de trein, omdat dat groener is.' (Hermanides, 2018).

Kleine minderheid heeft last van 'vliegwrøeging'

Als we ANVR en NS mogen geloven stijgt zowel het aantal vliegreizen als treinreizen. Ook enquêtes geven nog geen glashelder beeld. Er is nog nauwelijks onderzoek beschikbaar. Begin 2019 vroeg onderzoeksbureau I&O aan een representatieve steekproef Nederlanders of ze zich schuldig voelden als ze in het vliegtuig stapten (figuur 2). Slechts een beperkt aantal reizigers had last van 'vliegwrøeging': 13 procent bleek het eens met de stelling 'Als ik met het vliegtuig reis, voel ik me daar vaak schuldig over' (Kanne et al., 2019). Het komt het meest voor onder hoger opgeleiden (21%); GroenLinks-kiezers (32%), Partij voor de Dieren-kiezers (31%) en D66-kiezers (21%).

Figuur 3 Stellingen over vliegen (Kanne et al., 2019)

In welke mate bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?

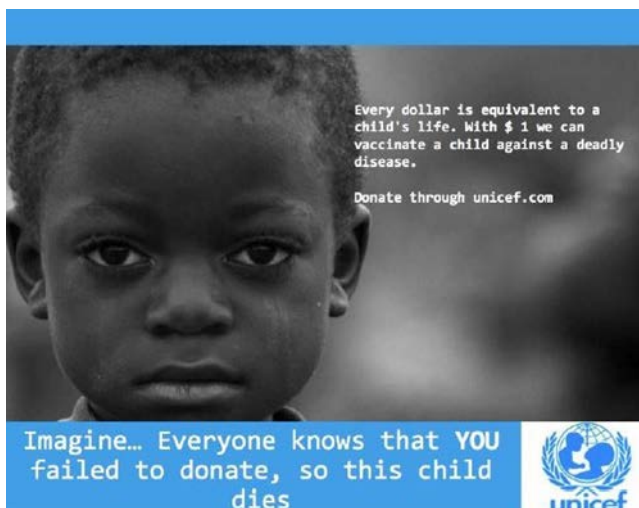


6. Vliedschaamte stimuleren met schaamte-boodschappen?

Stel dat de overheid de norm “niet- of minder vliegen” zou willen versterken, hoe zou dat dan kunnen? Wetenschappers reiken verschillende mogelijkheden aan. Zo kunnen rolmodellen (denk aan een “groene” Floortje Dessing) een voorbeeldfunctie vervullen (Westlake, 2018). Ook spelen marketeers wel in op emoties. Ze gebruiken dan specifieke negatieve boodschappen om een “emotionele onbalans” te creëren (Moes, 2014). Dit veroorzaakt psychisch ongemak waardoor de ontvangers van de boodschap idealiter hun gedrag gaan veranderen. De meest gebruikte is de angstboodschap (fear appeal), zoals “Roken is dodelijk” op pakjes sigaretten. Mensen worden bang gemaakt voor het ongewenste gedrag.

Bij een schaamteboodschap worden mensen erop geattendeerd dat ze een belangrijke waarde of norm overtreden wanneer ze het ongewenste gedrag uitvoeren. Ze denken dat anderen hun gedrag, zoals te pas en te onpas vliegen, afkeuren.

De schaamteboodschap moet subtiel worden gebracht, omdat de boodschap anders leidt tot weerstand. Zo is het niet verstandig om erop te hameren dat mensen die vliegen slechte of immorele mensen zijn. Mensen moeten zelf de conclusie trekken dat anderen hun gedrag afkeuren (van den Putte et al., 2015).



Figuur 4 Voorbeeld van een schaamteboodschap “Everyone knows you failed to donate” in experimenteel onderzoek (Moes, 2014)

7. Rond het kampvuur

Krijgt de flying shame-beweging ook in Nederland voet aan de grond? De eerste rolmodellen geven het goede voorbeeld, maar ontstaat er echt een nieuwe sociale norm? Voldoende reden om de Nederlandse situatie eens nader onder de sociaal-psychologische loep te nemen. Tijdens de kampvuur-sessie stellen we enkele (ongemakkelijke) vragen:

- hoe overtuigend zijn de signalen dat vliedschaamte in Nederland toeneemt? Wordt vliegen het nieuwe roken of is er in ons land van vliedschaamte niet of nauwelijks sprake?
- hoe kan een nieuwe norm, zoals 'niet- of minder vliegen', ontstaan?
- hoe waarschijnlijk is het dat een *groot* deel van de Nederlanders vrijwillig afziet van vliegreizen?
- welke invloed hebben rolmodellen (in binnen- en buitenland)?
- stel dat we vliedschaamte in Nederland willen aanwakkeren, hoe zou dat dan het beste kunnen? Met 'schaamteboodschappen'?
- 'vliedschaamte' legt de nadruk op 'minder' of 'niet' vliegen. Zou het niet verstandiger zijn in te zetten op het *vergroenen* van luchtvaartreizen, bijvoorbeeld door passagiers te wijzen op CO₂-compensatiemogelijkheden?

In 2010 is Nederlanders gevraagd wie de belangrijkste voorbeeldfunctie vervult bij duurzame ontwikkeling (Verbeek et al., 2010). De meeste mensen noemen dan de nationale overheid (67%), gevolgd door bedrijven/industrie (41%) en 37% denkt aan zichzelf:

- betekent dit dat de (rijks) overheid en het bedrijfsleven het voortouw moeten nemen en het vliegen van ambtenaren en werknemers aan banden moeten leggen?

Literatuur

- Ammelrooy, P. van (2019). 'Vliedschaamte' wint enig terrein. *De Volkskrant* (9 januari 2019).
- Berg, I. van de (2019). Zo leuk is het niet meer. *NRC Handelsblad* (6 juli 2019): 4-5.
- Boon, T. de. (2018). Vliedschaamte. Retrieved 20 november 2018, from <https://www.taalkbank.nl/2018/11/20/vliedschaamte/>.
- de Hooge, I.E., Breugelmans, S.M., et al. (2008). Not so ugly after all: When shame acts as a commitment device. *Journal of Personality and Social Psychology* 95 (4): 933-943.
- De Jonge Klimaatbeweging. (2019). #Ikreisanders. Retrieved 14 februari 2019, from <https://www.jongeklimaatbeweging.nl/>.
- EIB (2019) *Svenskarnas klimatåtaganden för 2019: att återvinna, handla lokalt och minska avfallet*.
- Ekker, H. (2019). Wetenschappers steunen klimaatspijbelars: 'Groot gelijk'. Retrieved 7 februari 2019, from <https://nos.nl/artikel/2270851-wetenschappers-steunen-klimaatspijbelars-groot-gelijk.html>.
- Eldering, P. (2019). We vliegen erop los: vliedschaamte bestaat alleen op papier. *De Telegraaf* (22 januari 2019).
- Hermanides, E. (2018). Dankzij de 'vieze' luchtvaart pakken internationale reizigers vaker de trein. Retrieved 18 december 2018, from <https://www.trouw.nl/duurzaamheid-natuur/dankzij-de-vieze-luchtvaart-pakken-internationale-reizigers-vaker-de-trein~b3d7a683/>.
- Hermanides, E. (2019). KLM: Vliegen is als drinken, doe het met mate. *Trouw* (20 juli 2019).
- Kanne, P., Hofweegen, T. van, et al. (2019). Duurzaam denken is nog niet duurzaam doen. De CO2 voetafdruk van Nederland. Amsterdam: I&O Research.
- Koelewijn, R. (2019). 'Ik ben niet zo high maintenance'. *NRC Handelsblad* (25 mei 2019): 14-15.
- Lubbe Bakker, S. (2018). Reizen is het nieuwe roken *VPRO Tegenlicht* VPRO.
- Moes, A. (2014). *De kracht van emoties in charity-ads. Het effect van negatieve emoties, opgeroepen door verschillende goede doelen reclames, op het donatiegedrag van ontvangers*, UvA, Graduate School of Communication.
- Natuur & Milieu (2019). De vlucht naar voren. De noodzaak van Nederlands klimaatbeleid voor de luchtvaart. Utrecht: Natuur & Milieu.
- Rhee, A. van (2019). Paul Groot: "De bak modder die je over je heen krijgt, wordt steeds groter". *AD Magazine* (10 augustus 2019): 10-15.
- Sampson, H. (2019). Europe's 'flight shame' movement doesn't stand a chance in the U.S. *The Washington Post* (9 juli 2019).
- van den Putte, B., Verleggh, P., et al. (2015). Gedragsverandering via campagnes 2.0. Aanvullende inzichten uit de wetenschappelijke literatuur. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Veen, T. de. en Wiel, C.vand.W. (2019). Ik weet dat ik mijn familie opzadel met zorgen. *NRC Handelsblad* (7 juli 2019): 17-23.
- Verbeek, D. en Boelhouwer, J. (2010). 23 Milieu van later, wiens zorg nu? *Sociaal en cultureel rapport SCP*: 523-545.
- Westlake, S. (2018). *A Counter-Narrative to Carbon Supremacy: Do Leaders Who Give Up Flying Because of Climate Change Influence the Attitudes and Behaviour of Others?*, Cardiff University.
- Wiel, C. van de (2019). Vliegen naar een congres gaat wringen. *NRC Handelsblad* (1 augustus 2019).
- World Nature Fund WWF (2019) *WWFs Klimatbarometer: Allt fler väljer bort flyg och kött – och kvinnorna går före 2019*, <https://www.wwf.se/pressmeddelande/wwfs-klimatbarometer-allt-fler-valjer-bort-flyg-och-kott-och-kvinnorna-gar-fore-3241404/>

Zijlstra, T. en Huibregtse, O. (2018). De Vliegende Hollander. Hoeveel Nederlanders vliegen en de keuzes die ze maken bij een vliegreis. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.