

Aan: Directie van Transavia

Datum: 27 juli 2026

Betreft: Misleidende duurzaamheidsclaims

Geachte directieleden,

Op 22 juli jl. plaatste uw bedrijf een bericht op LinkedIn over de introductie van de Airbus A321neo op de luchthavens in Rotterdam en Eindhoven (bijlage). In dit bericht stelt Transavia dat de 'noise footprint' van de Airbus A321neo zo'n 50% kleiner is en dat de CO2 uitstoot per passagier ruim 15% minder is in vergelijking met de Boeing 737-800 die wordt uitgefaseerd en dat zij op deze manier bouwt aan een stillere en zuinigere luchtvaart die klaar is voor de toekomst.

Wij wijzen u erop dat deze uitspraken misleidend zijn. Ze kwalificeren als misleidende duurzaamheidsclaims onder de Code voor Duurzaamheidsreclame van de Stichting Reclame Code (<http://www.code-voor-duurzaamheidsreclame>). We lichten dit hierna toe.

1. Met de claim dat de 'noise footprint' van de Airbus A321neo zo'n 50% kleiner is, en de stelling dat Transavia hierdoor aan een stillere luchtvaart werkt, suggereert u dat de geluidsoverlast voor omwonenden halveert. Dit is – zoals u weet – niet het geval. Door de logaritmische schaal van gemeten geluid in decibel (dB) betekent een halvering van de gemeten geluidsterkte een afname van 3 dB. Een afname van 3 dB is in de praktijk voor de mens nauwelijks merkbaar. U bent vast bekend met het fragment uit een technische briefing in de Tweede Kamer met luchtvaartdeskundige Willem Franken (EASA): <https://youtu.be/9u1lj6O-vf8?si=ZWxydnh19OLICGtV>.
2. De claim dat de CO2 uitstoot per passagier ruim 15% minder is in vergelijking met de Boeing 737-800 is ook misleidend. Hier gebruikt Transavia bewust een verkeerde maatstaf. De A321neo vervoert immers 30% meer passagiers dan de Boeing 737-800 (uitgaande van maximale bezetting). De CO2 uitstoot per vliegtuig neemt door de vlootverzwaring toe.
3. Bovendien stoot de luchtvaart meer schadelijke stoffen uit. Hieronder volgen 2 voorbeelden:
 - Uit de emissiecertificaten van de Airbus A321neo Leap-1A motor blijkt dat de stikstofuitstoot van dit type bijna 50% meer bedraagt dan de stikstofuitstoot door de Boeing 737-800 CFM56-7B27E motor. Dit is ook de uitkomst van het onderzoek door NLR naar de stikstofuitstoot op Eindhoven Airport in 2025

(gepubliceerd in maart 2026): vlootvernieuwing en vlootverzwaring leiden tot een toename van stikstofemissies.

- Uit recent wetenschappelijk onderzoek blijkt dat de *lean-burn* motoren van de Airbus A321neo weliswaar veel minder roet uitstoten, maar dat dit geen significant effect heeft op het aantal ijskristallen in condensstrepen (<https://www.nature.com/articles/s41586-026-10286-0>). Zoals u weet, versterken condensstrepen het broeikaseffect. De klimaatimpact van condensstrepen is zelfs twee keer zo groot als de impact van CO₂, zoals blijkt uit een onderzoek door EASA in opdracht van de Europese Commissie (https://climate.ec.europa.eu/news-other-reads/news/updated-analysis-non-co2-effects-aviation-2020-11-24_en).

De claim dat Transavia bouwt aan een zuinigere luchtvaart suggereert dat vervanging van de Boeing 737-serie door de Airbus A321neo bijdraagt aan vermindering van de opwarming van de aarde en van de stikstof depositie. Dit is – zoals we hiervoor hebben toegelicht – niet het geval.

We verzoeken u vriendelijk doch dringend erop toe te zien dat Transavia de berichtgeving met misleidende duurzaamheidsclaims staakt. Indien u hier geen gehoor aan geeft, zijn wij genooddaakt om deze claims voor te leggen aan de Stichting Reclame Code.

Indien u nog vragen hebt naar aanleiding van bovenstaande, horen we dat graag.

Hoogachtend,


Mr. drs. A.N. Krol

Juridisch adviseur

@btvrotterdam.nl