Ranglijst Zakelijk Vliegen

Een vergelijking van 50 grote bedrijven in Nederland op zakelijke vliegemissies

NATUUR & MILIEU

Laat zien dat het kán

7 september 2026

Samenvatting

Minder zakelijk vliegen kan, maar niet vanzelf
Zakelijk vliegen vormt een belangrijke bron van luchtvaartemissies. Voor de coronapandemie had ongeveer een derde van de passagiers een zakelijk reismotief.[1] Tijdens de pandemie ontdekten veel organisaties dat een aanzienlijk deel van hun internationale reizen vervangen kon worden door digitale alternatieven. Sindsdien is de vraag niet langer óf zakelijke vliegemissies kunnen worden verminderd. De vraag is: in hoeverre slagen bedrijven erin deze reducties vast te houden en de CO_2-uitstoot verder terug te dringen, terwijl de internationale zakelijke reizen weer toenemen?

Het verminderen van zakelijke vliegemissies blijft een van de meest directe en effectieve manieren waarop bedrijven hun klimaatimpact van luchtvaart kunnen verkleinen. Juist omdat technologische oplossingen voor de luchtvaart zich langzaam ontwikkelen, spelen gedragsverandering, digitaal samenwerken en alternatieven zoals internationale treinreizen een cruciale rol.

De Ranglijst Zakelijk Vliegen maakt inzichtelijk hoe vijftig grote, in Nederland actieve bedrijven presteren bij het terugdringen van hun zakelijke vliegemissies. Daarbij wordt gekeken naar drie elementen: gerealiseerde emissiereducties, reductiedoelstellingen en transparantie van rapportage. Deze editie van de ranglijst bouwt voort op de internationale Travel Smart Campaign van Transport & Environment en biedt een verdieping voor de Nederlandse context.

Anders dan de Travel Smart Campaign en de Ranglijst Zakelijk Vliegen 2025 is deze analyse volledig gebaseerd op openbaar beschikbare informatie uit jaarverslagen, duurzaamheids-rapportages en andere publieke bronnen, in plaats van op data uit het Carbon Disclosure Project. Hiervoor is gekozen omdat we daarmee in deze editie emissiegegevens over zowel 2024 als 2025 konden meenemen, terwijl via het CDP op dit moment alleen gegevens over 2024 beschikbaar zijn. Daarnaast is niet alleen gekeken naar 2019 en 2025, maar ook naar tussenliggende jaren. Daardoor ontstaat een beter beeld van de vraag of reducties structureel zijn of dat zakelijke vliegemissies weer toenemen.

In tegenstelling tot eerdere edities weegt daad-werkelijke emissiereductie zwaarder mee in de eindscore. Daarmee ligt de nadruk sterker op gerealiseerde resultaten dan op beleidsvoornemens alleen.

Belangrijkste bevindingen

Grote reducties zijn mogelijk
Voor 29 van de vijftig bedrijven konden de zakelijke vliegemissies van 2019 en 2025 met elkaar worden vergeleken. De gezamenlijke emissies van deze bedrijven liggen 37,5 procent lager dan in 2019, het laatste ‘normale’ jaar voor de coronapandemie.

Twaalf bedrijven realiseerden een reductie van meer dan vijftig procent. De grootste reducties zijn zichtbaar bij BAM (-78%), DSM (-74%), Vopak (-66%), Port of Rotterdam (-62%), IKEA (-61%), Vodafone (-61%), ABN AMRO (-59%), Vattenfall (-59%), Accenture (-58%), Signify (-58%), Randstad (-57%) en Philips (-51%). Deze bedrijven laten zien dat forse reducties van zakelijke vliegemissies haalbaar zijn binnen uiteenlopende sectoren.

Doelen gaan samen met lagere emissies en meer transparantie
Van de negentien bedrijven met een relevante doelstelling waarvoor een vergelijking mogelijk was, lagen de zakelijke vliegemissies in 2025 allemaal onder het niveau van het basisjaar. Deze bedrijven realiseerden gemiddeld een emissiereductie van 43 procent, tegenover 35 procent bij bedrijven zonder relevante doelstelling. Bij bedrijven zonder relevante doelstelling zijn eveneens forse reducties

1 Zakelijk vliegen: de reiziger, de reizen, de motieven en de vooruitzichten | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2021

zichtbaar, maar lagen de emissies van SBM Offshore en Van Oord in 2025 juist hoger dan in het basisjaar. Een doelstelling lijkt daarmee samen te gaan met een lager emissieniveau ten opzichte van vóór de coronapandemie, al biedt een doel geen garantie voor verdere emissiereductie. Bij verschillende bedrijven met een doel namen de emissies sinds 2023 weer toe.

Ook publiceren bedrijven met een relevante doelstelling aanzienlijk vaker voldoende gegevens om hun emissieontwikkeling te kunnen beoordelen. Doelen lijken daarmee niet alleen richting te geven aan beleid, maar gaan ook samen met meer transparantie en publieke verantwoording.

Grote verschillen tussen bedrijven blijven bestaan

Als we kijken naar de combinatie van emissiereductie, doelstellingen en transparantie, dan voert Port of Rotterdam de ranglijst aan, gevolgd door Signify en Arcadis. Ook NN Group, ASML, ABN AMRO, Randstad, Rabobank, Achmea, IKEA en Accenture behoren tot de top van de ranglijst. Deze bedrijven combineren substantiële emissiereducties met duidelijke doelstellingen en relatief transparante rapportage.

De laagste scores worden behaald door Danone, Boskalis, Pon, VDL en Vitol. Ook Shell en Unilever behoren tot de lager scorende bedrijven. Bij deze bedrijven ontbreekt voldoende informatie om de ontwikkeling van zakelijke vliegemissies betrouwbaar te beoordelen en zijn geen concrete of bruikbare reductiedoelen gevonden. Dit beeld is grotendeels vergelijkbaar met de vorige editie. Daarmee blijven kansen liggen om een bijdrage te leveren aan de noodzakelijke vermindering van vliegemissies.

Niet iedere reductie blijkt blijvend

Een van de belangrijkste nieuwe inzichten van deze editie is dat bedrijven sinds 2023 verschillende ontwikkelpaden volgen. Elf bedrijven, waaronder BAM, Randstad en IKEA, bouwen hun emissie-reductie verder uit. Bij zeven bedrijven, zoals ASML, ABN AMRO en Achmea, stagneert de verdere daling van zakelijke vliegemissies. Tegelijkertijd nemen de emissies bij zeven bedrijven, waaronder PwC, Deloitte en TNO, tussen 2023 en 2025 weer toe. Dit onderstreept dat blijvende emissiereductie vraagt om voortdurende sturing, monitoring en actief reisbeleid.

Transparantie blijft een uitdaging

Van de vijftig onderzochte bedrijven rapporteren er slechts veertien bedrijven rechtstreeks over hun vliegemissies. Nog eens 25 bedrijven rapporteren over ‘business travel’, waaronder ook zakenreizen met andere vervoersmiddelen vallen. Voor deze groep zijn de vliegemissies geschat met behulp van een conversiefactor die is ontwikkeld in opdracht van Transport & Environment.

Bij 21 bedrijven ontbreken uiteindelijk gegevens over 2019 en/of 2025, waardoor de ontwikkeling van hun vliegemissies niet kan worden beoordeeld.

De invoering van de Europese richtlijn CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) heeft geleid tot meer duurzaamheidsrapportage, maar niet automatisch tot meer inzicht in zakelijke vliegemissies. Transparante en afzonderlijke rapportage van vliegemissies blijft daarom een belangrijk aandachtspunt.

Grote verschillen tussen en binnen sectoren

ICT, Telecom & Technologie, Finance en Consulting behoren opnieuw gemiddeld tot de best presterende sectoren. Industrie, FMCG & Retail en Bouw & Offshore blijven achter. Tegelijkertijd blijkt dat verschillen binnen sectoren vaak groter zijn dan verschillen tussen sectoren. In vrijwel iedere sector zijn zowel duidelijke koplopers als duidelijke achterblijvers te vinden.

Dat betekent dat prestaties niet uitsluitend samen-hangen met de aard van de bedrijfsactiviteiten, maar ook met de keuzes die bedrijven maken op het gebied van doelstellingen, monitoring, beleid en transparantie.

Bedrijven Coalitie Anders Reizen combineren ambitie en resultaat

Anders Reizen-bedrijven laten zien dat forse vermindering van zakelijke vliegemissies mogelijk is. Van de vijftig onderzochte bedrijven zijn er 24 aangesloten bij de Coalitie Anders Reizen. Tien van de elf hoogst scorende bedrijven behoren tot dit netwerk. Daarnaast beschikken 21 leden over een relevant reductiedoel en rapporteren zij relatief vaak op een wijze die beoordeling mogelijk maakt. Voor negentien leden kon de emissieontwikkeling tussen het basisjaar en 2025 worden berekend. Deze bedrijven realiseerden gemiddeld een emissiereductie van 44 procent en brachten hun gezamenlijke vliegemissies met 37,6 procent terug. De resultaten laten zien dat Anders Reizen-

bedrijven relatief vaak een combinatie kennen van duidelijke doelen, transparante rapportage en substantiële emissiereducties.

Conclusies en aanbevelingen

Deze editie van de ranglijst laat zien dat minder zakelijk vliegen geen tijdelijk post-coronaeffect hoeft te zijn. In vrijwel iedere sector zijn bedrijven te vinden die hun vliegemissies met meer dan de helft hebben verminderd en de afgelopen jaren verder hebben gereduceerd. Daarmee wordt zichtbaar dat substantiële reducties haalbaar zijn.

Tegelijkertijd laat de ranglijst zien dat reducties niet vanzelfsprekend blijvend zijn. De rebound bij verschillende bedrijven onderstreept dat actief beleid, monitoring en duidelijke doelstellingen noodzakelijk blijven. Opvallend is dat veel bedrijven uit de kopgroep deze elementen combineren. Daarmee laten zij zien dat structurele aandacht voor reisbeleid, transparantie en emissiereductie kan bijdragen aan blijvende vermindering van zakelijke vliegemissies.

De koplopers van vandaag laten zien hoe internationale organisaties hun zakelijke vliegemissies structureel kunnen verminderen. De uitdaging voor de komende jaren ligt daarom niet langer in het bewijzen dát het kan, maar in het zorgen dat alle bedrijven meedoen. Wij roepen de achterblijvers op om expliciete reductiedoelen voor zakelijke vliegreizen te formuleren, met beleid te komen om de doelen te halen, en transparant te rapporteren over de behaalde emissiereducties. We vragen de Nederlandse overheid om bedrijven een extra stok achter de deur te geven, door de Rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit uit te breiden naar internationale reizen; dat verplicht werkgevers hun emissies transparant te rapporteren. De route naar minder zakelijk vliegen is daarmee steeds duidelijker zichtbaar. De uitdaging voor de komende jaren is om deze beweging te versnellen en ervoor te zorgen dat de koplopers van vandaag de norm van morgen worden.

Inhoudsopgave

Samenvatting

1. Inleiding **6**
1.1 Achtergrond en relevantie 6
1.2 Doel van de ranglijst 6
1.3 Travel Smart Campaign en de editie van 2026 7
1.4 Leeswijzer 7

2. Methode **8**
2.1 Selectie van bedrijven 8
2.2 Dataverzameling 8
2.3 Afbakening van de rapportagegegevens 9
2.4 Rangschikkingsmethodiek 9

3. Resultaten **10**
3.1 Ranglijst zakelijk vliegen 2026 10
3.2 Prestaties op hoofddimensies 11
3.2.1 Emissiereductie 11
3.2.2 Doelen 11
3.2.3 Rapportage en transparantie 14
3.3 Ontwikkeling van vliegemissies sinds 2019 14
3.3.1 Structurele dalers 15
3.3.2 Stagnerende groep 15
3.3.3 Reboundgroep 15
3.4 Belangrijkste verschuivingen ten opzichte van de ranglijst 2025 16

4. Sectorvergelijking **17**
4.1 Verschillen tussen sectoren 17
4.1.1 Best presterende sectoren 17
4.1.2 Achterblijvende sectoren 17
4.2 Verschillen binnen sectoren 17
4.2.1 Bouw & Offshore 18
4.2.2 Consultancy 18
4.2.3 Finance 18
4.2.4 FMCG & Retail 19
4.2.5 ICT, Telecom & Technologie 19
4.2.6 Industrie 19
4.2.7 Ingenieursbureaus 20
4.2.8 Overig 20
4.2.9 Conclusie in-sectorvergelijking 20
4.3 Bedrijven van de Coalitie Anders Reizen 21

5. Conclusies en aanbevelingen **22**
5.1 Belangrijkste conclusies 22
5.2 Aanbevelingen voor bedrijven 23
5.3 Aanbevelingen voor beleidsmakers 24
5.4 Conclusie 24

Bijlagen **25**
Bijlage A. Geselecteerde bedrijven 26
Bijlage B. Beoordelingscriteria 27
Colofon 30

1. Inleiding

1.1 Achtergrond en relevantie

Zakelijk vliegen levert een belangrijke bijdrage aan de klimaatimpact van de luchtvaart. Hoewel zakelijke reizigers slechts een beperkt deel van alle vliegreizigers vormen, hebben zij een relatief groot aandeel in het vliegverkeer. Voor de coronapandemie werd naar schatting ongeveer een kwart van de vliegreizen voor zakelijke doeleinden gemaakt.[2] In 2024 was dat nog circa 19 procent.[3] Daarnaast reizen zakelijke reizigers relatief vaak businessclass, waardoor hun klimaatimpact per vlucht hoger ligt dan van veel andere reizigers.

Tijdens de coronapandemie bleek dat veel zakelijke reizen vervangen konden worden door digitale alternatieven, zoals videoconferencing. Organisaties ontdekten dat internationaal samenwerken ook mogelijk is zonder fysieke verplaatsingen en dat minder reizen voordelen kan opleveren voor kostenbesparing, productiviteit en werk-privébalans. Veel bedrijven stelden in deze periode doelen op voor zakelijke mobiliteit en scherpten hun reisbeleid aan.

De vraag is daarom inmiddels niet meer óf reductie van zakelijke vliegreizen mogelijk is. De vraag is: in hoeverre slagen bedrijven erin deze reducties vast te houden nu internationaal reizen weer grotendeels is teruggekeerd. Die vraag is actueler dan ooit.

Waar het vrijetijdsverkeer inmiddels grotendeels is teruggekeerd naar het niveau van vóór de coronapandemie, ligt het zakelijke vliegverkeer nog steeds lager dan in 2019. Tegelijkertijd neemt het totale vliegverkeer wereldwijd weer toe. Dat maakt dit een cruciaal moment om te beoordelen welke bedrijven erin slagen reducties structureel te verankeren en welke bedrijven terugvallen in oude reispatronen.

Het verminderen van zakelijke vliegemissies is bovendien een van de meest direct beschikbare maatregelen om de klimaatimpact van de luchtvaart te verkleinen. Waar technologische oplossingen zoals duurzame brandstoffen en nieuwe vliegtuigtechnologie zich slechts geleidelijk ontwikkelen, kunnen organisaties vandaag al kiezen voor minder vliegen, meer digitaal samenwerken en een grotere rol voor internationale treinverbindingen.

Bovendien reikt het effect van minder zakelijk vliegen mogelijk verder dan alleen de emissiereductie van zakelijke reizen zelf. In 2019 vormden zakelijke luchtvaartreizigers slechts 5 procent van de Nederlandse bevolking, terwijl zij verantwoordelijk waren voor ongeveer 30 procent van alle vluchten.[4] Zakelijke reizigers bouwen via hun werk internationale netwerken op, ervaren minder drempels om te reizen en maken regelmatig gebruik van loyaliteitsprogramma's van luchtvaartmaatschappijen. Daardoor kan een afname van zakelijke vliegreizen op langere termijn ook bijdragen aan minder vliegverkeer voor privédoeleinden.

Tegen deze achtergrond onderzoekt Natuur & Milieu hoe grote bedrijven omgaan met het terugdringen van zakelijke vliegemissies. Door reducties, doelstellingen en rapportagepraktijken systematisch te vergelijken, maakt deze ranglijst zichtbaar welke bedrijven vooroplopen, welke achterblijven en welke lessen daaruit kunnen worden getrokken voor de verdere verduurzaming van zakelijke mobiliteit.

1.2 Doel van de ranglijst

De Ranglijst Zakelijk Vliegen heeft als doel inzicht te bieden in de mate waarin grote bedrijven sturen op het verminderen van zakelijke vliegemissies. Daarbij kijkt de ranglijst niet alleen naar gerealiseerde emissiereducties, maar ook naar de randvoorwaarden die nodig zijn om reducties structureel vast te houden.

2 Zakelijk vliegen: de reiziger, de reizen, de motieven en de vooruitzichten | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2021
3 De Vliegende Hollander 2024 | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
4 Zakelijk vliegen: de reiziger, de reizen, de motieven en de vooruitzichten | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | 2021

De beoordeling richt zich op drie centrale elementen:

- gerealiseerde emissiereductie;
- reductiedoelstellingen voor zakelijke mobiliteit of vliegreizen;
- transparantie en kwaliteit van de rapportage.

Door deze elementen te combineren ontstaat een integraal beeld van zowel prestaties als sturing. Daarmee wordt zichtbaar welke bedrijven daadwerkelijk voortgang boeken, welke bedrijven hun reducties weten vast te houden en waar nog belangrijke kansen liggen.

De ranglijst heeft daarnaast een stimulerende functie. Door koplopers zichtbaar te maken en verschillen tussen bedrijven inzichtelijk te maken, wil Natuur & Milieu organisaties inspireren om hun reisbeleid aan te scherpen, reductiedoelen te formuleren en transparanter te rapporteren over hun voortgang. Zo draagt de ranglijst bij aan verdere verduurzaming van zakelijke mobiliteit.

1.3 Travel Smart Campaign en de editie van 2026

Deze ranglijst is onderdeel van de Travel Smart Campaign van Transport & Environment. Binnen deze campagne werden eerder wereldwijd honderden bedrijven gevolgd op hun prestaties op het gebied van zakelijke mobiliteit en vliegemissies. Internationale analyses laten zien in hoeverre bedrijven reductiedoelen stellen, hun vliegemissies rapporteren en daadwerkelijk emissies verminderen.

De Nederlandse Ranglijst Zakelijk Vliegen sluit aan bij deze uitgangspunten, maar biedt een verdieping voor de Nederlandse context. Door specifiek te kijken naar grote bedrijven die actief zijn in Nederland worden verschillen tussen sectoren, bedrijven en type beleid zichtbaar die in internationale vergelijkingen minder goed naar voren komen. Daarmee vormt deze ranglijst zowel een aanvulling op als een verdieping van de internationale Travel Smart Ranking.

Ook vorig jaar hebben we als onderdeel van de Travel Smart Campaign een Ranglijst Zakelijk Vliegen gepubliceerd. Daarin stond de vergelijking tussen het pre-coronajaar 2019 en het post-coronajaar 2023 centraal. Voor deze nieuwe editie keken we naar de uitstootgegevens over 2024 en 2025. Daardoor worden de eerste contouren van een meerjarige trend zichtbaar.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de gehanteerde methode, waaronder de selectie van bedrijven, de data-verzameling en de beoordelingscriteria. Hoofdstuk 3 presenteert de resultaten van de ranglijst en gaat in op emissiereducties, doelstellingen, transparantie en de ontwikkeling van vliegemissies sinds 2019.

In hoofdstuk 4 worden de resultaten verder verdiept aan de hand van sectorvergelijkingen, verschillen tussen koplopers en achterblijvers en de prestaties van bedrijven die zijn aangesloten bij de Coalitie Anders Reizen.

Hoofdstuk 5 bevat de belangrijkste conclusies en aanbevelingen voor bedrijven en beleidsmakers. In de bijlagen zijn aanvullende methodologische toelichtingen en achtergrondinformatie opgenomen.

2. Methode

2.1 Selectie van bedrijven

Voor de Ranglijst Zakelijk Vliegen 2026 zijn grote bedrijven geselecteerd die actief zijn in Nederland en waarvoor zakelijke mobiliteit naar verwachting een relevante bron van emissies vormt. De selectie richt zich op organisaties met minimaal duizend medewerkers en een internationale aanwezigheid, gedefinieerd als vestigingen in ten minste vier Europese landen en minimaal één land buiten Europa. Juist bij deze bedrijven spelen zakelijke vliegreizen vaak een belangrijke rol in de bedrijfsvoering.

Om bedrijven binnen een vergelijkbare context te kunnen beoordelen, zijn de geselecteerde organisaties ingedeeld in sectoren. Voor een zinvolle vergelijking bestaat iedere sector uit minimaal vijf bedrijven. Indien een sector minder dan vijf bedrijven omvatte, zijn deze bedrijven ondergebracht in de categorie Overig.

Ten opzichte van de vorige editie zijn drie bedrijven toegevoegd aan de ranglijst:

- Nouryon (Industrie)
- Royal A-ware (FMCG & Retail)
- TNO (Overig)

Na afloop van de dataverzameling zijn de voorlopige gegevens met alle betrokken bedrijven gedeeld in het kader van hoor en wederhoor. Eventuele correcties zijn uitsluitend verwerkt wanneer deze konden worden onderbouwd met openbare documentatie of gepubliceerde rapportages.

2.2 Dataverzameling

De dataverzameling voor deze editie is volledig gebaseerd op openbaar beschikbare informatie. Hiervoor zijn jaarverslagen, duurzaamheids-rapportages, CSRD-publicaties, klimaatrapportages en andere publiek toegankelijke bronnen onderzocht.

Hiermee wijkt deze editie af van eerdere versies van de ranglijst. In voorgaande jaren werd grotendeels gebruikgemaakt van door Transport & Environment geanalyseerde gegevens uit het Carbon Disclosure Project (CDP). Daarvoor is gekozen omdat we daarmee in deze Ranglijst Zakelijk Vliegen emissie-gegevens van zowel 2024 als 2025 konden opnemen, terwijl er via het CDP op dit moment alleen nog emissiegegevens over 2024 beschikbaar zijn.

Daarmee maakt deze editie dus gebruik van gegevens uit vier rapportagejaren, te weten 2019, 2023, 2024 en 2025. Hierdoor ontstaat niet alleen inzicht in de situatie vóór en na de coronapandemie, maar ook in de meest recente ontwikkelingen. Waar mogelijk zijn deze ontwikkelingen over meerdere jaren geanalyseerd om structurele veranderingen beter zichtbaar te maken.

Bij de inventarisatie van emissies is onderscheid gemaakt tussen verschillende rapportageniveaus:

- specifieke rapportage van vliegemissies;
- rapportage van business travel-emissies;
- bredere Scope 3-rapportage.

Wanneer bedrijven afzonderlijk rapporteerden over vliegemissies, zijn deze cijfers rechtstreeks gebruikt. Indien alleen business travel-emissies werden gerapporteerd, zijn vliegemissies afgeleid met behulp van een conversiefactor van 0,72. Deze factor is gebaseerd op internationaal onderzoek waaruit blijkt dat bij Europese bedrijven gemiddeld 72 procent van de emissies van zakelijke reizen afkomstig is van vliegreizen.

Wanneer uitsluitend geaggregeerde Scope 3-emissies werden gerapporteerd zonder verdere uitsplitsing naar zakelijke mobiliteit, zijn geen schattingen gemaakt. In die gevallen konden geen emissiereducties voor vliegreizen worden vastgesteld.

Naast emissiedata zijn gegevens verzameld over:

- reductiedoelstellingen;
- doeljaren en ambitieniveau;
- type doelstelling (absoluut of intensiteit);
- rapportagekwaliteit;
- externe verificatie of assurance.

Voor de beoordeling van reductiedoelen zijn uitsluitend doelen meegenomen die expliciet betrekking hebben op zakelijke reizen of vliegreizen. Bredere klimaat- of Scope 3-doelen zijn alleen meegenomen wanneer zakelijke reizen aantoonbaar binnen de doelscope vallen. Deze doelen wegen minder zwaar mee dan specifieke doelen voor zakelijke reizen of vliegemissies.

2.3 Afbakening van de rapportagegegevens

Veel bedrijven in de ranglijst opereren internationaal en rapporteren hun klimaatprestaties op concernniveau. Waar beschikbaar is daarom uitgegaan van wereldwijd gerapporteerde emissies, doelstellingen en beleidsmaatregelen. Alleen wanneer geen vergelijkbare concernbrede gegevens beschikbaar waren, is gebruikgemaakt van een beperktere rapportagescope. Dit geldt voor Port of Rotterdam.

Deze aanpak vergroot de onderlinge vergelijkbaarheid van bedrijven, maar betekent ook dat verschillen tussen Nederlandse en internationale activiteiten doorgaans buiten beschouwing blijven. Lokale ambities of prestaties zijn alleen meegenomen wanneer deze onderdeel zijn van publiek gerapporteerd beleid of wanneer geen vergelijkbare concernbrede gegevens beschikbaar waren.

2.4 Rangschikkingsmethodiek

De ranglijst is gebaseerd op een samengestelde totaalscore voor emissiereductie, doelstellingen en transparantie en datakwaliteit. Binnen deze hoofddimensies worden verschillende indicatoren beoordeeld die gezamenlijk de prestaties van bedrijven op het gebied van zakelijke vliegemissies in beeld brengen. Net als in eerdere edities wordt gekeken naar zowel beleid als prestaties. De methodiek is echter aangepast om meer gewicht toe te kennen aan gerealiseerde emissiereductie. Daarmee sluit de ranglijst beter aan bij het uiteindelijke doel om de klimaatimpact van zakelijke vliegreizen terug te dringen. Bedrijven die aantoonbaar hun vliegemissies hebben verminderd worden daardoor sterker beloond. Tegelijkertijd blijven transparantie, doelstellingen en verificatie belangrijke voorwaarden voor een hoge positie in de ranglijst.

De gekozen aanpak sluit aan bij de internationale Travel Smart-methodologie, maar wijkt op onderdelen af. Ten opzichte van de internationale methodiek worden binnen de Nederlandse methodiek gerealiseerde emissiereducties zwaarder meegewogen.

De totaalscore loopt van -11 tot 16,5 punten. De maximale positieve score is opgebouwd uit 8,5 punten voor doelstellingen (52%), 6 punten voor gerealiseerde emissiereductie (36%) en 2 punten voor transparantie en datakwaliteit (12%). Daarnaast kunnen bedrijven puntenaftrek krijgen voor een hoge uitstoot in 2019 (maximaal -1 punt), een toename van vliegemissies sinds 2019 (maximaal -6 punten) en onvoldoende kwaliteit of verificatie van de beschikbare emissiegegevens (maximaal -4 punten). Binnen de emissiedimensie weegt gerealiseerde emissiereductie zwaarder mee dan in eerdere edities van de ranglijst. Een volledig overzicht van de indicatoren, beoordelingscriteria en puntentoekenning is opgenomen in Bijlage B.

Emissiereductie

De beoordeling van gerealiseerde emissiereductie is gebaseerd op de ontwikkeling van zakelijke vliegemissies in 2025 ten opzichte van 2019. Deze vergelijking bepaalt de score op de dimensie emissiereductie. Daarnaast zijn ook emissiegegevens over 2023 en 2024 geanalyseerd om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van vliegemissies over meerdere jaren en om onderscheid te kunnen maken tussen structurele dalers, stagnerende bedrijven en bedrijven waarbij sprake is van een rebound.

Doelstellingen

Voor doelstellingen wordt beoordeeld in hoeverre bedrijven expliciet sturen op het terugdringen van zakelijke vliegemissies. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- geen doel voor zakelijke mobiliteit of vliegemissies;
- een breder klimaat- of emissiedoel waarin zakelijke reizen zijn opgenomen;
- een specifiek doel voor zakelijke mobiliteit of zakenreizen;
- een specifiek doel voor vliegemissies.

Naast het type doel worden ook de omvang van het reductiedoel, de tijdshorizon en het onderscheid tussen absolute en intensiteitsdoelen meegewogen.

Transparantie en datakwaliteit

Bedrijven worden beoordeeld op de kwaliteit, vergelijkbaarheid en verifieerbaarheid van de gerapporteerde emissiegegevens. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de mate waarin vliegemissies afzonderlijk worden gerapporteerd, de consistentie van de rapportage over meerdere jaren en de aanwezigheid van externe verificatie.

3. Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de ranglijst besproken. Eerst wordt gekeken naar de belangrijkste patronen in de ranglijst als geheel. Vervolgens worden de prestaties van bedrijven op de drie hoofddimensies emissiereductie, doelstellingen en transparantie geanalyseerd. Daarna wordt afzonderlijk ingegaan op de ontwikkeling van zakelijke vliegemissies sinds 2019 en de verschillende ontwikkelpaden die sinds 2023 zichtbaar zijn.

3.1 Ranglijst Zakelijk Vliegen 2026

Kijkend naar de totaalscores van de ranglijst staat Port of Rotterdam bovenaan. Het bedrijf combineert een reductie van ruim 60 procent met een ambitieus reductiedoel en transparante rapportage. Daarmee laat het zien dat een forse vermindering van zakelijke vliegemissies mogelijk is. Ook Signify realiseerde een reductie van bijna 60 procent en behoort daarmee tot de koplopers.

De kopgroep wordt verder gevormd door Arcadis, NN Group, ASML, ABN AMRO, Randstad, Rabobank, Achmea, Accenture en IKEA. De samenstelling en volgorde van de top zijn duidelijk veranderd ten opzichte van vorig jaar. ABN AMRO, Arcadis en Antea vormden toen de top drie. ABN AMRO is teruggevallen naar de zesde plaats, doordat het bedrijf niet langer specifiek over vliegemissies rapporteert en de gerapporteerde emissiegegevens niet extern laat verifiëren. Arcadis staat nog steeds in de top drie, maar scoort lager dan vorig jaar doordat voor 2025 geen rechtstreeks gerapporteerde vliegemissies beschikbaar waren. Antea is teruggevallen naar plaats 27, omdat nog geen publiek beschikbare emissiegegevens over 2025 beschikbaar zijn.

De kopgroep laat zien dat substantiële reducties van zakelijke vliegemissies haalbaar zijn. Alle bedrijven in deze groep realiseerden individueel een emissiereductie van ten minste 37 procent ten opzichte van 2019 en combineren dit met doelstellingen en rapportage over zakelijke mobiliteit. Zeven van deze bedrijven hebben een specifiek doel voor vliegreizen of zakenreizen, terwijl de overige bedrijven vliegreizen hebben opgenomen in een bredere doelstelling voor zakelijke mobiliteit.

Onderaan de ranglijst staan VDL, Danone, Boskalis, Pon en Vitol die alle vijf de maximale negatieve score van -11 behalen. Daarnaast behoren ook Shell, nieuwkomer Nouryon en Unilever tot de lager scorende bedrijven in de ranglijst. Bij deze bedrijven ontbreken voldoende bruikbare gegevens om de ontwikkeling van zakelijke vliegemissies te beoordelen en is geen concreet reductiedoel voor zakelijke mobiliteit gevonden. De samenstelling van de achterhoede is daarmee vrijwel ongewijzigd ten opzichte van de vorige editie, waarbij Danone, Boskalis, Pon en VDL ook toen al tot de laagst scorende bedrijven behoorden. VDL laat daarbij wel een positieve ontwikkeling zien door sinds vorig jaar te rapporteren over zijn zakenreisemissies in 2023 en 2024, zij het zonder externe verificatie.

Opvallend is dat enkele bedrijven met de grootste emissiereducties niet tot de kopgroep van de ranglijst behoren. BAM, DSM, Vopak en Vodafone realiseerden reducties van ongeveer 60 tot 80 procent ten opzichte van 2019. Hun lagere positie in de ranglijst hangt samen met het ontbreken van een specifiek doel voor vliegreizen of zakenreizen en, in sommige gevallen, beperkingen in de manier waarop over deze emissies wordt gerapporteerd.

Tegelijkertijd laat de ranglijst zien dat eerder behaalde reducties niet altijd blijvend zijn.
De vergelijking tussen 2023 en 2025 laat drie verschillende ontwikkelpaden zien. Bij de elf structurele ‘emissiedalers’, waaronder BAM, IKEA, Port of Rotterdam, Randstad, Signify en Vattenfall, namen de gezamenlijke vliegemissies met 24,9 procent af. De zeven bedrijven in de stagnerende groep, waaronder ABN AMRO, Achmea, Ahold Delhaize, ASML en KPMG, laten gezamenlijk een lichte stijging van 1,6 procent zien. Deze beperkte verandering past bij het beeld dat eerder behaalde

reducties grotendeels worden vastgehouden, maar niet verder worden verdiept. Bij de zeven bedrijven in de reboundgroep, waaronder Accenture, Deloitte, EY, PwC, Royal HaskoningDHV en Vodafone, namen de gezamenlijke vliegemissies daarentegen met 36,6 procent toe. Hierdoor wordt de emissiereductie van de structurele dalers ruimschoots tenietgedaan. Over alle 25 ingedeelde bedrijven liggen de vliegemissies in 2025 daardoor 23 procent hoger dan in 2023.

Tot slot blijken de verschillen binnen sectoren vaak groot. Zo lopen binnen de financiële sector zowel ABN AMRO (-59%) als Achmea (-42%) voorop, terwijl binnen ICT, Telecom en Technologie bedrijven als Vodafone (-61%), Signify (-58%) en Philips (-51%) sterk presteren. Ook in andere sectoren zijn duidelijke koplopers zichtbaar, zoals IKEA (-61%), Port of Rotterdam (-62%), DSM (-74%) en BAM (-78%). Tegelijkertijd laten bedrijven binnen dezelfde sector soms een veel beperktere reductie of zelfs een toename van vliegemissies zien. Dat wijst erop dat prestaties niet uitsluitend worden bepaald door de sector waarin een bedrijf actief is, maar ook door de keuzes die organisaties maken op het gebied van beleid, doelen en uitvoering.

Tabel 1. Netto verandering in zakelijke vliegemissies per ontwikkelpad sinds 2023 (in tCO_2e)

Groep	Aantal bedrijven	Emissies 2023	Emissies 2025	Netto verandering	Procentuele verandering
Structurele dalers	11	173.479,44	130.258,40	–43.221,04	–24,9%
Stagnerende groep	7	352.742,84	358.411,68	+5.668,84	+1,6%
Reboundgroep	7	1.161.181,00	1.586.363,00	+425.182,00	+36,6%
Totaal	**25**	**1.687.403,28**	**2.075.033,08**	**+387.629,80**	**+23,0%**

3.2 Prestaties op hoofddimensies

In deze paragraaf wordt per hoofddimensie onderzocht welke factoren de verschillen in de ranglijst verklaren. Achtereenvolgens komen emissiereductie, doelstellingen en rapportage aan bod.

3.2.1 Emissiereductie

Voor de 29 bedrijven waarvoor een vergelijking tussen het basisjaar en 2025 mogelijk is, namen de gezamenlijke zakelijke vliegemissies met 37,5 procent af. Deze reductie is gebaseerd op de opgetelde emissies van de bedrijven in de analyse en geeft daarmee een beeld van de totale ontwikkeling van de zakelijke vliegemissies binnen de onderzochte groep. Tegelijkertijd verschillen de prestaties tussen bedrijven sterk. Waar een meerderheid van de bedrijven substantiële reducties realiseert, laten enkele bedrijven juist hogere emissies zien dan in het basisjaar.

De ranglijst laat zien dat grote reducties mogelijk zijn. Twaalf van de 29 bedrijven realiseerden individueel een reductie van meer dan vijftig procent ten opzichte van 2019, waaronder Port of Rotterdam, BAM, IKEA, DSM, Vattenfall, Randstad, Signify en ABN AMRO. Tegelijkertijd blijven andere bedrijven duidelijk achter. Bij twee bedrijven liggen de emissies in 2025 zelfs hoger dan in 2019: Van Oord en SBM Offshore.

De grote verschillen binnen sectoren suggereren dat emissiereductie niet alleen afhankelijk is van de aard van de bedrijfsactiviteiten. Bedrijven binnen dezelfde sector laten vaak sterk uiteenlopende resultaten zien. Dat wijst erop dat beleid, monitoring en actieve sturing op zakelijke vliegreizen een belangrijke rol spelen bij het realiseren van emissiereducties.

3.2.2 Doelen

Van de vijftig onderzochte bedrijven hebben er 24 bedrijven een reductiedoel dat is meegenomen in de beoordeling. De overige 26 bedrijven rapporteren geen doel voor zakelijke vliegreizen of zakenreizen.

Van de negentien bedrijven met een relevante doelstelling waarvoor een vergelijking mogelijk was, lagen de zakelijke vliegemissies in 2025 allemaal onder het niveau van het basisjaar. Bij bedrijven zonder relevante doelstelling zijn eveneens forse reducties zichtbaar, maar lagen de emissies van SBM Offshore en Van Oord in 2025 juist hoger dan in het basisjaar.

Tabel 2. Beoordelingsmatrix Zakelijk Vliegen 2026

Ranglijst	Bedrijf	Sector	Reductiedoel	Doeljaar	Doel-nauwkeurigheid	Rapportage-nauwkeurigheid	Dataverificatie 2019-2025	Type Doel	2025 vs. 2019 emissies	Totaalscore
1	Port of Rotterdam	Overig	-80%	2030	Zakenreisdoel	Vliegemissies	Limited	Absoluut	-62%	14,5
2	Signify N.V.	ICT, Telecom en Technologie	-80%	2040	Zakenreisdoel	Zakenreisemissies	Limited	Absoluut	-58%	14,0
3	Arcadis NV	Ingenieursbureau	-50%	2025	Vliegemissiedoel	Zakenreisemissies	Limited	Absoluut	-37%	13,0
4	NN Group NV	Finance	-25%	2025	Vliegemissiedoel	Vliegemissies	Limited	Absoluut	-47%	12,5
5	ASML Holdings	ICT, Telecom en Technologie	-100%	2025	Zakenreisdoel	Zakenreisemissies	Limited	Absoluut	-38%	12,5
6	ABN Amro	Finance	-60%	2030	Zakenreisdoel	Zakenreisemissies	Nee	Absoluut	-59%	11,5
7	Randstad N.V.	Overig	-30%	2030	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Vliegemissies	Limited	Absoluut	-57%	11,5
8	Rabobank	Finance	-39%	2030	Vliegemissiedoel	Vliegemissies	Limited	Absoluut	-49%	11,0
9	Achmea	Finance	-50%	2025	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	Limited	Absoluut	-42%	11,0
10	IKEA	FMCG & Retail	-40%	2030	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	Limited	Absoluut	-61%	10,5
11	Accenture	Consulting	-55%	2030	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Vliegemissies	Limited	Intensiteit	-58%	10,5
12	Royal Philips	ICT, Telecom en Technologie	-42%	2030	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Vliegemissies	Reasonable	Absoluut	-51%	10,0
13	PricewaterhouseCoopers (PwC)	Consulting	-50%	2030	Zakenreisdoel	Zakenreisemissies	Limited	Absoluut	-38%	10,0
14	KPMG International	Consulting	-55%	2030	Zakenreisdoel	Vliegemissies	Limited	Intensiteit	-45%	9,5
15	Ernst & Young Global (EY)	Consulting	-50%	2030	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Vliegemissies	Limited	Absoluut	-29%	9,5
16	Wolters Kluwer	Overig	-30%	2030	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Vliegemissies	Limited	Absoluut	-44%	9,0
17	Royal HaskoningDHV	Ingenieursbureau	-67%	2030	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Vliegemissies	ISO14064	Absoluut	-17%	8,5
18	Vopak	Overig	-	-	-	Vliegemissies	Limited	-	-66%	7,5
19	DSM	Industrie	-	-	-	Zakenreisemissies	Limited	-	-74%	7,0
20	Deloitte	Consulting	-55%	2030	Zakenreisdoel	Zakenreisemissies	Limited	Intensiteit	-22%	7,0

21	Royal BAM Group nv	Bouw en Offshore	-	-	-	Zakenreisemissies	Limited	-	-78%	7,0
22	Vattenfall	Overig	-	-	-	Zakenreisemissies	Limited	-	-59%	7,0
23	Vodafone	ICT, Telecom en Technologie	-	-	-	Zakenreisemissies	Nee	-	-61%	5,5
24	Aegon	Finance	-	-	-	Vliegemissies	Nee	-	-31%	4,5
25	TNO	Overig	-90%	2040	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	Nee	Absoluut	-10%	3,5
26	Ahold Delhaize	FMCG & Retail	-	-	-	Zakenreisemissies	Limited	-	-24%	3,0
27	Antea	Ingenieursbureau	-25%	2025	Zakenreisdoel	-	CO_2-Prestatieladder	Absoluut	-	2,0
28	NXP Semiconductors	ICT, Telecom en Technologie	-	-	-	Zakenreisemissies	Nee	-	-22%	1,5
29	Strukton	Bouw en Offshore	-50%	2030	Zakenreisdoel	Vliegemissies	CO_2-Prestatieladder	Intensiteit	-	0,0
30	Capgemini	Consulting	-55%	2030	Zakenreisdoel	Zakenreisemissies	Reasonable	Intensiteit	-	-1,0
31	ING Group	Finance	-23%	2030	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Scope 3-rapportage	Limited	Absoluut	-	-3,0
32	Sweco AB	Ingenieursbureau	-30%	2030	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	Zakenreisemissies	Limited	Absoluut	-	-3,0
33	SBM Offshore	Bouw en Offshore	-	-	-	Vliegemissies	Limited	-	30%	-4,0
34	Heineken	FMCG & Retail	-	-	-	Zakenreisemissies	Limited	-	-	-6,0
35	Van Oord NV	Bouw en Offshore	-	-	-	Zakenreisemissies	Nee	-	37%	-6,5
36	Royal A-ware	FMCG & Retail	-	-	-	Zakenreisemissies	Limited	-	-	-7,5
37	Fugro	Ingenieursbureau	-	-	-	Zakenreisemissies	Limited	-	-	-7,5
38	JDE Peet's NV	FMCG & Retail	-	-	-	Zakenreisemissies	Limited	-	-	-7,5
39	Stellantis	Industrie	-	-	-	Zakenreisemissies	Limited	-	-	-7,5
40	Tata Steel	Industrie	-	-	-	-	-	-	-	-8,5
41	AkzoNobel	Industrie	-	-	-	Zakenreisemissies	Nee	-	-	-9,0
42	Vanderlande	Industrie	-	-	-	Zakenreisemissies	Nee	-	-	-9,0
43	Shell plc	Industrie	-	-	-	-	-	-	-	-9,5
44	Nouryon	Industrie	-	-	-	Scope 3-rapportage	-	-	-	-10,0
45	Unilever	FMCG & Retail	-	-	-	Scope 3-rapportage	-	-	-	-10,0
46	VDL	Industrie	-	-	-	-	-	-	-	-11,0
47	Danone	FMCG & Retail	-	-	-	-	-	-	-	-11,0
48	Koninklijke Boskalis B.V.	Bouw en Offshore	-	-	-	-	-	-	-	-11,0
49	Pon	Industrie	-	-	-	-	-	-	-	-11,0
50	Vitol	Overig	-	-	-	-	-	-	-	-11,0

Tabel 3. Bedrijven met meer dan 50 procent emissiereductie

Bedrijf	Reductie 2025 t.o.v. 2019	Reductie-doel	Plaats in ranglijst 2026
Royal BAM Group	-78%	Geen relevant doel	21
DSM	-74%	Geen relevant doel	19
Vopak	-66%	Geen relevant doel	18
Port of Rotterdam	-62%	-80%	1
Vodafone	-61%	Geen relevant doel	23
IKEA	-61%	-40%	10
Vattenfall	-59%	Geen relevant doel	22
ABN AMRO	-59%	-60%	5
Accenture	-58%	-55%	11
Signify	-58%	-80%	2
Randstad	-57%	-30%	7
Philips	-51%	-42%	12

Ook op bedrijfsniveau is een verschil zichtbaar. De negentien bedrijven met een relevante doelstelling realiseerden gemiddeld een emissiereductie van 43 procent, tegenover 35 procent voor bedrijven zonder relevante doelstelling. Deze resultaten wijzen erop dat bedrijven met een relevante doelstelling vaker en sterker onder het emissieniveau van het basisjaar uitkomen.

Tegelijkertijd blijkt dat een doelstelling geen garantie biedt voor verdere emissiereductie. Bij meerdere bedrijven met een doelstelling namen de vliegemissies tussen 2023 en 2025 weer toe. Een doel lijkt daarmee vooral een hulpmiddel voor richting en verantwoording, maar moet worden ondersteund door actief reisbeleid en voortdurende monitoring om reducties vast te houden.

Opvallend is daarnaast dat bedrijven met een relevante doelstelling aanzienlijk vaker voldoende gegevens publiceren om hun emissieontwikkeling te beoordelen. Voor negentien van de 24 bedrijven met een doelstelling (79 procent) kon de emissieontwikkeling tussen het basisjaar en 2025 worden vastgesteld. Bij bedrijven zonder relevante doelstelling was dit mogelijk voor tien van de 26 bedrijven (38 procent). Doelen lijken daarmee niet alleen samen te gaan met een lager emissieniveau, maar ook met meer transparantie en publieke verantwoording over behaalde resultaten.

3.2.3 Rapportage en transparantie

De transparantie over vliegemissies blijft beperkt. Van de vijftig onderzochte bedrijven rapporteren slechts veertien rechtstreeks over hun vliegemissies. Voor dertien bedrijven konden extern geverifieerde emissiegegevens worden vastgesteld voor beide onderzochte jaren. Bij één bedrijf was dit voor één van de twee onderzochte jaren het geval. De grootste groep, 25 bedrijven, rapporteert over business travel, waardoor vliegemissies moeten worden afgeleid uit bredere mobiliteitsgegevens. Bij elf bedrijven ontbreken gegevens om vliegemissies afzonderlijk te beoordelen.

Ook de kwaliteit van de beschikbare informatie loopt sterk uiteen. Sommige bedrijven rapporteren meerdere jaren op consistente wijze en laten hun gegevens extern verifiëren, terwijl voor 21 bedrijven onvoldoende vergelijkbare informatie beschikbaar is om de ontwikkeling van vliegemissies tussen 2019 en 2025 goed te beoordelen.

Deze verschillen werken direct door in de ranglijst. Bedrijven in de kopgroep beschikken doorgaans over consistente emissiegegevens, duidelijke rapportages en vaker extern geverifieerde informatie. Onderaan de ranglijst ontbreekt deze informatie juist. Daardoor weerspiegelt een lage score niet alleen beperkte voortgang, maar vaak ook een gebrek aan transparantie over de omvang en ontwikkeling van zakelijke vliegemissies.

Transparantie is een belangrijke randvoorwaarde voor effectief reductiebeleid. Alleen wanneer vliegemissies afzonderlijk worden gerapporteerd, kan goed worden gevolgd of bedrijven daadwerkelijk minder vliegen en hoe emissies zich door de tijd ontwikkelen. Opvallend is dat meer duurzaamheidsrapportage niet automatisch leidt tot meer inzicht in zakelijke vliegemissies. Door de invoering van CSRD rapporteren bedrijven uitgebreider over duurzaamheid, maar bedrijven met een energie-intensief productieproces hoeven zakelijke vliegreizen niet afzonderlijk te rapporteren. Dat is zonde, want in absolute zin kunnen de emissies van vliegreizen nog altijd fors zijn, en de kans om CO_2 uitstoot te reduceren groot.

3.3 Ontwikkeling van vliegemissies sinds 2019

Wanneer naast 2019 en 2025 ook wordt gekeken naar de tussenliggende ontwikkeling sinds 2023, worden drie patronen zichtbaar. Sommige bedrijven

bouwen hun reductie verder uit, terwijl andere een stagnerend emissieniveau laten zien. Daarnaast is er bij een derde groep sprake van een rebound, waarbij de vliegemissies na eerdere reducties opnieuw toenemen. Voor deze analyse zijn 25 bedrijven ingedeeld in drie ontwikkelpaden. Rabobank is niet meegenomen omdat voor dit bedrijf geen vergelijkbaar emissiecijfer voor 2023 beschikbaar was. SBM Offshore, Van Oord en Wolters Kluwer zijn buiten beschouwing gelaten omdat hun emissies in 2023 nog boven het niveau van het basisjaar lagen.

3.3.1 Structurele dalers

De eerste groep bestaat uit elf bedrijven die niet alleen een forse reductie ten opzichte van 2019 realiseren, maar deze reductie sinds 2023 verder weten uit te bouwen. Tot deze groep behoren onder meer BAM, Randstad, IKEA, Vattenfall, Signify, DSM, Port of Rotterdam, Philips, NN Group en Arcadis. Deze bedrijven laten zien dat een reductie van vliegemissies niet beperkt hoeft te blijven tot de periode direct na de coronapandemie. Afgerond namen de gezamenlijke vliegemissies van de elf structurele dalers tussen 2023 en 2025 af met 24,9 procent. Deze groep laat zien dat bedrijven ook in de jaren na de coronapandemie hun vliegemissies verder kunnen terugdringen en eerder behaalde reducties weten uit te bouwen.

3.3.2 Stagnerende groep

Een tweede groep van zeven bedrijven realiseert weliswaar een substantiële reductie ten opzichte van 2019, maar laat sinds 2023 weinig verdere afname zien. In sommige gevallen is sprake van een beperkte extra reductie, in andere gevallen van een lichte stijging of een gelijkblijvend emissieniveau.

Tabel 4. Structurele dalers

Bedrijf	Sector	2019–2023	2023–2025	2019–2025
Aegon	Finance	–23%	–11%	–31%
Arcadis NV	Ingenieursbureau	–26%	–15%	–37%
DSM	Industrie	–68%	–21%	–74%
IKEA	FMCG & Retail	–36%	–38%	–61%
NN Group NV	Finance	–36%	–17%	–47%
Port of Rotterdam	Overig	–53%	–20%	–62%
Randstad N.V.	Overig	–22%	–45%	–57%
Royal BAM Group	Bouw & Offshore	–44%	–60%	–78%
Royal Philips	ICT, Telecom & Technologie	–40%	–18%	–51%
Signify N.V.	ICT, Telecom & Technologie	–41%	–29%	–58%
Vattenfall	Overig	–35%	–36%	–59%

Tabel 5. Stagnerende groep

Bedrijf	Sector	2019–2023	2023–2025	2019–2025
ASML	ICT, Telecom en Technologie	-31%	-10%	-38%
ABN AMRO	Finance	-56%	-6%	-59%
Achmea	Finance	-39%	-5%	-42%
Ahold Delhaize	FMCG & Retail	-24%	0%	-24%
KPMG	Consulting	-47%	+4%	-45%
NXP	ICT, Telecom en Technologie	-28%	+8%	-22%
Vopak	Overig	-68%	+6%	-66%

Tot deze groep behoren onder meer ASML, ABN AMRO, Achmea, KPMG en Vopak.

Gezamenlijk namen hun zakelijke vliegemissies tussen 2023 en 2025 licht toe, met 1,6 procent. Deze bedrijven bevinden zich nog steeds duidelijk onder het niveau van 2019, maar de verdere reductie van vliegemissies lijkt vooralsnog tot stilstand gekomen. Voor deze groep lijkt het vasthouden van eerder behaalde resultaten momenteel belangrijker dan het realiseren van verdere reducties.

3.3.3 Reboundgroep

Een derde groep van zeven bedrijven laat sinds 2023 een minder gunstige ontwikkeling zien. Hoewel deze bedrijven veelal nog onder het niveau van 2019 zitten, wordt een deel van de eerder gerealiseerde reductie weer ongedaan gemaakt.

Tabel 6. Reboundgroep

Bedrijf	Sector	2019–2023	2023–2025	2019–2025
Accenture	Consulting	–69%	+36%	–58%
Deloitte	Consulting	–38%	+26%	–22%
Ernst & Young Global	Consulting	–56%	+59%	–29%
PricewaterhouseCoopers (PwC)	Consulting	–49%	+21%	–38%
Royal HaskoningDHV	Ingenieursbureau	–28%	+14%	–17%
TNO	Overig	–30%	+29%	–10%
Vodafone	ICT, Telecom en Technologie	–73%	+44%	–61%

Deze groep verdient extra aandacht, omdat hier de vraag speelt in hoeverre de gerealiseerde reductie structureel is of mede samenhing met tijdelijke veranderingen in reisgedrag na corona. Opvallend is dat vooral de consultancysector sterk vertegenwoordigd is in deze groep. EY, Accenture, Deloitte en PwC rapporteren allemaal hogere vliegemissies dan in 2023. Ook Vodafone, TNO en Royal HaskoningDHV laten een duidelijke stijging zien. Deze bedrijven laten zien dat een sterke reductie in de jaren na de pandemie niet automatisch leidt tot een blijvend lager emissieniveau. Gezamenlijk namen de zakelijke vliegemissies van deze zeven bedrijven tussen 2023 en 2025 met 36,6 procent toe.

3.4 Belangrijkste verschuivingen ten opzichte van de ranglijst 2025

Een vergelijking met de ranglijst van vorig jaar laat verschillende opvallende verschuivingen zien. Een duidelijke stijger is Wolters Kluwer, dat van plaats 26 naar plaats 16 gaat. In de vorige editie lagen de vliegemissies 5 procent onder het niveau van 2019. Inmiddels bedraagt de reductie 44 procent. Volgens het bedrijf komt deze afname zowel door minder zakelijke vliegreizen als door aangepaste emissiefactoren voor luchtvaart.

Ook Rabobank stijgt sterk, van plaats 18 naar plaats 8. Deze stijging hangt niet alleen samen met de meest recente emissiegegevens, maar ook met het gebruik van 2018 als basisjaar. Dit basisjaar sluit beter aan bij de huidige rapportagemethodiek, waarin ook indirecte klimaateffecten van vliegen worden meegenomen, waardoor de resultaten niet rechtstreeks vergelijkbaar zijn met die van vorig jaar.

ABN AMRO daalt van de eerste naar de zesde plaats. De lagere positie betekent daarom niet dat de emissieprestatie is verslechterd. Het bedrijf verliest punten doordat de emissiegegevens voor 2025 niet onder externe verificatie vallen. Daarnaast is een eerder als vliegemissiedoel beoordeeld doel dit jaar geclassificeerd als een doel voor zakenreizen. Ook de aangepaste puntentoekenning en de prestaties van andere bedrijven spelen een rol.

De grootste dalers zijn Antea, Capgemini en Strukton, maar hun verschuivingen vragen om een verschillende uitleg. Antea daalt van plaats vier naar plaats 27, omdat voor 2025 nog geen openbaar en vergelijkbaar cijfer voor vliegemissies beschikbaar is. Capgemini daalt van plaats elf naar plaats 30, omdat het bedrijf voor 2025 alleen een uitstoot per medewerker rapporteert en geen absolute emissies waarmee de ontwikkeling sinds 2019 kan worden berekend. Strukton daalt van plaats 22 naar plaats 29, doordat de beschikbare gegevens over 2019 alleen betrekking hebben op Nederland, terwijl de latere cijfers ook buitenlandse activiteiten omvatten. Voor deze bedrijven kan de lagere positie daarom niet zonder meer worden gelezen als een verslechtering van de feitelijke emissieprestatie.

4. Sectorvergelijking

Zoals beschreven in het hoofdstuk 2. Methode zijn bedrijven ingedeeld in sectoren, zodat organisaties met verwante activiteiten en omstandigheden met elkaar kunnen worden vergeleken. De sectoranalyse laat zien dat sommige sectoren gemiddeld beter presteren dan andere, maar ook dat binnen vrijwel iedere sector grote verschillen bestaan tussen bedrijven. Daardoor bieden sectorscores nuttig inzicht in bredere patronen, terwijl de analyse per sector zichtbaar maakt welke bedrijven vooroplopen en welke achterblijven op het gebied van emissiereductie, doelstellingen en transparantie. Eerst bespreken we de verschillen tussen sectoren, daarna gaan we in op de belangrijkste verschillen binnen iedere sector.

4.1 Verschillen tussen sectoren

Tabel 7. Gemiddelde scores per sector

Sector	Aantal bedrijven	Gemiddelde score
ICT, Telecom & Technologie	5	8,7
Finance	6	7,9
Consulting	6	7,6
Overig	7	6,0
Ingenieursbureaus	5	2,6
Bouw & Offshore	5	-2,9
FMCG & Retail	7	-4,1
Industrie	9	-7,6

4.1.1 Best presterende sectoren

ICT, Telecom & Technologie, Finance en Consulting behoren gemiddeld tot de best presterende sectoren. Deze sectoren kennen relatief veel bedrijven met substantiële emissiereducties, reductiedoelen en positieve totaalscores. Binnen Finance behoren ABN AMRO, NN Group, Rabobank en Achmea tot de koplopers. Ook binnen ICT, Telecom & Technologie vallen Signify, Philips en ASML op door de combinatie van emissiereductie, doelstellingen en rapportage.

Opvallend is dat alle consultancybedrijven nog steeds onder hun niveau van 2019 zitten. Tegelijkertijd is consultancy de duidelijkste reboundsector. EY, Accenture, Deloitte en PwC rapporteren allemaal hogere emissies dan in 2023. Daarmee laat de sector zien dat grote reducties mogelijk zijn, maar ook dat het risico op terugval aanwezig blijft wanneer internationale klantcontacten, projecten en commerciële activiteiten weer toenemen. Consultancybedrijven behoren bovendien tot de grootste absolute uitstoters binnen de ranglijst, waardoor verdere reducties in deze sector een groot klimaateffect kunnen hebben.

4.1.2 Achterblijvende sectoren

Industrie, FMCG & Retail en Bouw & Offshore blijven achter. Bij bedrijven in deze sectoren ontbreken vaak emissiegegevens en in deze sectoren zitten dus veel bedrijven met negatieve scores. Vooral Industrie valt op door het grote aantal bedrijven waarvoor onvoldoende informatie beschikbaar is om de ontwikkeling van zakelijke vliegemissies te beoordelen. Tegelijkertijd laat in dezelfde sector DSM zien dat forse reducties wel degelijk mogelijk zijn.

Binnen FMCG & Retail zijn de verschillen eveneens groot. IKEA behoort tot de best presterende bedrijven van de ranglijst, terwijl Danone, Unilever en Royal A-ware laag scoren doordat emissie-gegevens of reductiedoelen ontbreken. Ook binnen Bouw & Offshore lopen de prestaties sterk uiteen, met BAM als koploper en Van Oord en SBM Offshore als bedrijven waarvan de emissies inmiddels boven het niveau van 2019 liggen.

4.2 Verschillen binnen sectoren

De in-sectoranalyse laat zien dat de verschillen tussen bedrijven binnen dezelfde sector vaak groter zijn dan de verschillen tussen sectoren. In vrijwel iedere sector zijn zowel koplopers als achterblijvers te vinden. Hierdoor ontstaat een genuanceerder beeld dan op basis van gemiddelde sectorscores alleen mogelijk is. Bedrijven met vergelijkbare activiteiten laten namelijk vaak sterk uiteenlopende resultaten zien op het gebied van emissiereductie, doelstellingen en transparantie. De volgende paragrafen bespreken per sector welke bedrijven vooroplopen, welke achterblijven en welke ontwikkelingen daarbij opvallen.

4.2.1 Bouw & Offshore

Bouw & Offshore blijft gemiddeld achter, maar de verschillen binnen de sector zijn zeer groot. BAM behoort met een reductie van bijna 78 procent tot de best presterende bedrijven van de hele ranglijst. Daartegenover staan Van Oord en SBM Offshore, waarvan de emissies inmiddels boven het niveau van 2019 liggen. Daarnaast ontbreken voor Boskalis gegevens om de ontwikkeling van de vliegemissies te beoordelen.

Tabel 8. Bouw & Offshore

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie 2019-2025	Totaalscore
Royal BAM Group	-	-78%	7
Strukton	-50%	-	0
SBM Offshore	-	+30%	-4
Van Oord	-	+37%	-6,5
Boskalis	-	-	-11

4.2.2 Consultancy

Consultancy behoort opnieuw tot de best presterende sectoren in de ranglijst. En dat is belangrijk, want de grote consultancybedrijven behoren tot de grootste absolute uitstoters in de ranglijst, waardoor reducties in deze sector een grote impact kunnen hebben. Alle bedrijven waarvoor een vergelijking mogelijk is, rapporteren nog steeds lagere emissies dan in 2019 en vrijwel alle bedrijven beschikken over een reductiedoel. Accenture behaalt de grootste emissiereductie (-58%) en Deloitte (-22%) de kleinste. Capgemini is overgeschakeld op het rapporteren van zakelijke reisemissies per medewerker, waardoor 2019 en 2025 in onze methodologie niet te vergelijken zijn.

Opvallend is dat de sector tegelijkertijd de duidelijkste rebound laat zien. EY, Accenture, Deloitte en PwC rapporteren allemaal hogere emissies dan in 2023. Daarmee laat consultancy zien dat grote reducties mogelijk zijn, maar ook dat deze niet automatisch structureel zijn. KPMG laat echter zien dat die rebound niet vanzelfsprekend hoeft te zijn, door de reductie van de coronajaren vast te houden.

Tabel 9. Consultancy

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie 2019-2025	Totaalscore
Accenture	-55%	-58%	10,5
PwC	-50%	-38%	10
EY	-50%	-29%	9,5
KPMG	-55%	-45%	9,5
Deloitte	-55%	-22%	7
Capgemini	-55%	-	-1

4.2.3 Finance

Finance behoort opnieuw tot de sterkst presterende sectoren. Vrijwel alle financiële instellingen realiseren een substantiële reductie van zakelijke vliegemissies en beschikken daarnaast over een reductiedoel. NN Group, ABN AMRO, Rabobank en Achmea behoren allemaal tot de top van de ranglijst. De emissies liggen bij deze bedrijven 42 tot 59 procent lager dan in 2019. Alleen ING blijft achter doordat onvoldoende vergelijkbare gegevens beschikbaar zijn om de ontwikkeling van de vliegemissies te beoordelen. Daarmee onderscheidt de sector zich vooral door de combinatie van reductie, doelstellingen en relatief goede rapportage.

Tabel 10. Finance

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie 2019-2025	Totaalscore
NN Group	-25%	-47%	12,5
ABN AMRO	-60%	-59%	11,5
Achmea	-50%	-42%	11
Rabobank	-39%	-49%*	11
Aegon	-	-31%	4,5
ING	-23%	-	-3

4.2.4 FMCG & Retail

Binnen FMCG & Retail zijn de verschillen eveneens groot. IKEA behoort tot de koplopers van de ranglijst met een reductie van ruim 60 procent en een duidelijke doelstelling voor zakelijke mobiliteit. Daartegenover staan Danone, Unilever, JDE Peet's en Royal A-ware, die laag scoren doordat gegevens of bruikbare doelstellingen ontbreken. Alles bij elkaar genomen behoort FMCG & Retail gemiddeld tot de lager scorende sectoren

Tabel 11. FMCG & Retail

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie 2019-2025	Totaalscore
IKEA	-40%	-61%	10,5
Ahold Delhaize	-	-24%	3
Heineken	-	-	-6
JDE Peet's	-	-	-7,5
Royal A-ware	-	-	-7,5
Unilever	-	-	-10
Danone	-	-	-11

.

4.2.5 ICT, Telecom & Technologie

ICT, Telecom & Technologie is dit jaar de best presterende sector op basis van de gemiddelde score. Signify voert de sector aan met een reductie van 58% en de hoogste sectorscore, gevolgd door Philips (-51%) en ASML (-38%). Ook Vodafone realiseerde een reductie van ruim 60 procent, maar scoort lager door beperkingen in doelstellingen en rapportage. Alleen NXP blijft duidelijk achter met een beperkte reductie en het ontbreken van een doel. De sector wordt gekenmerkt door relatief veel bedrijven met reductiedoelen en een bovengemiddelde mate van transparantie.

Tabel 12. ICT, Telecom & Technologie

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie 2019-2025	Totaalscore
Signify	-80%	-58%	14
ASML	-100%	-38%	12,5
Philips	-42%	-51%	10
Vodafone	-	-61%	5,5
NXP Semiconductors	-	-22%	1,5

4.2.6 Industrie

Industrie is opnieuw de minst presterende sector in de ranglijst. Veel bedrijven in deze sector rapporteren onvoldoende gegevens om de ontwikkeling van hun zakelijke vliegemissies te beoordelen en beschikken niet over een bruikbaar doel voor zakelijke mobiliteit. Tegelijkertijd laat DSM zien dat forse reducties wel degelijk mogelijk zijn met een emissiereductie van ruim 74 procent. Bedrijven als Shell, Tata Steel, Pon, VDL en Nouryon scoren laag doordat gegevens, doelen of beide ontbreken. De sector wordt daarmee vooral gekenmerkt door een gebrek aan transparantie.

Tabel 13. Industrie

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie 2019-2025	Totaalscore
DSM	-	-74%	7
Stellantis	-	-	-7,5
Tata Steel	-	-	-8,5
AkzoNobel	-	-	-9
Vanderlande	-	-	-9
Shell	-	-	-9,5
Nouryon	-	-	-10
Pon	-	-	-11
VDL	-	-	-11

4.2.7 Ingenieursbureaus

Binnen de ingenieursbureaus zijn de verschillen groot. Arcadis en Royal HaskoningDHV behoren tot de koplopers van de sector en combineren reducties met doelstellingen en transparante rapportage. Tegelijkertijd zijn er meerdere bedrijven waarvoor geen vergelijkbare emissiereductie kan worden berekend, waaronder Fugro, Sweco en Antea. Hierdoor scoort de sector gemiddeld lager dan in eerdere edities van de ranglijst. De resultaten laten zien dat ook binnen een sector waarin zakelijke mobiliteit een belangrijk onderdeel van de bedrijfsvoering vormt, de prestaties sterk uiteenlopen.

Tabel 14. Ingenieursbureaus

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie 2019-2025	Totaalscore
Arcadis	-50%	-37%	13
Royal HaskoningDHV	-67%	-17%	8,5
Antea Group	-25%	-	2
Sweco	-30%	-	-3
Fugro	-	-	-7,5

4.2.8 Overig

De sector Overig kent zowel koplopers als achterblijvers. Port of Rotterdam voert niet alleen de sector aan, maar staat ook bovenaan de gehele ranglijst met een reductie van 62 procent. Ook Randstad, Wolters Kluwer, Vattenfall en Vopak realiseren grote emissiereducties. Daar tegenover staan bedrijven als TNO met een beperkte reductie en Vitol, waarvoor onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. De sector laat daarmee zien dat grote emissiereducties mogelijk zijn in uiteenlopende typen organisaties.

Tabel 15. Overig

Bedrijf	Doel	Emissie-reductie 2019-2025	Totaalscore
Port of Rotterdam	-80%	-62%	14,5
Randstad	-30%	-57%	11,5
Wolters Kluwer	-30%	-44%	9
Vopak	-	-66%	7,5
Vattenfall	-	-59%	7
TNO	-90%	-10%	3,5
Vitol	-	-	-11

4.2.9 Conclusie in-sectorvergelijking

De sectoranalyse laat opnieuw zien dat grote reducties van zakelijke vliegemissies in vrijwel iedere sector mogelijk zijn. Met bedrijven als Accenture (-58%) in Consultancy, Signify (-58%) in ICT, Telecom & Technologie, ABN AMRO (-59%) in Finance, Arcadis (-37%) bij de ingenieursbureaus, Port of Rotterdam (-62%) in de categorie Overig, BAM (-78%) in Bouw & Offshore, IKEA (-61%) in FMCG & Retail en DSM (-74%) in Industrie kent iedere sector een duidelijke koploper.

Tegelijkertijd bevinden zich in vrijwel alle sectoren ook bedrijven met stijgende emissies, ontbrekende gegevens of het ontbreken van duidelijke reductiedoelen. Binnen consultancy is de rebound het duidelijkst zichtbaar: vier van de vijf bedrijven met vergelijkbare gegevens over 2023 en 2025 rapporteren een duidelijke stijging. In andere sectoren komt deze ontwikkeling veel minder breed voor. De verschillen binnen sectoren blijken daardoor vaak groter dan de verschillen tussen sectoren. Dat wijst erop dat sterke prestaties niet alleen samenhangen met sectorspecifieke omstandigheden, maar ook met de keuzes die bedrijven maken op het gebied van beleid, doelstellingen, monitoring en transparantie.

4.3 Bedrijven van de Coalitie Anders Reizen

Anders Reizen-bedrijven behoren bovengemiddeld vaak tot de kopgroep van de ranglijst. Van de vijftig onderzochte bedrijven zijn er 24 aangesloten bij Anders Reizen. Tien van de elf hoogst scorende bedrijven zijn lid, waaronder Port of Rotterdam, Signify, Arcadis, ABN AMRO en Rabobank.

Ook op het gebied van doelstellingen en transparantie presteren Anders Reizen-bedrijven bovengemiddeld. 21 van de 24 leden beschikken over een reductiedoel en rapporteren relatief vaak op een wijze die beoordeling mogelijk maakt. Tien leden rapporteren rechtstreeks over vliegemissies en twaalf over emissies van alle zakelijke vervoersmiddelen.

Anders Reizen-bedrijven onderscheiden zich daarnaast door hun resultaten. Voor negentien leden waren voldoende vergelijkbare gegevens beschikbaar om de ontwikkeling van de vliegemissies tussen het basisjaar en 2025 te berekenen. Het gemiddelde van de individuele reductiepercentages bedraagt 44 procent. Wanneer de emissies van deze negentien bedrijven worden opgeteld, bedraagt de gezamenlijke reductie 37,6 procent. De resultaten laten daarmee zien dat forse vermindering van zakelijke vliegemissies ook haalbaar is voor internationaal opererende organisaties.

De combinatie van deze uitkomsten laat een duidelijk beeld zien. Anders Reizen-bedrijven behoren relatief vaak tot de koplopers, beschikken vaker over een relevant reductiedoel en publiceren vaker voldoende gegevens om hun voortgang te kunnen beoordelen. Bij de leden waarvoor een vergelijking mogelijk was, ging dit samen met substantiële emissiereducties. De resultaten wijzen daarmee op een positieve samenhang tussen deelname aan Anders Reizen en de voorwaarden die nodig zijn om zakelijke mobiliteit structureel te verduurzamen, zoals concrete doelen, inzicht in emissies en publieke verantwoording over de voortgang.

Ook sinds 2023 laat een meerderheid van de leden zien dat behaalde reducties kunnen worden vastgehouden of verder uitgebouwd. Voor achttien van deze negentien leden kon ook de ontwikkeling sinds 2023 worden beoordeeld. Zeven leden brengen hun emissies verder terug en vier leden behouden hun eerdere reductie grotendeels. Tegelijkertijd rapporteren zeven leden een stijging, vooral binnen de consultancysector. Deze ontwikkeling onderstreept dat blijvende emissiereductie voortdurende aandacht vraagt. Toch laten de resultaten zien dat substantiële reducties mogelijk blijven, ook in sectoren waar internationaal reizen een belangrijk onderdeel van de bedrijfsvoering vormt.

5. Conclusies & aanbevelingen

5.1 Belangrijkste conclusies

Deze editie van de ranglijst laat zien dat minder zakelijk vliegen mogelijk is, maar niet vanzelf gebeurt. Voor 29 bedrijven kon de ontwikkeling van de zakelijke vliegemissies tussen 2019 en 2025 worden berekend. De gezamenlijke emissies van deze bedrijven liggen 37,5 procent lager dan in het basisjaar. Tegelijkertijd worden de verschillen tussen bedrijven steeds groter. Er ontstaat een duidelijke scheidslijn tussen koplopers die actief sturen op reductie en bedrijven die achterblijven op reductie, doelen of transparantie.

De koplopers laten zien wat mogelijk is. Port of Rotterdam (-62%), BAM (-78%), DSM (-74%), IKEA (-61%), Signify (-58%), ABN AMRO (-59%), Randstad (-57%) en Accenture (-58%) bewijzen dat reducties van 50 tot 80 procent haalbaar zijn. Een deel van deze bedrijven combineert een sterke emissiereductie met duidelijke doelen en goed beoordeelbare rapportages. Zeven van deze acht bedrijven rapporteerden ook tussen 2023 en 2025 lagere emissies, waarvan er zes behoren tot de groep structurele dalers. Bij zes van deze bedrijven zijn de emissies bovendien ook na 2023 verder gedaald. Daarmee laten de structurele dalers zien dat reducties van zakelijke vliegemissies ook na de eerste jaren na de coronapandemie verder kunnen worden uitgebouwd.

Daar staat e en groep bedrijven tegenover die onderaan de ranglijst blijft staan. Danone, Boskalis, Pon, VDL en Vitol behalen opnieuw de laagste scores. Bij deze bedrijven ontbreken voldoende gegevens om de ontwikkeling van zakelijke vliegemissies te beoordelen en is geen bruikbaar reductiedoel voor zakelijke mobiliteit aangetroffen. Daardoor blijft niet alleen onduidelijk of emissies daadwerkelijk afnemen, maar ook of hier actief op wordt gestuurd.

Een van de belangrijkste bevindingen van deze editie is dat eerder behaalde reducties niet vanzelfsprekend blijvend zijn. De vergelijking tussen 2023 en 2025 laat drie ontwikkelpaden zien. Een groep van elf bedrijven wist de emissies verder terug te dringen, een tweede groep van zeven bedrijven stabiliseerde op een lager emissieniveau. Een derde groep van zeven liet juist weer stijgende emissies zien. Vooral de consultancysector valt daarbij op. EY, Accenture, Deloitte en PwC rapporteren allemaal hogere emissies dan in 2023. Hoewel deze bedrijven nog steeds fors onder hun niveau van 2019 zitten, laat dit zien dat reducties actief moeten worden onderhouden om blijvend effect te hebben.

Ook op het gebied van rapportage en transparantie blijven de verschillen groot. Slechts veertien bedrijven rapporteren in 2025 rechtstreeks over vliegemissies. De grootste groep, 25 bedrijven, rapporteert uitsluitend over business travel, waardoor vliegemissies moeten worden afgeleid.

Bij elf bedrijven ontbreken voldoende gegevens om vliegemissies afzonderlijk te beoordelen. Transparantie blijkt daarmee een van de belangrijkste onderscheidende factoren tussen koplopers en achterblijvers.

Daarnaast laat de analyse zien dat bedrijven met een relevant reductiedoel vaker voldoende gegevens publiceren om hun emissieontwikkeling te kunnen beoordelen. Van de bedrijven met een doel waarvoor een beoordeling mogelijk was, lagen de vliegemissies in 2025 bovendien allemaal onder het niveau van het basisjaar. Deze negentien bedrijven realiseerden gemiddeld 43 procent emissiereductie, tegenover 35 procent bij bedrijven zonder relevant reductiedoel. Bedrijven met een doel kwamen daarmee gemiddeld sterker onder het emissieniveau van het basisjaar uit. Tegelijkertijd laat de ranglijst zien dat een doel alleen niet voldoende is: ook bij meerdere bedrijven met een doel namen de emissies sinds 2023 weer toe.

De sectoranalyse laat zien dat ICT, Telecom & Technologie, Finance en Consulting gemiddeld het best presteren. Industrie, FMCG & Retail en Bouw & Offshore blijven achter. Tegelijkertijd zijn de verschillen binnen sectoren vaak groter dan de verschillen tussen sectoren. Koplopers uit uiteenlopende sectoren, waaronder Signify, Accenture, ABN AMRO, Arcadis, Port of Rotterdam, BAM, IKEA en DSM, laten zien dat forse reducties niet tot één type bedrijf of sector beperkt zijn.

Ook Anders Reizen-bedrijven onderscheiden zich positief. Van de vijftig bedrijven in de ranglijst zijn er 24 aangesloten bij Anders Reizen. Tien van de elf hoogst scorende bedrijven behoren tot dit netwerk. Daarnaast beschikken 21 van de 24 leden over een reductiedoel en rapporteren zij relatief vaak op een wijze die beoordeling mogelijk maakt. Voor negentien leden kon de emissieontwikkeling tussen het basisjaar en 2025 worden berekend. Deze bedrijven realiseerden gemiddeld een emissiereductie van 44 procent. De resultaten laten zien dat bedrijven die samenwerken rond duurzaam reisbeleid relatief vaak beschikken over de bouwstenen voor sterke prestaties.

5.2 Aanbevelingen voor bedrijven

De resultaten van deze ranglijst laten zien dat grote reducties van zakelijke vliegemissies mogelijk zijn, maar ook dat deze reducties niet vanzelfsprekend blijvend zijn. Bedrijven die hoog scoren combineren doorgaans duidelijke doelstellingen, actieve monitoring en transparante rapportage. Op basis van de resultaten doen we de volgende aanbevelingen:

1. **Formuleer een expliciet reductiedoel voor zakelijke vliegreizen of zakelijke mobiliteit in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs**
   Een concreet doel creëert richting, maakt monitoring mogelijk en vergroot bestuurlijke aandacht. Ze zijn bovendien beide bewezen belangrijk voor effectief CO_2-reductiebeleid. [5,6] De Travel Smart Ranking laat zien dat ook in de internationale vergelijking bedrijven met een specifiek doel op vliegemissies tussen 2019 en 2023 een veel hogere CO_2-reductie behaalden (48 procent) en veel beter scoorden dan bedrijven zonder doel (28 procent).

2. **Maak vliegemissies afzonderlijk zichtbaar**
   Veel bedrijven rapporteren nog steeds uitsluitend over business travel of bredere Scope 3-categorieën. Daardoor blijft onduidelijk hoe zakelijke vliegemissies zich ontwikkelen. Afzonderlijke rapportage zou de norm moeten worden. Alleen dan kan het gat tussen ambitie en daadwerkelijke emissiereductie worden gedicht.[7]

3. **Borg reducties structureel in beleid**
   De rebound bij verschillende bedrijven laat zien dat reducties niet vanzelf behouden worden, laat staan worden doorgezet. Organisaties doen er goed aan reisbeleid, digitale alternatieven en treinreizen structureel te verankeren in hun bedrijfsvoering. Natuur & Milieu heeft hiervoor samen met de coalitie Anders Reizen verschillende tips en tricks op een rij gezet.[8] En ook de Travel Smart Campaign heeft een Travel Policy Toolkit met beleidsaanbevelingen.[9]

4. **Laat emissiegegevens extern verifiëren**
   Externe verificatie vergroot de betrouwbaarheid van rapportages en maakt prestaties beter vergelijkbaar, zowel intern als tussen bedrijven.

5. **Leer van koplopers binnen de eigen sector**
   Iedere sector kent bedrijven die laten zien dat forse emissiereducties haalbaar zijn. Organisaties hoeven het wiel niet opnieuw uit te vinden. Lees bijvoorbeeld op de website van Natuur & Milieu interessante verhalen van koplopers Arcadis en PwC.[10,11] En op de Travel Smart Campaign over Swiss Re, Simon Kucher, en Lloyds Banking Group.[12]

5 Wereldwijd worstelen bedrijven met terugdringen uitstoot, maar succesformule koplopers werkt | Change Inc.| 2023
6 Travel Smart Ranking | Transport & Environment | 2025
7 CO_2 reductiedata essentieel voor bedrijven om kloof te overbruggen tussen ambitie en actie | Capgemini | 2023
8 Vliegwijzer - Anders Reizen
9 Travel Policies Archive - Travel Smart Campaign
10 Interview: Zakelijk vliegen is niet meer van deze tijd | Natuur & Milieu
11 PwC: Trein standaard voor reizen tot 700 kilometer | Natuur & Milieu
12 Case Studies Archive - Travel Smart Campaign

5.3 Aanbevelingen voor beleidsmakers

De ranglijst laat ook zien dat verschillen tussen bedrijven vaak niet worden veroorzaakt door een gebrek aan technische mogelijkheden, maar door verschillen in transparantie, monitoring en sturing. Beleidsmakers kunnen een belangrijke rol spelen door heldere randvoorwaarden te creëren en succesvolle praktijken sneller te helpen verspreiden.

1. **Zorg voor uniforme rapportage van zakelijke vliegemissies**
   De grootste belemmering voor vergelijking blijft het ontbreken van consistente, afzonderlijke rapportage over zakelijke vliegreizen. Verdere standaardisering is noodzakelijk. Breid daarvoor de Rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit uit met een verplichting om zakelijke vliegemissies afzonderlijk te rapporteren. Integratie van deze emissies vergroot de volledigheid, vergelijkbaarheid en effectiviteit van klimaatrapportages en sturingsinformatie.

2. **Blijf investeren in alternatieven voor vliegen**
   Internationale treinverbindingenzijn op de korte afstanden een belangrijk alternatief voor korte-afstandsvluchten. Investeer samen met andere nationale overheden in grensoverschrijdend vervoer, verbeter de reizigersrechten en zorg dat tickets net zo gemakkelijk geboekt kunnen worden als voor het vliegtuig.

5.4 Conclusie

Deze ranglijst laat zien dat de discussie niet langer draait om de vraag óf bedrijven hun zakelijke vliegemissies kunnen verminderen. Dat bewijs is geleverd. In vrijwel iedere sector zijn bedrijven te vinden die hun emissies met meer dan de helft hebben teruggebracht.

De uitdaging verschuift daarmee van het realiseren van reducties naar het structureel doorzetten ervan. De rebound bij verschillende bedrijven laat zien dat eerdere winst ook weer verloren kan gaan. Tegelijkertijd laat de ranglijst zien dat bedrijven met duidelijke doelen, transparante rapportage en actieve monitoring vaker een lager emissieniveau bereiken dan vóór de coronapandemie.

De belangrijkste conclusie van deze editie is daarom dat minder zakelijk vliegen geen tijdelijk post-coronaeffect hoeft te zijn. Bedrijven die hier actief op sturen laten zien dat forse emissiereducties verenigbaar zijn met internationale bedrijfsvoering. De route naar minder vliegen bestaat al en wordt door steeds meer bedrijven bewandeld. De opgave voor de komende jaren is om deze beweging te versnellen en ervoor te zorgen dat de koplopers van vandaag de norm van morgen worden.

Bijlagen

Bijlage A. Geselecteerde bedrijven

Bedrijf	Sector
Boskalis	Bouw & Offshore
Royal BAM Group nv	Bouw & Offshore
SBM Offshore	Bouw & Offshore
Strukton Groep	Bouw & Offshore
Van Oord NV	Bouw & Offshore
Accenture	Consulting
Capgemini	Consulting
Deloitte	Consulting
Ernst & Young Global (EY)	Consulting
KPMG International	Consulting
Pricewaterhouse- Coopers (PwC)	Consulting
ABN AMRO	Finance
Achmea	Finance
Aegon	Finance
ING Group	Finance
NN Group NV	Finance
Rabobank	Finance
Ahold Delhaize	FMCG & Retail
Danone	FMCG & Retail
Heineken	FMCG & Retail
IKEA	FMCG & Retail
JDE Peet's NV	FMCG & Retail
Royal A-ware	FMCG & Retail
Unilever	FMCG & Retail
ASML Holdings	ICT, Telecom en Technologie
NXP Semiconductors	ICT, Telecom en Technologie

Bedrijf	Sector
Royal Philips	ICT, Telecom en Technologie
Signify N.V.	ICT, Telecom en Technologie
Vodafone	ICT, Telecom en Technologie
AkzoNobel	Industrie
DSM	Industrie
Nouryon	Industrie
Pon	Industrie
Shell plc	Industrie
Stellantis	Industrie
Tata Steel	Industrie
Vanderlande	Industrie
VDL	Industrie
Antea	Ingenieursbureau
Arcadis NV	Ingenieursbureau
Fugro	Ingenieursbureau
Royal HaskoningDHV	Ingenieursbureau
Sweco AB	Ingenieursbureau
Port of Rotterdam	Overig
Randstad N.V.	Overig
TNO	Overig
Vattenfall	Overig
Vitol	Overig
Vopak	Overig
Wolters Kluwer	Overig

Bijlage B. Beoordelingscriteria

Zoals beschreven in het rapport, geven we de vijftig 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 vliegemissies, worden minpunten uitgedeeld, zowel voor gebrek aan rapportage als voor behaalde emissiereductie. Als een bedrijf wel over vliegemissies 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 16.

Toelichting op enkele indicatoren

De meeste indicatoren en weegfactoren spreken voor zich. Enkele vereisen nadere toelichting. Deze worden hieronder besproken.

Emissiereductie

Voor de bepaling van emissiereducties is primair gebruikgemaakt van openbaar gerapporteerde emissiedata. Daarbij is afzonderlijk beoordeeld of de gegevens extern zijn geverifieerd. Het ontbreken van externe verificatie leidt tot puntenaftrek, maar betekent niet automatisch dat de emissiegegevens buiten de analyse zijn gelaten. Daarnaast is de weging van emissiereductie ten opzichte van de vorige editie verhoogd. Hierdoor telt de daadwerkelijk gerealiseerde emissiereductie zwaarder mee in de eindscore en is de verhouding beter in balans gebracht met het aantal punten dat bedrijven kunnen behalen voor klimaatdoelen.

Wanneer bedrijven specifiek rapporteren over hun vliegemissies (air travel, AT), zijn deze gegevens direct gebruikt in de analyse.

In veel gevallen rapporteren bedrijven echter alleen over zakenreisemissies (business travel, BT). Wanneer vliegemissies niet afzonderlijk beschikbaar zijn, is er gebruikgemaakt van een conversiefactor. Voor deze conversie is een factor van 0,72 toegepast voor Europese bedrijven, conform de internationaal gebruikte methodiek van de Stand.earth Research Group (2022), ontwikkeld in opdracht van Transport & Environment[13]. Deze factor is gebaseerd op analyses waaruit blijkt dat gemiddeld 72% van de emissies van zakenreizen wordt veroorzaakt door vliegreizen.

Indien bedrijven uitsluitend geaggregeerde Scope 3-emissies rapporteren zonder uitsplitsing naar zakenreizen, is geen schatting gemaakt van vliegemissies.

Voor het basisjaar 2019 geldt dat, wanneer geen extern geverifieerde emissiedata beschikbaar was in openbare rapportages, is teruggevallen op de eerder verzamelde CDP-data om een consistente vergelijking mogelijk te maken.

Doelnauwkeurigheid

Een bedrijf wordt geacht een doel te hebben gesteld wanneer het een expliciete (wereldwijde) reductiedoelstelling heeft geformuleerd voor vliegemissies of zakenreisemissies (bijvoorbeeld: 50 procent reductie).

Sommige bedrijven formuleren echter uitsluitend bredere doelen, zoals:

- een algemeen Scope 3-doel (bijvoorbeeld Vodafone), of
- een gecombineerd doel voor Scope 1, 2 en 3 (bijvoorbeeld ING).

Deze doelen tellen alleen mee wanneer zakelijke reizen aantoonbaar binnen de doelscope vallen. Omdat dergelijke doelen ook kunnen worden behaald door reducties in andere emissiecategorieën, ontvangen zij een beperktere score dan een specifiek doel voor zakelijke reizen of vliegemissies. Algemene Scope 3-doelen waarbij de opname van zakelijke reizen niet kan worden vastgesteld, worden niet als relevant doel meegeteld.

Dataverificatie

In tegenstelling tot de vorige editie, waarin voornamelijk gebruik werd gemaakt van CDP-data, is in deze editie primair gebruikgemaakt van gegevens uit openbare jaarverslagen en duurzaamheidsrapportages (vooral over 2024 en 2025). Hierdoor biedt de ranglijst een actueler beeld van de ontwikkeling van zakelijke vliegemissies en de voortgang die organisaties al dan niet boeken bij het terugdringen daarvan.

13 https://uploads.transportenvironment.org/production/files/Travel-Smart-Briefing-1_2024-04-29-152524_boon.pdf

Bij het verzamelen van deze data is systematisch gecontroleerd of de gerapporteerde emissies onderhevig zijn aan limited assurance of een vergelijkbare vorm van externe verificatie. Bedrijven hebben hier dit jaar een score voor gekregen. Onafhankelijke controle vergroot het vertrouwen in de kwaliteit van de gerapporteerde gegevens en maakt vergelijking tussen organisaties robuuster. Daarom vinden wij het belangrijk dat bedrijven hun emissiegegevens onafhankelijk laten verifiëren en wordt het ontbreken van deze verificatie in de ranglijst meegewogen.

Voor elk bedrijf zijn op basis van deze openbare bronnen datapunten geïdentificeerd voor de jaren 2019, 2023, 2024 en 2025, inclusief de verificatiestatus per jaar.

Wanneer voor het basisjaar 2019 geen extern geverifieerde emissiedata kon worden gevonden in openbare rapportages, is gebruikgemaakt van de eerder ontvangen CDP-data. Hiermee wordt geborgd dat ook voor dit jaar een consistente en vergelijkbare basis beschikbaar is.

Daarnaast is de volgende methodiek toegepast bij het bepalen van vliegemissies:

- Wanneer vliegemissies (air travel, AT) niet afzonderlijk worden gerapporteerd, worden ze geschat op basis van zakenreisemissies (business travel, BT).

- Hiervoor wordt een conversiefactor van 0,72 gehanteerd voor Europese bedrijven, conform internationaal toegepaste methodiek (Stand.earth Research Group, 2022).

- Indien bedrijven uitsluitend geaggregeerde Scope 3-emissies rapporteren zonder uitsplitsing naar zakenreizen, wordt geen schatting gemaakt.

Rapportagenauwkeurigheid
De score voor rapportage is gebaseerd op het detailniveau van de gerapporteerde emissies:

- Vliegemissies: 2 punten
- Zakenreisemissies: 1 punt
- Scope 3-emissies (algemeen): 0 punten
- Geen of onvoldoende informatie: –1 punt

Omdat emissies over meerdere jaren (2019 en 2025) worden vergeleken, kunnen verschillen in rapportageniveau optreden. Wanneer een bedrijf in het ene jaar specifiek over vliegemissies rapporteert en in een ander jaar op zakenreisniveau, wordt dit beschouwd als een gemixte rapportage. In dat geval ontvangt het bedrijf 1,5 punt.

Tabel 16. Beoordelingscriteria

Indicator	Categorie	Score
Vliegemissies 2019 Is het bedrijf een grote uitstoter?	>100.000 tCO_2	-1
	50.000 – 100.000 tCO_2	-0,5
	<50.000 tCO_2	0
Emissiereductie (2019–2025) Welke emissiereductie behaalde het bedrijf?	Toename	-6
	Reductie tussen 0 en 10%	0
	Reductie tussen 10 en 25%	2
	Reductie tussen 25 en 50%	4
	Reductie van meer dan 50%	6
Doelnauwkeurigheid Heeft het bedrijf een specifiek doel voor vliegemissies?	Geen doel	0
	Breder doel (incl. zakenreisdoel)	0,5
	Zakenreisdoel	1,5
	Vliegemissiedoel	2
Type doel Absoluut of intensiteitsdoel?	Geen doel	0
	Intensiteit	0,5
	Absoluut	1,5
% Reductiedoel Hoe hoog is het emissiereductiedoel?	Geen doel	0
	<25%	0,5
	25–50%	1
	50–75%	2
	≥75%	3

Indicator	Categorie	Score
Tijdlijn tot doel Wanneer moet het doel behaald zijn?	Geen tijdlijn	0
	>2030	0,5
	2026–2030	1
	2025	2
Dataverificatie Zijn de data extern geverifieerd? (Limited assurance of vergelijkbaar)	Geen externe verificatie	-3
	Externe verificatie op 2019 óf 2025	-1,5
	Externe verificatie op beide jaren	0
Rapportagenauwkeurigheid Rapporteert het bedrijf specifiek over vliegemissies?	Onvoldoende informatie	-1
	Scope 3 rapportage	0
	Zakenreisrapportage	1
	Gemixte zakenreis/vliegreisrapportage	1,5
	Vliegemissies rapportage	2

Colofon

Uitgave
Natuur & Milieu
September 2026

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