

# Ranglijst Zakelijk Vliegen

Een analyse van de  
CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2023  
van zakelijke vliegreizen  
door 47 grote bedrijven  
in Nederland



**NATUUR  
& MILIEU**

Laat zien dat het kán

April 2025

# Samenvatting

Zakelijk vliegen draagt aanzienlijk bij aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaartsector. Tijdens de coronapandemie ontdekten veel bedrijven dat veel zakelijke vliegreizen niet nodig waren door digitale vergaderingen. Hierdoor daalde de zakelijke vlieguitstoot. Een groot deel van de bedrijven gaf aan deze daling vast te willen houden. De Travel Smart Campaign van de Europese milieuorganisatie Transport & Environment monitort sindsdien voor meer dan driehonderd wereldwijd opererende bedrijven in welke mate dit lukt, en inspireert ze om doelen te stellen en duurzaam reisbeleid in te voeren. De resultaten worden jaarlijks gepubliceerd in de Travel Smart Ranking.

Tegelijk met de Travel Smart Ranking publiceert Natuur & Milieu nu de **Ranglijst Zakelijk Vliegen**. Deze ranglijst bouwt voort op de methodologie en inzichten van de Travel Smart Ranking en biedt een verdiepende blik op de prestaties van Nederlandse bedrijven. Hiermee laten wij zien in hoeverre het Nederlandse bedrijven lukt om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun vliegreizen terug te dringen, en daarmee hun bijdrage aan de klimaatopgave te leveren. Hiermee willen we bedrijven aanmoedigen om de CO<sub>2</sub>-reducties in de toekomst te maximaliseren.

## Methodie

Voor de ranglijst zijn 47 grote (1.000+ medewerkers) bedrijven geselecteerd die actief zijn in Nederland.

De bedrijven zijn beoordeeld op acht indicatoren, die gaan over de mate van transparantie in hun rapportage, over reductiedoelen en over de daadwerkelijke emissiereducties. De gegevens in de ranglijst komen uit data van het Carbon Disclosure Project (CDP) uit 2023, die geanalyseerd zijn door Transport & Environment in het kader van de Travel Smart Ranking. Deze data zijn aangevuld met gegevens uit openbare bronnen van niet-rapporterende bedrijven en vergeleken met data uit pre-covidjaar 2019.

## Belangrijkste bevindingen

- **De totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van zakelijke vliegreizen daalde flink tussen 2019 en 2023.** De 32 bedrijven in de ranglijst waarvan de emissiereductie bekend was, behaalden in 2023 samen gemiddeld 36 procent CO<sub>2</sub>-reductie op zakelijke vliegreizen ten opzichte van 2019. Dat is opvallend, omdat vrijetijdsvliegreizen in 2023 al veel dichterbij het niveau van 2019 zaten. Mogelijk bekijken de veranderingen in zakelijk vliegverkeer beter dan die voor vrije tijd, mede door het stellen van doelen en de ervaring dat zakendoen online en reizen per trein ook efficiënt kunnen plaatsvinden.
- **Koplopers tonen aan dat reductie haalbaar is.** Uit onze analyse blijkt dat in elke onderzochte sector minimaal één organisatie laat zien dat

minder vliegen kán. Koplopers: Royal BAM (-49%), EY (-59%), ABN AMRO (-43%), Ahold Delhaize (-84%), Vodafone (-60%), DSM (-53%), Antea (-90%) en Port of Rotterdam (-53%).

- **Gebrek aan monitoring en beleid bij achterblijvers.**

Er zijn echter ook veel bedrijven die achterblijven. Zij rapporteren bijvoorbeeld helemaal niet over de emissies van zakelijke (vlieg)reizen (9 van de 47), stellen geen doelen voor zakelijke (vlieg)reizen (34 van de 47), en/of zorgen zelfs voor meer emissies dan in 2019 (4 van de 47). Zij laten zien dat het reduceren van vliegemissies voor hen geen prioriteit heeft.

- **De verschillen tussen sectoren zijn groot.**

De sectoren Consultancy-, Finance- en Ingenieurs presteren over het algemeen goed op minder vliegen, terwijl Bouw & Offshore en Industrie achterblijven. Met name voor de industriële sector is dat een gemiste kans, omdat deze voor veel zakelijke vluchten zorgt. Het is dus belangrijk dat ook zij werk maken van een reductie.

- **Leden van Coalitie Anders Reizen scoren goed.**

Negen van de tien best presterende bedrijven zijn lid van de Coalitie Anders Reizen, terwijl slechts één van de tien slechtst presterende organisaties lid is.

## **Conclusies en aanbevelingen**

Dat het zakelijke vliegverkeer in 2023 nog altijd aanzienlijk minder CO<sub>2</sub>-uitstoot dan vóór de coronapandemie, is bemoedigend. Maar zeer waarschijnlijk is er nog veel meer reductie mogelijk wanneer bedrijven beter zouden monitoren en doelen zouden stellen. Bovendien neemt het vliegverkeer wereldwijd toe. Dat vraagt om blijvende aandacht voor het behoud van de emissiereducties.

Onze aanbevelingen voor bedrijven zijn: stel ambitieuze reductiedoelen; zorg voor monitoring; rapporteer extern over de voortgang; en beperk vliegreizen door alternatieven in te zetten, zoals treinreizen en videoconferenties. De Coalitie Anders Reizen ondersteunt deelnemende ondernemingen bij effectievere beleidsvorming en kennisdeling. Wanneer meer ondernemingen zich aansluiten bij deze coalitie, helpt dat de CO<sub>2</sub>-emissies van het vliegverkeer verder terug te dringen. Daarnaast kan de Nederlandse overheid bijdragen aan het verder verminderen van vliegemissies. Dat kan ze doen door rapportage van deze emissies te verplichten als onderdeel van de rapportageverplichting voor werkgebonden personenmobiliteit, en door te werken aan betere internationale treinverbindingen.

# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	2
<b>Inleiding</b>	5
Travel Smart Campaign en de Zakelijk Vliegranglijst	6
Leeswijzer	6
<b>Methode</b>	7
Selectiemethode bedrijven	7
Dataverzameling	7
Rangschikkingsmethode	7
<b>Resultaten</b>	9
Ranglijst Zakelijk Vliegen 2023	9
Doelen	11
Rapportage	12
Daadwerkelijke CO2-reductie	12
Algemene conclusies	13
Vergelijkingen tussen sectoren	13
Vergelijkingen binnen sectoren	13
<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	17
Conclusie: koplopers tonen aan dat emissiereductie haalbaar is	17
Aanbevelingen: bedrijven en beleidsmakers aan zet	18
<b>Bijlage 1: Geselecteerde bedrijven</b>	20
<b>Bijlage 2: Beoordelingscriteria</b>	22
<b>Bijlage 3: Vragenlijst bedrijven (niet-CDP)</b>	25
<b>Colofon</b>	26

# Inleiding

Zakelijk vliegen levert een grote bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart. Het aandeel zakelijke reizigers op Schiphol schommelde tot de coronapandemie rond de 32 procent.<sup>1</sup> Ook op grote luchthavens in andere landen was het percentage zakelijke vlieggreizen ongeveer zo groot.

Maar dat is veranderd. Tijdens de coronapandemie merkten veel organisaties en werknemers – noodgedwongen – dat veel zakenvluchten niet nodig waren.<sup>2</sup> Met videovergaderen kon ook goede afstemming plaatsvinden, en minder zakenreizen leverden veel op voor de productiviteit en het welzijn van medewerkers. Het zorgde bovendien voor lagere kosten.

Veel bedrijven maakten in die periode reisbeleid en stelden doelen om het zakelijk vliegen ook op de lange termijn te beperken.<sup>3</sup> Dat had resultaat: het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) rapporteerde dat het aantal zakelijke vlieggreizen in 2023 vanuit Nederland 29 procent lager was dan in

2019, terwijl het aantal vrijetijdsvluchten alweer veel dichterbij het niveau van 2019 zat.<sup>4</sup> En dat terwijl de wereldwijde reisrestricties naar aanleiding van de coronapandemie in 2023 volledig waren opgeheven.

Toch is er nog veel potentie om zakelijk vliegen verder te reduceren. De Europese milieuorganisatie Transport & Environment concludeerde begin 2024 dat 83 procent van de vooraanstaande multinationals wereldwijd geen geloofwaardige doelen stellen om hun zakelijke vlieguitstoot te verminderen.<sup>5</sup> Een andere conclusie was dat bedrijven met een specifiek doel op vliegmissies tussen 2019 en 2023 een veel hogere CO<sub>2</sub>-reductie behaalden (48 procent) dan bedrijven zonder doel (28 procent).<sup>6</sup> Daarnaast zijn er nog altijd bedrijven die niet rapporteren over de emissies van zakelijk vliegen. Beide zaken – beleid en rapporteren over uitstoot – zijn bewezen belangrijk voor effectief CO<sub>2</sub>-reductiebeleid.<sup>7,8</sup> Als meer bedrijven hiermee aan de slag gaan, kan de CO<sub>2</sub>-reductie van zakelijk vliegen ook op de lange termijn worden beperkt.

Bovendien kan het effect van minder zakelijk vliegen verder reiken dan alleen CO<sub>2</sub>-reductie van die specifieke vluchten. In 2019 betrof de volledige groep zakelijke luchtvaartreizigers in Nederland slechts 5 procent van de bevolking, maar zij waren verantwoordelijk voor 30 procent van alle vluchten (zakelijk en niet-zakelijk).<sup>9</sup> Dat komt onder andere doordat: zakelijke reizigers via hun werk een internationaal sociaal netwerk opbouwen; ze minder reisweerstand ervaren door hun ervaring met reizen; en ze loyaliteitspunten sparen die worden ingezet bij privéreizen.<sup>10</sup> Zo zorgt een vermindering van zakelijke vlieggreizen op de lange termijn indirect ook voor minder vrijetijdsvluchten.

Natuur & Milieu acht het cruciaal dat de vermindering van zakelijke vlieggreizen wordt behouden en structureel verder vermindert.

Wij werken daarom samen met de Travel Smart Campaign van Transport & Environment aan het bestendigen van deze trend. We monitoren welke bedrijven werk maken van het verminderen van hun vliegmissies, en sporen bedrijven die dat onvoldoende of niet doen aan het wél te doen.

1 [Zakelijk vliegen: de reiziger, de reizen, de motieven en de vooruitzichten | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2021](#)

2 [Grote Nederlandse bedrijven gaan ook ná corona minder vliegen | Nieuwsuur | 2020](#)

3 [Bedrijven blijven minder vliegen, maar KLM gaat uit van 'duurzaam herstel' | Nieuwsuur | 2022](#)

4 [Vlieggedrag na de COVID-19 pandemie | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2024](#)

5 [Travel Smart Briefing | Transport & Environment | 2024](#)

6 [Travel Smart Ranking | Transport & Environment | 2025](#)

7 [Wereldwijd worstelen bedrijven met terugdringen uitstoot, maar succesformule koplopers werkt | Change Inc. | 2023](#)

8 [CO<sub>2</sub>-reductiedata essentieel voor bedrijven om kloof te overbruggen tussen ambitie en actie | Capgemini | 2023](#)

9 [Zakelijk vliegen: de reiziger, de reizen, de motieven en de vooruitzichten | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2021](#)

10 [Zakelijk vliegen: de reiziger, de reizen, de motieven en de vooruitzichten | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2021](#)

## Travel Smart Campaign en de Zakelijk Vliegenglijst

De afgelopen jaren bracht Natuur & Milieu de Travel Smart Ranking onder de aandacht in Nederland. Dit jaar komen wij in samenwerking met de Travel Smart Campaign met een uitgebreidere analyse. Hierin vergelijken wij de manier van rapporteren, de reductiedoelen en de daadwerkelijke emissie-reducties tussen 2019 en 2023 van 47 bedrijven die actief zijn in Nederland. Het resultaat is opgenomen in een ranglijst in dit rapport. Dit rapport brengen wij tegelijkertijd uit met de publicatie van de Travel Smart Ranking, en is een aanvulling daarop.

Natuur & Milieu is voornemens het opstellen van deze ranglijst jaarlijks te herhalen, en daarmee het beleid en de daadwerkelijke reducties te blijven monitoren. Hiermee willen we bedrijven aanmoedigen de reducties te blijven maximaliseren.

## Leeswijzer

- In hoofdstuk 1 lichten we onze methode toe om bedrijven te selecteren en punten toe te kennen. Op basis hiervan kwam de ranglijst tot stand.
- In hoofdstuk 2 presenteren we de resultaten. Eerst geven we een overzicht van de bevindingen voor alle bedrijven, waarna we dieper ingaan op specifieke sectoren.
- Tot slot trekken we in hoofdstuk 3 conclusies over de trends die uit de analyse naar voren komen, en doen we aanbevelingen voor bedrijven en beleids-makers van de overheid.

# Methode

## Selectiemethode bedrijven

Voor de ranglijst van 2023 zijn 47 grote bedrijven geselecteerd die actief zijn in Nederland. Bedrijven zijn ingedeeld op sector, om de prestaties van bedrijven ook af te kunnen zetten binnen de eigen branche. Om een goede in-sector vergelijking te kunnen maken, telt elke categorie minimaal vijf bedrijven. Indien een categorie op minder dan vijf bedrijven uitkwam, zijn deze bedrijven in de categorie overig geplaatst. In bijlage 1 is meer te lezen over de selectiemethode en is het volledige overzicht van de geselecteerde bedrijven per sector te vinden.

## Dataverzameling

Deze publicatie is onderdeel van de Travel Smart Campaign van onze partner Transport & Environment. Voor het opstellen van de ranglijst is gebruikgemaakt van de data van het Carbon Disclosure Project (CDP) uit 2019 en 2023. De analyse van de data ontving Natuur & Milieu van Transport & Environment.

Aan bedrijven die niet aan het CDP rapporteren en ook deel uitmaken van de Travel Smart Ranking, stuurde Transport & Environment een vragenlijst. De geanalyseerde data uit die vragenlijsten ontving Natuur & Milieu eveneens van Transport & Environment. Daarnaast rapporteert een aantal

bedrijven niet aan CDP; deze zijn alleen onderdeel van de Nederlandse ranglijst, waardoor wij over hen geen geanalyseerde data van Transport & Environment kregen. Deze bedrijven stuurde Natuur & Milieu zelf een aantal schriftelijke vragen. Data uit deze vragenlijsten zijn alleen opgenomen in de ranglijst als bedrijven konden laten zien dat ze ook gepubliceerd zijn in openbare bronnen zoals jaarverslagen, en/of gevalideerd zijn door een onafhankelijke partij. Indien wij hierop (na twee verzoeken) geen reactie ontvingen, trachtten wij op basis van jaarverslagen en duurzaamheidsrapportages de benodigde informatie alsnog te verzamelen. Tot slot controleerden wij steekproefsgewijs de verkregen CDP-data via jaarverslagen.

## Doelen en rapportage op wereldwijd niveau

Vanuit praktisch oogpunt is ervoor gekozen om wereldwijde gestelde doelen en emissies van zakelijk vliegen te verzamelen. Hoewel de bedrijven in deze ranglijst allemaal een sterke aanwezigheid hebben in Nederland wat betreft omzet en/of aantal werknemers, rapporteren veel bedrijven namelijk niet specifiek over de uitstoot van hun Nederlandse onderdeel. Het enige niveau waarop je organisaties goed kunt vergelijken, is daarom het internationale niveau. Dat betekent ook dat gestelde doelen op vliegmissies van specifiek Nederlandse onderdelen van wereldwijd opererende organisaties buiten

beschouwing worden gelaten. Dat pakt bijvoorbeeld nadelig uit voor organisaties waarvan de Nederlandse takken een hoger reductiedoel voor vliegreizen hebben dan hun internationale moederorganisaties.

## Rangschikkingmethode

Om tot een rangschikking te komen, zijn bedrijven beoordeeld op basis van acht indicatoren. Elke indicator is opgesplitst in verschillende niveaus, die een bedrijf een specifiek aantal punten opleverden. De scoringsrange loopt van -8 (minimum score) tot 14 punten (maximum score).

## Indicatoren op gebied van monitoring, reductiedoelen en daadwerkelijke emissiereducties

Het daadwerkelijk reduceren van de emissies van zakelijk vliegen zorgt voor een lagere klimaatimpact en is voor de ranglijst daarom een zeer belangrijke indicator. Maar bedrijven met een hoge emissiereductie hebben niet automatisch een hoge plaats in de ranglijst. Dat is omdat naast emissiereductie ook het hebben van extern geverifieerde data en specifieke doelen belangrijk zijn. Monitoring, externe verificatie en het stellen van reductiedoelen zijn belangrijk voor transparantie, tonen de bereidheid de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zakelijke vliegreizen langdurig te verminderen en zijn bewezen belangrijk voor

effectief CO<sub>2</sub>-reductiebeleid.<sup>11,12</sup> Daarom zijn deze factoren ook belangrijk in onze ranglijst.

Bedrijven die niet rapporteren over hun vliegmissies, emissies van zakenreizen en zelfs niet over Scope 3-emissies (brede categorie van indirecte uitstoot van broeikasgassen door bedrijven, waar zakelijk reizen onder valt) krijgen minpunten. Het monitoren van de emissies van vliegreizen van bedrijven is een voor de hand liggende eerste stap om deze te verminderen. In veel gevallen berekenen bedrijven de emissies van elke transportwijze afzonderlijk, en tellen deze vervolgens bij elkaar op om Scope 3- of Business Travel-emissies te rapporteren. Het afzonderlijk rapporteren van emissies van vliegreizen zou een zeer beperkte extra last moeten zijn en zou de transparantie vergroten.

### **Afwijkingen ten opzichte van methodologie Travel Smart Ranking**

De gekozen rangschikingsmethode wijkt op onderdelen af van de rangschikingsmethode die de Travel Smart Campaign hanteert voor zijn Travel Smart Ranking. De belangrijkste reden hiervoor is dat Natuur & Milieu één bedrijvenranglijst per jaar publiceert, terwijl de Travel Smart Campaign meerdere ranglijsten publiceert waarin zij verschillende zaken uitlicht. Zo heeft de Travel Smart Campaign naast de Travel Smart Ranking een 'Emissions Tracker'; daarin worden bedrijven gerangschikt specifiek op basis van behaalde emissiereductie. Wij hebben er daarom voor gekozen behaalde emissiereductie een grotere rol te laten spelen in onze ranglijst dan in de Travel Smart Ranking. Daarnaast zijn er (kleinere) verschillen op het gebied van transparantie en het meerekenen van rapportage van niet-CO<sub>2</sub>-klimaateffecten.

In bijlage 2 staat meer informatie over de acht gebruikte indicatoren en de mogelijke scores die bedrijven kunnen krijgen.

11 [Wereldwijd worstelen bedrijven met terugdringen uitstoot, maar succesformule koplopers werkt | Change Inc. | 2023](#)

12 [CO<sub>2</sub>-reductie: data essentieel voor bedrijven om kloof te overbruggen tussen ambitie en actie | Capgemini | 2022](#)



# Resultaten

In dit hoofdstuk analyseren we de prestaties van bedrijven op het gebied van reducties van emissies van zakelijk vliegen. Ook analyseren we de manier waarop ze rapporteren en welke doelen ze stellen op het gebied van zakelijk vliegen. Eerst bekijken we de gehele lijst. Daarna analyseren we specifieke sectoren.

## Ranglijst Zakelijk Vliegen 2023

Aanvoerder van de ranglijst is ABN AMRO. Dit bedrijf maakt echt werk van de vermindering van zakelijk vliegen. Het heeft een duidelijk reductiedoel gesteld voor de korte termijn (2025), rapporteert hier helder over en laat met een reductie van 43 procent ten opzichte van 2019 zien dat zijn beleid vruchten afwerpt. Ook Arcadis scoort goed, maar de daadwerkelijke CO<sub>2</sub>-reductie is met 29 procent minder groot, waardoor het punten misloopt. Port of Rotterdam en Antea komen ook in de buurt, maar hebben alleen een doel op het verminderen van emissies van zakenreizen, en niet specifiek op reductie van vliegmissies.

Voor de top 10 bedrijven in de ranglijst geldt:

- Dat ze allemaal een reductie van minimaal 35 procent beogen vóór 2025 of 2030;
- Dat ze allemaal een reductiedoel voor zakelijk reizen hebben. Vier van de tien hebben ook specifiek een reductiedoel voor vlieg-reizen;
- Dat ze allemaal emissiereducties op zakelijke vlieg-reizen hebben bewerkstelligd tussen 2019 en 2023. Variërend van 28 procent voor Royal HaskoningDHV tot 90 procent voor Antea;
- Dat zeven bedrijven specifiek over hun vlieg-emissies rapporteren. De drie andere rapporteren over het totaal van hun zakenreisemissies. Daarvan zijn de vlieg-emissies afgeleid.

Onder aan de lijst bevinden zich bedrijven die geen doelen stellen en helemaal niet rapporteren over hun emissies op het gebied van zakelijk reizen, laat staan op het gebied van zakelijk vliegen. Onder deze hekkensluiters bevinden zich Boskalis, Vitol en Pon. Ook Achmea, Danone en Unilever scoren laag in de ranking. Zij zijn niet transparant over hun emissies voor zakelijke mobiliteit in het algemeen en luchtvaart in het bijzonder.

Opvallend is dat van de tien best presterende bedrijven in de ranglijst, er negen lid zijn van de Coalitie Anders Reizen. Dit is een coalitie van zeventig bedrijven die zich inzet voor het terugdringen van de emissies van zakelijke mobiliteit met 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Binnen de coalitie worden onder andere best practices gedeeld over het terugdringen van vlieg-emissies. Van de slechtst presterende tien bedrijven is slechts één organisatie lid van de Coalitie Anders Reizen.

Tabel 1. Beoordelingsmatrix Zakelijk Vliegen 2023

Ranglijst	Bedrijf	Sector	Reductiedoel	Doeljaar	Doel-nauwkeurigheid	Rapportage-nauwkeurigheid	Type Doel	2023 vs. 2019 emissions	Total score
1	ABN AMRO	Finance	-50%	2025	Vliegemissiedoel	Zakenreisemissies	Absoluut	-43%	11,5
2	Arcadis NV	Ingenieursbureaus	-50%	2025	Vliegemissiedoel	Vliegemissies	Intensity	-29%	11
3	Port of Rotterdam	Overig	-50%	2030	Zakenreisdoel	Vliegemissies	Absoluut	-53%	11
4	Antea	Ingenieursbureaus	-50%	2030	Zakenreisdoel	Vliegemissies	Absoluut	-90%	11
5	EY Global	Consultancy	-35%	2025	Vliegemissiedoel	Zakenreisemissies	Absoluut	-59%	10
6	Royal HaskoningDHV	Ingenieursbureaus	-67%	2030	Zakenreisdoel	Vliegemissies	Absoluut	-28%	10
7	PricewaterhouseCoopers (PwC)	Consultancy	-50%	2030	Zakenreisdoel	Vliegemissies	Absoluut	-49%	9,5
8	NN Group NV	Finance	-50%	2030	Zakenreisdoel	Zakenreisemissies	Absoluut	-46%	9,5
9	Vattenfall	Overig	-50%	2030	Zakenreisdoel	Zakenreisemissies	Absoluut	-36%	9,5
10	Deloitte	Consultancy	-55%	2030	Zakenreisdoel	Vliegemissies	Intensity	-38%	8,5
11	Capgemini	Consultancy	-55%	2030	Zakenreisdoel	AT/Zakenreisemissies	Intensity	-45%	8
12	Vodafone	ICT, Telecom & Technologie			Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	Absoluut	-60%	6,5
13	Signify N.V.	ICT, Telecom & Technologie	-		Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	Absoluut	-48%	5,5
14	ING Group	Finance	-		Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	Absoluut	-36%	5,5
15	Ahold Delhaize	FMCG & Retail	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-84%	5
16	DSM	Industrie	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-53%	5
17	KPMG International	Consultancy			Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Vliegemissies	Absoluut	-40%	5
18	Rabobank	Finance	-42%	2030	Vliegemissiedoel	Vliegemissies	Absoluut	26%	5
19	Accenture	Consultancy	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	AT/Zakenreisemissies	-	-72%	4,5
20	Vopak	Overig	-	-	Geen Doel	Zakenreisemissies	-	-77%	4,5
21	Royal BAM Group nv	Bouw & Offshore	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-49%	4
22	Strukton Groep	Bouw & Offshore	-50%	2030	Zakenreisdoel	Vliegemissies	-	-	4
23	Royal Philips	ICT, Telecom en Technologie	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-40%	3
24	Randstad N.V.	Overig	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-22%	3
25	ASML Holdings	ICT, Telecom & Technologie	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-19%	2,5

26	Wolters Kluwer	Overig	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	AT/Zakenreisemissies	-	-5%	2,5
27	Aegon	Finance	-	-	Geen Doel	AT/Zakenreisemissies	-	-5%	2
28	IKEA	FMCG & Retail	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-53%	1
29	SBM Offshore	Bouw & Offshore	-	-	Geen Doel	Vliegmissies	-	10%	-0,5
30	NXP Semiconductors	ICT, Telecom & Technologie	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Scope 3 rapportage	-	<1%	-0,5
31	Van Oord NV	Bouw & Offshore	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	58%	-1
32	Heineken	FMCG & Retail	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-	-1
33	Tata Steel	Industrie	-	-	Geen Doel	Zakenreisemissies	-	5%	-1,5
34	Shell plc	Industrie	-	-	Geen Doel	Zakenreisemissies	-	-24%	-2
35	Fugro	Ingenieursbureaus	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-	-2
36	JDE Peet's NV	FMCG & Retail	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-	-2
37	Sweco AB	Ingenieursbureaus	-	-	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	-	-	-2
38	AkzoNobel	Industrie	-	-	Geen Doel	Zakenreisemissies	-	-	-2,5
39	Stellantis	Industrie	-	-	Geen Doel	Zakenreisemissies	-	-	-3
40	Achmea	Finance	-	-	Geen Doel	Scope 3 rapportage	-	-	-3
41	Unilever	FMCG & Retail	-	-	Geen Doel	Scope 3 rapportage	-	-	-3
42	Danone	FMCG & Retail	-	-	Geen Doel	Onvoldoende informatie	-	-	-4,5
43	Vitol	Overig	-	-	Geen Doel	Scope 3 rapportage	-	-	-6,5
44	Vanderlande	Industrie	-	-	Geen Doel	Onvoldoende informatie	-	-	-8
45	VDL	Industrie	-	-	Geen Doel	Onvoldoende informatie	-	-	-8
46	Pon	Industrie	-	-	Geen Doel	Onvoldoende informatie	-	-	-8
47	Boskalis	Bouw & Offshore	-	-	Geen Doel	Onvoldoende informatie	-	-	-8

## Doelen

Van de 47 geselecteerde bedrijven hebben er slechts dertien een doel gesteld voor CO<sub>2</sub>-reductie van zakelijke mobiliteit. Van die dertien bedrijven stellen er slechts vier een specifiek doel voor emissiereductie van vlieguren. Dit zijn EY, Arcadis, Rabobank en ABN AMRO. De bedrijven die een emissiereductiedoel stellen, zetten allemaal in op ofwel 2025 ofwel 2030 om emissiereductie te

behalen. Dat zijn jaartallen die voldoende dichtbij zijn om urgentie te creëren voor actie.

De 34 bedrijven die geen doelen stellen voor vermindering van hun zakelijke vlieguren, laten een grote kans liggen om bij te dragen aan het voorkomen van klimaatverandering. Sommige van deze bedrijven geven aan geen doelen te stellen voor reisgerelateerde emissies, omdat deze een zeer klein aandeel hebben in hun totale emissies. Dit maakt de

duurzaamheidsplannen van deze bedrijven minder geloofwaardig. Het ontwikkelen van reisbeleid gericht op minder zakenvluchten is bewezen haalbaar, en het is klimaattechnisch relevant doordat een aanzienlijk aantal bedrijven ze al ontwikkelt en implementeert. Het verminderen van het aantal zakenvluchten en ze vervangen door vormen van virtuele samenwerking of door alternatieven per spoor, is een gemakkelijke en haalbare manier om luchtvaartemissies terug te brengen.

## Rapportage

Van de 47 geselecteerde bedrijven rapporteren verreweg de meeste (37) jaarlijks over de CO<sub>2</sub>-emissies van hun zakelijk reizen. Veertien doen dat ook specifiek over de CO<sub>2</sub>-emissies van hun vliegreizen. En verreweg de meeste bedrijven leveren hun emissiedata aan bij het Carbon Disclosure Project (CDP).<sup>13</sup> Tien bedrijven zijn helemaal niet transparant over de CO<sub>2</sub>-emissies van hun zakelijke mobiliteit en kregen daarom minpunten. Dit betreffen ook bedrijven in de sector Industrie en de sector ICT, Telecom & Technologie; dit zijn sectoren waarvan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zakelijk vliegen volgens het KiM aanzienlijk is.

## Daadwerkelijke CO<sub>2</sub>-reductie

Van de 37 bedrijven die CO<sub>2</sub>-reducties van zakelijke reizen rapporteren, deden er 32 dit voor zowel 2019 als 2023. Van deze 32 bedrijven hebben er 27 hun vlieg emissies sinds 2019 verminderd. De top 6 bestaat uit Antea, Ahold Delhaize, ABN AMRO, Vopak, Accenture en Vodafone. Bedrijven die stuk voor stuk in verschillende sectoren opereren. Dat laat zien dat in bijna elke sector emissiereducties op het gebied van zakelijk vliegen mogelijk zijn.

**Tabel 2. Top 10 bedrijven met de hoogste emissiereductie**

Bedrijf	Reductie-percentage 2023 vs 2019	Reductie- doel	Plaats in Ranking
Antea	-90%	-50%	4
Ahold Delhaize	-84%	-	15
ABN Amro	-43%	-50%	1
Vopak	-77%	-	20
Accenture	-72%	-	19
Vodafone	-60%		12
Ernst & Young Global	-59%	-35%	5
IKEA	-53%	-	29
Port of Rotterdam	-53%	-50%	3
DSM	-53%	-	16

De CO<sub>2</sub>-reductie van zakelijk vliegen is bij deze 32 rapporterende bedrijven gemiddeld 36 procent. Deze emissiereductie is in lijn met trendbeschrijving van het KiM,<sup>14</sup> die aangeeft dat zakelijk vliegverkeer in 2023 nog altijd 29 procent onder het niveau van 2019 zat. Deze emissiereductie voor zakelijk vliegverkeer is opvallend, omdat die voor vrijetijds-vlieg reizen in 2023 alweer veel dichterbij het niveau van 2019 lag. Mogelijk bekijken de veranderingen op het gebied van zakelijk vliegverkeer beter dan voor vrije tijd, mede door het instellen van doelen en strikter reisbeleid.

## Vier bedrijven met een toename van emissies

Toch zijn er nog altijd bedrijven waarvan de emissies van zakelijk vliegen zijn gestegen ten opzichte van 2019. Dit zijn Rabobank, Van Oord, SBM Offshore en Tata Steel.

**Tabel 3. Bedrijven met toename in emissies**

Bedrijf	% Toename uitstoot
Van Oord NV	58%
Rabobank	26%
SBM Offshore	10%
Tata Steel	5%

Met name de toename in emissies van Rabobank is opvallend. Rabobank heeft een specifiek reductiedoel voor zakelijk vliegen gesteld van -42% 2030 ten opzichte van 2019, en heeft ook een specifiek reisbeleid. Vooralsnog neemt de emissiehoeveelheid echter toe. Het stellen van doelen en beleid betekent dus niet altijd automatisch een daling van emissies.

Uit eerder onderzoek<sup>15</sup> blijkt dat bedrijven hun reisbeleid soms niet concreet genoeg uitwerken of communiceren. Hierdoor weten medewerkers die een reis willen maken of boeken, niet welke richtlijnen zij moeten volgen. Daarnaast wordt het beleid niet altijd doorvertaald naar de instellingen van de boekingsstool of de instructies voor het zakelijke reisbureau. Dit leidt ertoe dat het beleid tijdens het boeken niet wordt nageleefd. Zo kan de online

<sup>13</sup> In bijlage 2 in de paragraaf 'Dataverificatie' leggen we uit waarom dit belangrijk is.

<sup>14</sup> [Vlieggedrag na de COVID-19 pandemie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2024](#)

<sup>15</sup> [Vraag naar internationale trein voor zakenreizen groeit door | Anders Reizen | Natuur & Milieu | 2023](#)

bookingstool de optie van een vliegreis naar Parijs blijven aanbieden, terwijl het beleid daarvoor de trein voorschrijft. Bovendien ontbreekt vaak monitoring en evaluatie, waardoor er geen gerichte bijsturing plaatsvindt. Of dit ook de oorzaak is van de toename van emissies voor Rabobank, is niet duidelijk. Onderzoek hiernaar valt buiten de scope van deze ranglijst.

## Reductie en reductiedoelen

In tabel 2 is te zien dat van de tien bedrijven met de hoogste procentuele emissiereductie, er vier een reductiedoel voor zakelijk reizen hebben geformuleerd. Over de gehele ranking genomen heeft ongeveer een kwart van de bedrijven dat gedaan, en van de tien bedrijven met een lage reductie of een toename, hebben slechts twee bedrijven een reductiedoel. Uit deze ranglijst blijkt dus niet dat het hebben van concrete doelen ervoor, een vereiste is voor een reductie van vliegmissies. Wel maakt het de kans groter. Het stellen van reductiedoelen kan bedrijven als Ahold Delhaize, Vopak en DSM helpen om de emissiereductie die nu bereikt is, ook in de toekomst vast te houden en door te zetten.

## Algemene conclusies

De 32 bedrijven waarvan de emissiegegevens over zakenreizen van zowel 2019 als 2023 beschikbaar waren, realiseerden gemiddeld een emissiereductie van 36 procent (M = -35,54; SD = 32,58; Mdn = -40,35). Dit is een positieve trend. Bedrijven als Ahold Delhaize (84% CO<sub>2</sub>-reductie), ABN AMRO (43%) en Accenture (72%) lopen hierin voorop.

Tegelijkertijd zijn er ook veel bedrijven waar meer reductie mogelijk is, en rapporteren er negen niet over hun zakelijke vliegmissies. Zij laten zien dat het reduceren van emissies van zakelijke vliegwezen nog geen prioriteit heeft gekregen.

## Vergelijkingen tussen sectoren

Zoals beschreven in het hoofdstuk Methode zijn bedrijven ingedeeld in verschillende sectoren. Zo kunnen bedrijven met min of meer vergelijkbare activiteiten en omstandigheden goed met elkaar worden vergeleken. Ook kunnen we zien hoe sectoren ten opzichte van elkaar scoren. Eerst doen we deze cross-sector vergelijking. Daarna bespreken we per sector de belangrijkste verschillen.

**Tabel 4. Gemiddelde scores per sector**

Sector	Gemiddelde score
Consulting	7,6
Ingenieursbureaus	5,6
Finance	5,3
ICT, Telecom & Technologie	3,4
Overig	4,0
Bouw & Offshore	-0,3
FMCG & Retail	-0,8
Industrie	-3,5

De sectoren Finance, Consultancy en Ingenieursbureaus presteren het best in de ranking. Deze sectoren behalen relatief grote daadwerkelijke reductiepercentages en rapporteren het beste, en meer dan de helft van de bedrijven heeft een doel

gesteld. De industriële sector presteert het slechtst. Geen van de bedrijven in deze sector heeft een emissiedoel gesteld. DSM is de enige met een forse reductie (53 procent), Shell reduceert veel minder dan gemiddeld (24 procent), Tata Steel heeft een toename van 5 procent en de rest rapporteert niet.

Een mogelijke verklaring voor het verschil tussen sectoren is dat voor bedrijven binnen de Consultancy, Finance en Ingenieursbureaus de emissies van zakelijke mobiliteit over het algemeen een groter aandeel uitmaken van hun totale CO<sub>2</sub>-emissies. Dat maakt het extra voor de hand liggend om specifiek deze emissies aan te pakken. In absolute zin zijn de emissies van zakelijk vliegen (wat voor het klimaat natuurlijk telt) echter ook voor veel bedrijven in andere sectoren groot. Volgens het KiM genereren bedrijven in sectoren als Industrie (incl. Oliewinning) en ICT<sup>16</sup>. En uit deze ranglijst blijkt dat Shell, Philips en ASML in absolute zin tot de grootste uitstoters behoren. Wij vinden het daarom belangrijk dat bedrijven in deze sectoren het voorbeeld van Consultancy, Finance en Ingenieursbureaus volgen en actief werk maken van reductie van zakelijke vliegmissies.

## Vergelijkingen binnen sectoren

Door bedrijven binnen hun sector te vergelijken, wordt per sector duidelijk welke bedrijven het voortouw nemen en welke nog flinke stappen moeten zetten. Dit biedt niet alleen inzicht in individuele bedrijfsprestaties, maar laat ook bredere sectorale trends zien. Welke bedrijven lopen binnen hun sector voorop in de transitie naar duurzamer zakelijk reizen? Bij wie ligt de grootste potentie voor

<sup>16</sup> Zakelijk vliegen: de reiziger, de reizen, de motieven en de vooruitzichten | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2021

verbetering? De volgende sectie geeft een gedetailleerd overzicht.

### Bouw & Offshore

Royal BAM is samen met Strukton koploper binnen de sector Bouw & Offshore. Royal BAM is het enige bedrijf dat een emissiereductie laat zien (-49%). Strukton rapporteert weliswaar zijn vliegmissies, maar door uitbreiding van de organisatieonderdelen waarvan zakelijke vluchten worden geregistreerd, is het niet mogelijk te bepalen of er sprake is van een toe- of afname van CO<sub>2</sub>-emissies tussen 2019 en 2023. Wel stelde Strukton als enige bedrijf binnen deze sector een emissiereductiedoel. SBM Offshore en Van Oord laten een toename van respectievelijk 10 en 58 procent in emissies van zakelijke vluchten zien.

In de Bouw & Offshore-sector zitten dus drie van de vier bedrijven die in de totale ranglijst een toename van CO<sub>2</sub>-emissies laten zien. Dat emissiereductie in deze sector moeilijker is, is te verklaren doordat de bedrijven deels technische werkzaamheden uitvoeren die alleen ter plaatse kunnen worden gedaan. Dit verklaart echter niet de forse toename bij een aantal bedrijven. Een andere verklaring is het gebrek aan beleid. SBM Offshore heeft geen emissiereductiedoel en Van Oord alleen een breder emissiereductiedoel waar zakelijke reizen onder vallen. Beide bedrijven hebben dus geen specifieke doelen voor het verminderen van hun vliegmissies. Boskalis is het minst transparante bedrijf binnen deze sector: het rapporteert niet aan het CDP en reageerde evenmin op onze uitvraag naar zijn doelen en emissies.

**Tabel 5. Bouw & Offshore**

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie	Totaal-score
Royal BAM Group nv	-	-49%	4
Strukton	-50%	-	4
SBM Offshore	-	10%	-0,5
Van Oord NV	-	58%	-1
Boskalis	-	-	-8

### Consultancy

Zoals eerder benoemd is Consultancy de best presterende sector in de ranglijst. Alle bedrijven laten een aanzienlijke emissiereductie zien en vier van de zes stelden een specifiek doel. EY heeft de hoogste totaalscore binnen de consultancybranche, door zijn absolute reductiedoel van 35 procent voor vliegmissies in 2025 en een daadwerkelijke reductie van 59 procent in 2023. EY laat dus zien dat het kan. Zij worden gevolgd door PwC, dat eveneens een absoluut reductiedoel heeft, maar dan voor zakelijke reizen in het algemeen (-50% in 2030). Ook PwC laat een forse reductie in vliegmissies zien, van 49 procent. Capgemini en Deloitte hebben allebei reductiedoelen van 55 procent in 2030 voor zakelijke reizen, maar op intensiteitsniveau (CO<sub>2</sub>-reductie per medewerker) en niet op absoluut niveau. Ook zij laten reducties in vliegmissies zien van respectievelijk 45 procent en 38 procent. Accenture heeft de hoogste emissiereductie op zakelijke vliegmissies van 72 procent, maar heeft net als KPMG alleen een breder emissiereductiedoel waar zakelijke reizen onder vallen. PwC en KPMG zijn de enige binnen hun sector die specifiek over hun vliegmissies rapporteren.

**Tabel 6. Consultancy**

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie	Totaal-score
EY Global	-35%	-59%	10
PwC Global	-50%	-49%	9,5
Deloitte Global	-55%	-45%	8,5
Capgemini	-55%	-38%	8
KPMG International	-	-72%	5
Accenture	-	-40%	4,5

### Finance

ABN AMRO is koploper in de gehele ranglijst, en staat dus ook binnen de sector Finance op plaats 1. Het heeft een absoluut reductiedoel van 50 procent voor vliegmissies in 2025 en een daadwerkelijke reductie van 43 procent in 2023. NN heeft ook een absoluut reductiedoel van 50 procent, maar voor 2030 en voor zakelijke reizen in het algemeen. Ook rapporteert het op emissies van zakenreizen en niet specifiek op vliegmissies. Rabobank laat ondanks absolute reductiedoelen op vliegmissies een opvallende toename van 26 procent zien. Aegon blijft achter met het opstellen van reductiedoelen, en dat is te zien in de afname van de uitstoot: deze daalde sinds 2019 met slechts 5 procent. Achmea is het minst transparante bedrijf binnen deze sector en rapporteert niet over emissies van zakenreizen.

Opvallend zijn dus de grote verschillen tussen bedrijven in deze sector. Er zijn echt duidelijke koplopers en achterblijvers.

**Tabel 7. Finance**

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie	Totaal-score
ABN AMRO	-50%	-43%	11,5
NN Group NV	-50%	-46%	9,5
ING Group	-	-36%	5,5
Rabobank	-42%	26%	5
Aegon	-	-5%	2
Achmea	-	-	-3

**FMCG & Retail**

Ahold Delhaize is koploper binnen deze sector met de hoogste emissiereductie (-84%), gevolgd door IKEA (-53%). Wel rapporteren beide bedrijven alleen de emissies van zakelijk reizen in het algemeen en niet specifiek vliegmissies, net als Heineken en JDE Peets. IKEA is het enige bedrijf dat niet rapporteert aan het CDP. Hoewel IKEA's gegevens in openbare bronnen worden gepubliceerd, is het onduidelijk of de gerapporteerde gegevens over emissies extern worden geverifieerd. Bovengenoemde vier bedrijven hebben alleen een breder reductiedoel waar zakenreizen onder vallen, en dus geen reductiedoelen specifiek voor vliegmissies. Danone en Unilever presteren het slechtst: hoewel zij aan het CDP rapporteren, stellen zij geen emissiereductiedoelen en zijn er geen gegevens bekend over hun vliegmissies.

**Tabel 8. FMCG & Retail**

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie	Totaal-score
Ahold Delhaize	-	-84%	5
IKEA	-	-53%	1
Heineken	-	-	-1
JDE Peet's NV	-	-	-2
Unilever	-	-	-3
Danone	-	-	-4,5

**ICT, Telecom & Technologie**

Binnen deze sector is Vodafone koploper qua emissiereductie met 60 procent. Alle bedrijven binnen deze sector hebben alleen een breder reductiedoel waar zakenreizen onder vallen. Des te opvallender zijn de over het algemeen forse reductiepercentages door vier van de vijf bedrijven. NXP Semiconductors valt op door de nagenoeg constant gebleven uitstoot sinds 2019. Ook is dit het enige bedrijf dat niet rapporteert over de uitstoot van zakenreizen. De overige bedrijven rapporteren wel de emissies door zakelijke reizen, maar niet specifiek voor zakelijk vliegen.

**Tabel 9. ICT, Telecom & Technologie**

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie	Totaal-score
Vodafone	-	-60%	6,5
Signify N.V.	-	-48%	5,5
Royal Philips	-	-40%	3
ASML Holdings	-	-19%	2,5
NXP Semiconductors	-	<1%	-0,5

**Industrie**

Als gezegd maken in de sector Industrie de werknemers over het algemeen veel vlieguren. Toch loopt deze sector ver achter op andere sectoren wat betreft transparantie, doelen en emissiereductie. DSM is slechts 16e op de totale ranglijst, maar koploper binnen de sector Industrie, met een emissiereductie van 53 procent. Het is ook het enige bedrijf met een (breder) reductiedoel. Geen van de andere bedrijven heeft een doel gesteld. Vijf van de acht bedrijven rapporteren helemaal niet.

Vanderlande heeft kenbaar gemaakt dat het zijn emissies in kaart heeft gebracht en de reductiefocus legt op de bedrijfsonderdelen met de hoogste uitstoot. Zakenreizen vallen hier niet onder, dus wordt hier (vooralnog) geen beleid op gevoerd.

**Tabel 10. Industrie**

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie	Totaalscore
DSM	-	-53%	5
Shell plc	-	-24%	-1,5
Tata Steel	-	5%	-2
AkzoNobel	-	-	-2,5
Stellantis	-	-	-3
Pon	-	-	-8
Vanderlande	-	-	-8
VDL	-	-	-8

## Ingenieursbureaus

Deze sector heeft een opvallende splitsing: enerzijds een aantal echte koplopers, anderzijds duidelijke achterblijvers. Antea is koploper met een emissiereductie van 90 procent: hoogste van de sector én van de hele lijst. Ook heeft het een absoluut reductiedoel van 50 procent in 2030 voor zakelijke reizen en rapporteert het specifiek zijn vliegmissies. Arcadis haalt evenveel punten in de ranking als Antea en heeft als enige bedrijf van de sector een reductiedoel voor zakelijk vliegen: 50 procent in 2025. Met -29 procent in 2023 lijkt het op koers te liggen. Fugro en Sweco zijn de achterblijvers binnen de sector: zij hebben enkel bredere emissiereductiedoelen, en hun CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2019 en 2023 is onbekend.

**Tabel 11. Ingenieursbureaus**

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie	Totaal-score
Arcadis NV	-67%	-29%	11
Antea	-50%	-90%	11
Royal HaskoningDHV	-50%	-28%	10
Fugro	-	-	-2
Sweco AB	-	-	-2

## Overig

Onder de categorie Overig vallen zes bedrijven die niet onder te brengen zijn bij andere sectoren binnen deze ranking. Port of Rotterdam behaalt de hoogste score door het absolute reductiedoel van 50 procent in 2030 voor zakelijke reizen en specifieke rapportage van vliegmissies. Zijn emissiereductie voor 2023 is 53 procent; het bedrijf heeft zijn doel dus al behaald. Vopak laat de hoogste emissiereductie zien (77%), maar stelt geen reductiedoelen en rapporteert niet specifiek over de emissies van vluchten, maar van zakenreizen in het algemeen. Binnen deze groep bedrijven hebben alleen Port of Rotterdam en Vattenfall reductiedoelen (-50% in 2030) voor zakenreizen in het algemeen. Vitol is tot slot de duidelijke achterblijver: het stelt geen emissiereductiedoelen, is niet transparant over zakelijke reizen of specifiek over vliegmissies, waardoor er geen beeld is van de vliegmissies.

**Tabel 12. Overig**

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie	Totaal-score
Port of Rotterdam	-50%	-53%	11
Vattenfall	-50%	-36%	9,5
Vopak	-	-77%	4,5
Randstad N.V.	-	-22%	3
Wolters Kluwer	-	-5%	2,5
Vitol	-	-	-6,5

## Conclusie over de in-sector vergelijking

De analyse van de sectorale prestaties op het gebied van emissiereductie laat grote verschillen zien tussen koplopers en achterblijvers. Met Royal BAM (-49%), EY (-59%), ABN AMRO (-43%), Ahold Delhaize (-84%), Vodafone (-60%), DSM (-53%), Antea (-90%) en Port of Rotterdam (-53%) zit er in elke sector een organisatie die laat zien dat minder vliegen kán. Tegelijkertijd zitten er in bijna alle sectoren ook bedrijven met een stijging in emissies, of achterblijvers op het gebied van transparantie. Dat betekent dat er nog veel stappen kunnen worden gezet. Bedrijven doen er goed aan bij elkaar af te kijken hoe je emissiereductie mogelijk maakt.



# Conclusies en aanbevelingen

Uit onze analyse blijkt dat de 32 bedrijven in de ranglijst die hun emissies rapporteren, de gezamenlijke CO<sub>2</sub>-emissies van hun vliegvluchten met 36 procent hebben teruggebracht in 2023 ten opzichte van 2019. Deze forse reductie van grote bedrijven sluit aan bij de trendanalyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, waaruit blijkt dat zakelijk vliegverkeer in 2023 nog steeds 29 procent onder het niveau van 2019 lag.<sup>17</sup> Opvallend is dat deze daling specifiek geldt voor zakelijke reizen, terwijl reizen voor bezoek aan familie en vrienden alweer boven het niveau van 2019 lag, en vakantievliegvluchten slechts 13 procent onder het niveau van 2019.<sup>18</sup> Voor 2024 zien we dat het vliegverkeer zowel wereldwijd als in Nederland nog verder is gestegen.<sup>19</sup> Er zijn nog geen gegevens bekend over de mate waarin zakelijk vliegverkeer daar deel van uitmaakt. Wel is het essentieel dat bedrijven betrokken en actief blijven om de behaalde emissiereducties op zakelijk vliegen te behouden.

## Koplopers tonen aan dat emissiereductie haalbaar is

Bedrijven zoals ABN AMRO (-43%), Port of Rotterdam (-53%) en PwC (-49%) laten zien dat het verminderen van zakelijke vliegvluchten niet alleen een ambitie hoeft te zijn, maar ook uitvoerbaar is. Zij combineren duidelijke reductiedoelen met transparantie en met effectief beleid. En in elke sector is er wel een koploper die laat zien dat het reduceren van vliegvluchten binnen die specifieke sector mogelijk is.

De Consultancysector doet het over het algemeen goed en verminderde de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vliegen met gemiddeld 50 procent. De koplopers EY (-59%) en PwC (-49%) combineren absolute reductiedoelen met daadkrachtig beleid. Binnen Finance springt ABN AMRO eruit, terwijl andere spelers zoals Rabobank en Achmea achterblijven. Onderzoek van Transport & Environment<sup>20</sup> heeft laten zien dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zakelijk vliegen vóór 2030 moet worden gehalveerd ten opzichte van 2019, om de luchtvaart binnen het klimaatdoel van maximaal 1,5° C opwarming te houden. Het stellen van absolute reductiedoelen voor vliegvluchten is daarom een belangrijke stap om dit overkoepelende

doel te bereiken en proactief in te grijpen om op koers te blijven.

Sommige bedrijven hebben hun absolute reductiedoelen voor vliegvluchten voor 2025 al behaald, en zouden daarom nieuwe ambitieuze doelen moeten stellen voor 2030. Andere bedrijven hebben nog geen doelen en zouden deze op moeten stellen om hun koers te bepalen en hun positie te verbeteren.

## Achterblijvers: gebrek aan beleid, doelen en transparantie

Tegelijkertijd zijn er bedrijven die weinig tot geen actie ondernemen. Negen bedrijven rapporteren niet extern over de emissies van zakelijke mobiliteit, waaronder Vitol, Boskalis en Pon. Deze organisaties maken het onmogelijk om hun inspanningen te beoordelen en nemen geen verantwoordelijkheid voor de klimaatimpact van hun zakelijke reizen.

Rabobank valt op door een stijging in zijn vliegvluchten, ondanks een absoluut reductiedoel voor zakelijk vliegen. Dit onderstreept het belang van een concreet uitgewerkt reisbeleid, strikte monitoring en het actief bijsturen van beleid. Doelen alleen zijn niet voldoende; bedrijven moeten ze omzetten in actie.

17 [Vlieggedrag na de COVID-19 pandemie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2024](#)

18 [Vlieggedrag na de COVID-19 pandemie | Notitie | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2024](#)

19 [Wereldwijde vraag naar vliegvluchten hoger dan voor pandemie | Business Insider | 2025](#)

20 [Why “flying less” offers the best path to sustainable aviation | Transport & Environment | 2022](#)

## Lidmaatschap van Coalitie Anders Reizen een belangrijke factor?

De Coalitie Anders Reizen bestaat uit zeventig grote bedrijven die zich ten doel stellen de emissies van hun zakelijke mobiliteit in 2030 met 50 procent te hebben verminderd ten opzichte van 2016. Binnen het samenwerkingsverband worden onder andere succesvolle praktijkvoorbeelden gedeeld over het terugdringen van vlieg emissies. Het is opvallend dat negen van de tien best presterende bedrijven op de ranglijst lid zijn van deze coalitie, terwijl dat maar voor één van de slechtst presterende bedrijven geldt. Voor achterblijvers kan aansluiting bij de coalitie effectief zijn om vlieg emissies te beperken.

## Transparantie: wie rapporteert en wie niet?

Hoewel 72 procent van de bedrijven rapporteert aan het Carbon Disclosure Project (CDP), is er een groot verschil in hoe gedetailleerd deze rapportages zijn. De Consultancy-sector scoort hoog op transparantie, terwijl bedrijven binnen Industrie en Bouw & Offshore vaker geen of slechts beperkte data delen.

## Doelen: kompas voor ambitieus beleid, maar zonder actie geen resultaat

Van de 47 onderzochte bedrijven hebben er slechts dertien een reductiedoel gericht op zakelijke mobiliteit, waarvan vier specifiek op zakelijke vluchten. De analyse van Transport & Environment laat zien dat, tussen 2019 en 2023, bedrijven met een specifiek doel op vlieg emissies een veel hogere CO<sub>2</sub>-reductie behalen (48%) dan bedrijven zonder doel (28%).<sup>21</sup> Er is dus veel verbetering mogelijk als meer bedrijven een doel stellen. Het geval van Rabobank laat echter zien dat ook mét een doel de

uitstoot kan stijgen. Het is daarom belangrijk om bijbehorend reisbeleid en goede monitoring op de uitvoering in te voeren. ABN AMRO en EY bewijzen dat een combinatie van een absolute doelstelling, monitoring en reisbeleid leidt tot daadwerkelijke emissiereductie.

## Sectorale verschillen: wie presteert goed en wie blijft achter?

Niet alle sectoren pakken de reductie van zakelijke vlieg emissies even voortvarend aan. Waar sommige branches flinke stappen zetten, blijven andere sectoren nog achter. Door sectoren onderling te vergelijken, wordt duidelijk waar de grootste vooruitgang is geboekt en waar extra inspanningen nodig zijn.

- Consultancy, Finance en Ingenieursbureaus behoren tot de best presterende sectoren, met meerdere bedrijven die emissies reduceren en duidelijke reductiedoelen hanteren. ABN AMRO en EY tonen aan dat gestructureerde inspanningen leiden tot significante verminderingen van vlieg emissies.
- Bouw & Offshore en Industrie blijven achter. In de bouwsector zien we dat alleen Royal BAM (-49%) vooruitgang boekt. De industriële sector, met bedrijven als Tata Steel en Shell, heeft nauwelijks bedrijven met reductiedoelen of transparante rapportage, en laat in meerdere gevallen zelfs een stijging in emissies zien. Juist in deze sector zitten grote uitstoters. Het is dus extra belangrijk dat bedrijven in deze sector werk maken van monitoring, het stellen van doelen en daadwerkelijke emissiereductie.

- FMCG & Retail laat een gemengd beeld zien. Ahold Delhaize (-84%) en IKEA (-53%) boeken vooruitgang, maar Danone en Unilever blijven achter door een gebrek aan doelstellingen en transparantie.

## Aanbevelingen: bedrijven en beleidsmakers aan zet

### Aanbevelingen voor bedrijven

Bedrijven hebben een belangrijke rol in de verduurzaming van zakelijke mobiliteit door helder reisbeleid op te stellen en continu te evalueren of dit beleid de gewenste impact heeft. Dit begint met het vaststellen van duidelijke reductiedoelen voor vlieg emissies en het structureel monitoren van de voortgang.

Daarnaast is het essentieel om concrete maatregelen te nemen om daadwerkelijke verandering te realiseren, zoals:

- **Digital first.** Stimuleer videovergaderen als het standaardalternatief voor fysieke meetings, om onnodige vlieg reizen te voorkomen.
- **CO<sub>2</sub>-budget.** Stel per medewerker of afdeling een maximaal CO<sub>2</sub>-budget in voor zakenreizen om bewuster om te gaan met zakelijke reis emissies.
- **Selectief vliegen.** Beperk de mogelijkheid om een vlucht te boeken tot externe meetings die langer dan drie uur duren en waarbij een fysieke aanwezigheid echt noodzakelijk is.
- **Trein als voorkeursoptie.** Sta vliegen alleen toe als een treinreis langer dan zes of acht uur duurt.

<sup>21</sup> [Travel Smart Campaign Ranking | Transport & Environment | 2025](#)

Meer praktische tips en succesvolle voorbeelden zijn te vinden in de Vliegwijzer die Natuur & Milieu samen met Anders Reizen heeft gemaakt, en op Travel Policies Archive – Travel Smart. Bedrijven die hun reisbeleid verder willen verduurzamen, kunnen zich aansluiten bij de Coalitie Anders Reizen voor gericht advies en best practices.

## Aanbevelingen voor beleidsmakers

Het Rijk speelt een cruciale rol in de verduurzaming van zakelijke mobiliteit. Door duidelijke CO<sub>2</sub>-reductienormen en stimulerende maatregelen in te voeren, kunnen overheden en bedrijven hun vlieguitstoot effectief verminderen. Hieronder enkele belangrijke adviezen:

### **Rapportageverplichting voor vliegmissies.**

Verplicht bedrijven hun zakelijke vliegmissies te rapporteren als onderdeel van de rapportageverplichting voor werkgebonden personenmobiliteit, zodat er transparantie ontstaat en reductie wordt gestimuleerd.

### **Verbeter internationale treinverbindingen.**

Investeer in betere en snellere treinverbindingen als aantrekkelijk alternatief voor korte en middellange vliegreizen.

### **Afschaffen loyaliteitsprogramma's.**

Voorkom dat werknemers persoonlijk voordeel halen uit zakelijke vluchten door de regelgeving rond frequent flyer-programma's te veranderen.

## Conclusie: actie nodig van bedrijven en overheid voor blijvende impact

De daling van zakelijke vliegmissies in de afgelopen jaren toont aan dat gedragsverandering mogelijk is. De sectoren Consultancy en Finance laten zien dat reductie haalbaar is, terwijl Bouw & Offshore en Industrie achterblijven. Koplopers moeten hun ambities vasthouden en doorzetten naar 2030. Achterblijvers moeten dringend concrete reductiedoelen formuleren en duidelijke maatregelen treffen. Actieve verantwoordelijkheid nemen is niet langer vrijblijvend, maar noodzakelijk voor het behoud van maatschappelijk vertrouwen en toekomstgerichte bedrijfsvoering. Juist nu hebben bedrijven een kans om zich, door ambitieus beleid en transparantie, te onderscheiden als klimaatbewust. De overheid kan bedrijven helpen deze stappen te zetten, onder andere door een rapportageverplichting voor vliegmissies in te voeren.

# Bijlage 1: Geselecteerde bedrijven

We kwamen tot de selectie van 47 bedrijven door te kijken naar de top 500 grootste bedrijven in Nederland wat betreft omzet en aantal werknemers.<sup>22</sup>

Om vervolgens een zo goed mogelijke selectie te maken van bedrijven die vermoedelijk ook veel zakelijk vliegen, selecteerden wij de bedrijven die actief zijn in minimaal vijf landen (waarvan minimaal één vestiging buiten Europa) en met minimaal duizend werknemers in Nederland. De lijst vulden wij aan met enkele organisaties waarvan het hoofdkantoor niet in Nederland staat, maar met

wel een zeer grote vertegenwoordiging in Nederland wat betreft omzet en aantal werknemers. Denk daarbij aan Unilever en Shell. Consortia van bedrijven die los van elkaar functioneren, zoals SHV Holdings, hebben we van de lijst afgehaald. Wel zijn er bedrijven geselecteerd die onder een dergelijk consortium vallen, autonoom functioneren en op zichzelf aan de minimumvereisten voldoen. Voorbeelden daarvan zijn Antea Group en Strukton Groep (beide onderdeel van Oranjewoud N.V.).

---

<sup>22</sup> Dit zijn de 500 grootste bedrijven van Nederland | EW | 2023

**Tabel 13. Geselecteerde bedrijven**

<b>Bedrijf</b>	<b>Sector</b>	<b>CDP-rapportage</b>			
Royal BAM Group nv	Bouw & Offshore	ja	Signify N.V.	ICT, Telecom & Technologie	ja
Strukton Groep	Bouw & Offshore	nee	Royal Philips	ICT, Telecom & Technologie	ja
Van Oord NV	Bouw & Offshore	ja	ASML Holdings	ICT, Telecom & Technologie	ja
SBM Offshore	Bouw & Offshore	ja	NXP Semiconductors	ICT, Telecom & Technologie	nee
Koninklijke Boskalis B.V.	Bouw & Offshore	nee	DSM	Industrie	ja
Ernst & Young Global Ltd.	Consultancy	ja	Shell plc	Industrie	nee
PricewaterhouseCoopers (PwC)	Consultancy	ja	Tata Steel	Industrie	ja
Capgemini	Consultancy	ja	AkzoNobel	Industrie	ja
Deloitte	Consultancy	ja	Stellantis	Industrie	nee
Accenture	Consultancy	ja	VDL	Industrie	nee
KPMG International	Consultancy	ja	Pon	Industrie	nee
ABN AMRO	Finance	ja	Vanderlande	Industrie	nee
NN Group NV	Finance	ja	Arcadis NV	Ingenieursbureaus	ja
ING Group	Finance	ja	Antea	Ingenieursbureaus	nee
Rabobank	Finance	ja	Royal HaskoningDHV	Ingenieursbureaus	nee
Aegon	Finance	ja	Fugro	Ingenieursbureaus	ja
Achmea	Finance	ja	Sweco AB	Ingenieursbureaus	ja
Ahold Delhaize	FMCG & Retail	ja	Port of Rotterdam	Overig	nee
IKEA	FMCG & Retail	nee	Vattenfall	Overig	ja
Heineken	FMCG & Retail	ja	Vopak	Overig	ja
JDE Peet's NV	FMCG & Retail	ja	Randstad N.V.	Overig	ja
Danone	FMCG & Retail	ja	Wolters Kluwer	Overig	ja
Unilever	FMCG & Retail	ja	Vitol	Overig	nee
Vodafone	ICT, Telecom & Technologie	ja			

# Bijlage 2: Beoordelingscriteria

Zoals beschreven in het rapport, geven we de 47 bedrijven in onze ranglijst een score op acht verschillende indicatoren. Bij elkaar opgeteld ontstaat zo een totaalscore. Deze bepaalt de plek die een bedrijf krijgt in de ranking.

De belangrijkste indicatoren hebben te maken met transparantie en daadwerkelijke reductie. Als een bedrijf helemaal geen inzicht geeft in zijn vliegmissies, worden minpunten uitgedeeld, zowel voor gebrek aan rapportage als voor behaalde emissiereductie. Als een bedrijf wel over vliegmissies rapporteert maar een toename in emissies laat zien, worden eveneens minpunten uitgedeeld.

Daarnaast zijn er indicatoren opgenomen die te maken hebben met reductiedoelen. Met hoge reductiedoelen met korte tijdlijnen zijn veel punten te verdienen. Een overzicht van de indicatoren en mogelijke scores is te vinden in tabel 14.

**Tabel 14. Beoordelingscriteria**

Indicator	Weegfactor	Score
<b>Vlieg emissies 2019</b>	>100,000 tCO <sub>2</sub>	-1
Is het bedrijf een grote uitstoter?	50,000 tCO <sub>2</sub> - 100,000 tCO <sub>2</sub>	-0,5
	<50,000 tCO <sub>2</sub> .	0
<b>Emissiereductie</b>	Toename	-3
Welke emissiereductie behaalde het bedrijf tussen 2019 en 2023?	Reductie tussen 0 en 10%	0
	Reductie tussen 10 en 25%	1
	Reductie tussen 25 en 50%	2
	Reductie van meer dan 50%	3
<b>Doelnauwkeurigheid</b>	Geen doel	0
Heeft het bedrijf een specifiek doel voor reductie van vlieg emissies, of focussen ze zich op bredere doelen waar vlieg emissies onderdeel van uitmaken?	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	0,5
	Zakenreisdoel	1,5
	Vlieg emissiedoel	2
<b>Type doel</b>	Geen doel	0
Wordt een absolute reductie beoogd of reductie per intensiteit (zoals tCO <sub>2</sub> /employee)?	Intensiteit	0,5
	Absoluut	1,5
<b>% Reductiedoel</b>	Geen doel	0
Hoe hoog is het emissiereductiedoel?	<25%	0,5
	25%-50%	1
	50-75%	2
	≥75%	3

Indicator	Weegfactor	Score
<b>Tijdstip tot doel</b>	Geen tijdstip	0
Wanneer wil het bedrijf het doel behaald hebben?	>2030	0,5
	2026-2030	1
	2025	2
<b>Dataverificatie</b>	Geen externe controle	-3
Zijn de data extern geverifieerd?	Wel extern gecontroleerde data, maar niet door CDP	0
	CDP reporting	0,5
<b>Rapportage nauwkeurigheid</b>	Onvoldoende informatie	-1
Rapporteert het bedrijf specifiek over vlieg emissies?	Scope 3 rapportage	0
	Zakenreis rapportage	1
	Gemixte zakenreis/vlieg reis rapportage	1,5
	Vlieg emissies rapportage	2

## Toelichting op enkele indicatoren

De meeste indicatoren en weegfactoren spreken voor zich. Sommige zijn iets minder voor de hand liggend. Deze bespreken we hier.

### Emissiereductie

Zoals te lezen in het onderzoek, rapporteren slechts tien bedrijven specifiek over hun vliegmissies. Van deze bedrijven zijn de gerapporteerde vliegmissies opgenomen in de ranglijst. Er zijn ook vliegmissies opgenomen van bedrijven die op het niveau van zakenreisemissies rapporteren. Hiervoor is ofwel gebruikgemaakt van informatie over het procentuele aandeel van vliegmissies in zakenreisemissies zoals aangeleverd door de bedrijven zelf, of er is gebruikgemaakt van een conversiefactor.

Voor de conversie van emissies van zakenreizen naar vliegreizen gebruikten we gegevens over het gemiddelde aandeel van emissies van vliegreizen ten opzichte van de totale emissies van zakenreizen die Stand.earth Research Group in 2022 maakte in opdracht van Transport & Environment. Deze gegevens zijn de afgelopen jaren gebruikt in de Travel Smart Ranking. Uit hun analyse van Europese bedrijven die zowel emissies van vliegreizen als emissies van zakenreizen rapporteerden, blijkt dat gemiddeld 72 procent van de emissies van zakenreizen worden veroorzaakt door vliegreizen. Dit cijfer gebruikten wij zodoende ook in onze analyse. Voor een uitgebreidere uiteenzetting verwijzen we graag naar de Briefing van Transport & Environment.<sup>23</sup>

Ook bij enkele bedrijven die alleen Scope 3-emissies rapporteren, zijn toch vliegmissies

<sup>23</sup> [Travel Smart Briefing | Transport & Environment | 2022](#)

opgenomen in de ranglijst. Dit is alleen gedaan indien bedrijven op ons verzoek zelf vliegmissies aanleverden.

### Doelnauwkeurigheid

Wanneer bedrijven een specifieke (wereldwijde) toezegging hebben gedaan en doelstelling hebben gesteld voor de emissiereductie van vliegreizen of zakenreizen (bijvoorbeeld: 50 procent minder emissies door vliegreizen), is in de ranglijst opgenomen dat ze een doel hebben gesteld. Soms hebben bedrijven wel een doel gesteld voor hun Scope 3-emissies als geheel (bijvoorbeeld Vodafone). Of een reductiedoel voor Scope 1, Scope 2 en Scope 3 Business Travel Emissies (bijvoorbeeld ING). In dat geval is het mogelijk dat de doelen worden gehaald zonder een aanzienlijke vermindering van vliegmissies. In die gevallen is ervoor gekozen het reductiedoel niet als zodanig op te nemen onder 'reductiedoel'. Wel krijgen bedrijven die een dergelijk doel hebben geformuleerd een half punt, omdat ze een Breed doel inclusief zakenreizen hebben opgenomen.

### Dataverificatie

Wij maken gebruik van door Transport & Environment geanalyseerde data uit het Carbon Disclosure Project (CDP). Deze database bevat milieoverslaglegging van meer dan tienduizend bedrijven wereldwijd en schrijft een gestandaardiseerde manier van rapportage voor. Dat zorgt ervoor dat data die uit het Carbon Disclosure Project komen goed te vergelijken zijn. Het volgen van een dergelijke standaard is dus belangrijk om echt transparant te zijn. Daarom krijgen bedrijven die hun data aan CDP rapporteren

een halve punt extra. Niet alle bedrijven rapporteren echter aan CDP. Aan deze bedrijven hebben we gevraagd data naar ons op te sturen. Om er zeker van te kunnen zijn dat de data correct en vergelijkbaar zijn met de data van CDP-bedrijven, vinden wij het belangrijk dat deze data door een andere externe partij zijn gecontroleerd en voldoen aan een bepaalde rapportagestandaard. Wanneer bedrijven data aanleveren die voortkomen uit een eigen rapportagemethode, is het voor ons nauwelijks mogelijk om te controleren of de data kloppen en vergelijkbaar zijn met de data van andere bedrijven. In dat geval hebben bedrijven minpunten gekregen.

### Rapportagenauwkeurigheid

Als bedrijven specifiek over hun vliegmissies rapporteren, krijgen ze 2 punten. Als ze op het niveau van zakenreizen rapporteren, krijgen ze 1 punt. Als ze alleen op Scope 3-niveau rapporteren 0 punten. En als er geen rapportage terug te vinden is, krijgen ze een minpunt.

Omdat rapportages over twee jaren (2019 en 2023) worden vergeleken, zijn er ook bedrijven die een gemixte rapportage hebben. Soms rapporteren ze in het ene jaar specifiek hun vliegmissies, terwijl ze in een ander jaar gebruikmaken van de bredere categorie van zakenreisemissies. In dat geval krijgen bedrijven 1,5 punt.



# Bijlage 3: Vragenlijst bedrijven (niet-CDP)

## Gegevens

- Wat waren de totale wereldwijde Scope 3-emissies van uw organisatie in ton CO<sub>2</sub>e in 2019? Vermeld en verklaar eventuele uitzonderingen.
- Wat waren de totale wereldwijde Scope 3-emissies van uw organisatie in metrische tonnen CO<sub>2</sub>e in 2023?
- Wat waren de totale wereldwijde emissies door zakelijk reizen van uw organisatie in ton CO<sub>2</sub>e in 2019?
- Wat waren de totale wereldwijde emissies door zakelijk reizen van uw organisatie in ton CO<sub>2</sub>e in 2023?
- Wat waren de totale wereldwijde emissies door vliegreizen van uw organisatie in ton CO<sub>2</sub>e in 2019?
- Wat waren de totale wereldwijde emissies door vliegreizen van uw organisatie in ton CO<sub>2</sub>e in 2023?
- Zijn de data geverifieerd door een onafhankelijke organisatie of accountant?
- Zijn de gegevens met betrekking tot bovenstaande vragen gepubliceerd op een publiek toegankelijke website of in een openbaar beschikbaar rapport?

## Beleid

- Heeft uw organisatie een specifieke reductieverbintenis voor Scope 3-emissies? Zo ja, vermeld dan het reductiedoel en het jaar waarin u dit doel wilt bereiken.
- Heeft uw organisatie ook een specifieke reductieverbintenis voor zakelijk reizen? Zo ja, vermeld dan het reductiedoel en het jaar waarin u dit doel wilt bereiken.
- Heeft uw organisatie ook een specifieke reductieverbintenis voor vliegreizen? Zo ja, vermeld dan het reductiedoel en het jaar waarin u dit doel wilt bereiken.
- Zijn uw reductiedoelstellingen een absolute vermindering of gebaseerd op een intensiteitsmaatstaf (zoals tCO<sub>2</sub>e/werknemer)

# Colofon

## **Uitgave**

Natuur & Milieu  
April 2025

## **Tekst en inhoud**

Natuur & Milieu

## **Tekstcorrectie**

Jeroen Teitler

## **Vormgeving**

Bart van Dijk

## **Contact**

Natuur & Milieu  
info@natuurenmilieu.nl  
+31 (0)30 233 13 28

**NATUUR  
& MILIEU**  
Laat zien dat het kán