

De Vliegwijzer

Voor minder en duurzamer zakelijk vliegen



Kennispartner:

Climate
Neutral
Group®

ANDERS
GOOREIZEN

NATUUR
& MILIEU



Inhoud

Voorwoord: minder en duurzamer zakelijk vliegen	3
Leeswijzer	4
1. De voordelen van minder vliegen	5
2. Reisbeleid opstellen	6
2.1 Inzicht in reisgedrag, organisatie en overtuigingen	6
2.2 Bepaal de reductiepotentie	8
2.3 Stel doelen en wees ambitieus	8
2.4 Voer reisbeleid in	8
3. Maatregelen voor internationaal reizen	11
3.1 Minder vliegen	12
3.2 Slimmer en duurzamer vliegen	14
3.3 Vergroenen vliegen	16
3.4 Reisgedrag veranderen	18

Voorwoord: Minder en duurzamer zakelijk vliegen

Hoe zorg je voor minder vliegreizen binnen het bedrijf? En hoe motiveer je werknemers om vaker de trein te nemen of met klanten een videogesprek te voeren? Wat is het effect van compenseren, en waarom zou je deelnemen aan een corporate biofuelprogramma? Deze praktische Vliegwijzer – gepubliceerd door Natuur & Milieu, de coalitie Anders Reizen* en Climate Neutral Group – helpt je als werkgever de bedrijfsvoering verder te verduurzamen.

Een conference call, de trein of toch vliegen?

Tot de coronacrisis van 2020 was de zakelijke reiziger sterk gericht op vliegen. De crisis dwong bedrijven te zoeken naar andere mogelijkheden om het internationaal zakendoen draaiende te houden. Bedrijven investeren meer in digitale communicatie, maken nieuwe afspraken met zakenrelaties over ontmoetingen en passen hun reisbeleid hierop aan. Tegelijk werden werknemers veel positiever dan vóór de crisis over virtueel communiceren en minder vliegen, zo blijkt uit onderzoek van Natuur & Milieu.¹ Volop kansen dus voor effectief internationaal werken, met een veel kleinere impact op milieu, klimaat en mens.

‘Om de doelstellingen van Parijs te halen, moeten we veel minder CO₂ gaan uitstoten. Daarom is het belangrijk dat ook bedrijven een bijdrage leveren door minder zakelijk te vliegen, meer gebruik te maken van mogelijkheden om op afstand te werken en met de trein te reizen. Ik raad bedrijven aan om De Vliegwijzer te gebruiken om hun zakelijk reisbeleid te verduurzamen, zodat we samen de doelstellingen halen.’

Marjolein Demmers – directeur Natuur & Milieu

‘De coalitie Anders Reizen wil duurzame mobiliteit versnellen. Met deze Vliegwijzer bieden we handelingsperspectief voor dat nieuwe reisbeleid. Nu we door covid-19 nog beter gewend zijn via videoconferencing samen te werken, kan het niet anders dan dat internationaal zakelijk reizen veel minder door de lucht zal gaan. Veel succes!’

Hugo Houppermans – directeur coalitie Anders Reizen

*De Coalitie Anders Reizen bestaat uit 60 werkgevers met in totaal meer dan 500.000 werknemers in dienst. Anders Reizen is in 2015 ontstaan uit een initiatief van VNO-NCW, NS, Natuur & Milieu en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De gemeenschappelijke ambitie is een gezonder en duurzamer Nederland door het halveren van de CO₂-uitstoot als gevolg van zakelijke mobiliteit voor 2030. Kijk voor meer praktijkvoorbeelden op www.andersreizen.nu

1) <https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/werknemers-grote-bedrijven-verwachten-aanzienlijk-minder-zakelijke-vliegreizen-na-corona-crisis/>

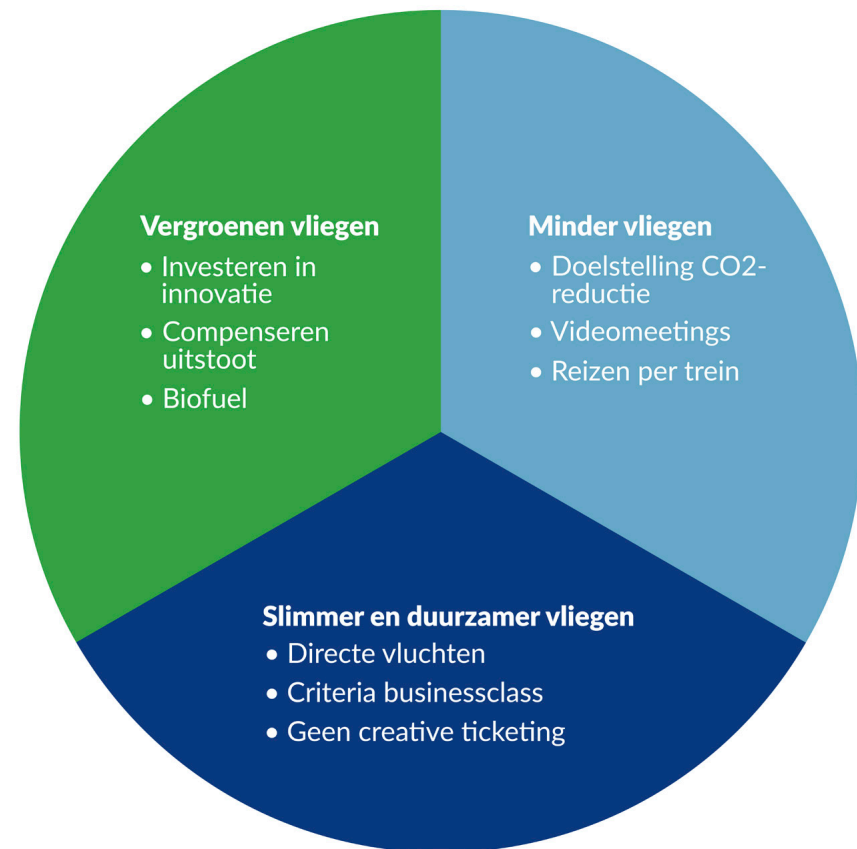
Leeswijzer

In deze kenniswijzer reiken we diverse mogelijkheden aan om het vliegbeleid van je organisatie anders in te richten en daarmee het internationale zakelijke reizen te verduurzamen. Naast informatie over de voordelen van minder en duurzamer vliegen voor werkgevers, werknemers en ons milieu (hoofdstuk 1), zijn dat een concreet stappenplan voor een verantwoord vliegbeleid (hoofdstuk 2) en maatregelen die je nu kunt doorvoeren (hoofdstuk 3). De maatregelen zijn terug te brengen naar de drie categorieën zoals uitgebeeld in de figuur op deze pagina. Een vierde component is gedrag, want maatregelen zijn alleen succesvol als ze worden opgevolgd (paragraaf 3.4).

Hoe je dat in de praktijk brengt, leggen we uit in deze Vliegwijzer aan de hand van praktijkvoorbeelden en een overzicht van best practices van ondernemers.

Toch liever even sparren over een verantwoord vliegbeleid binnen je eigen organisatie? Neem gerust contact op met [Anders Reizen](#) of [Natuur & Milieu](#).

Figuur 1: Categorieën van maatregelen voor opstellen vliegbeleid

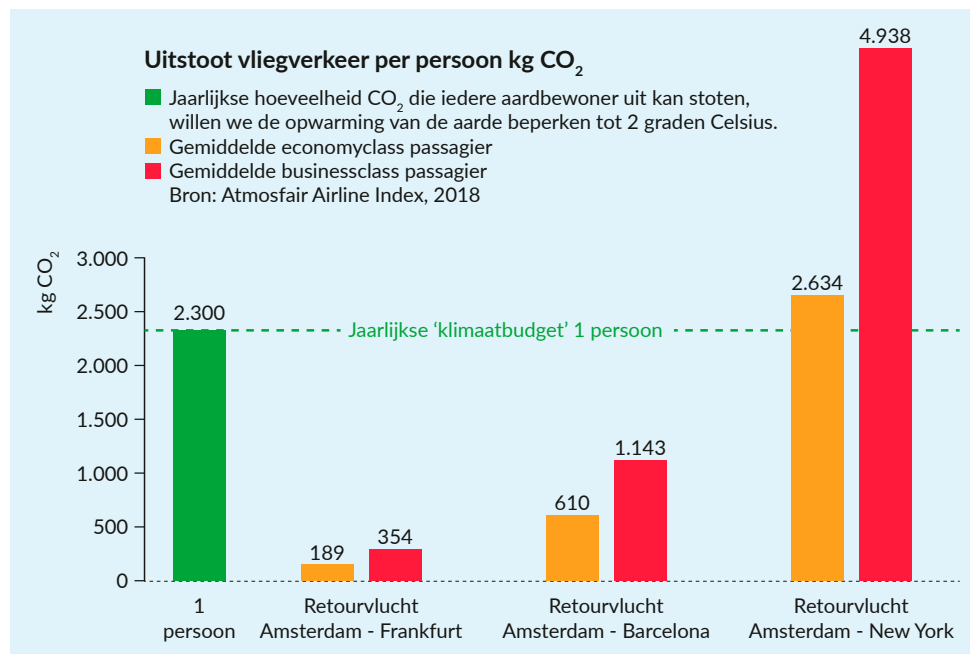


1. De voordelen van minder vliegen

Minder vliegen heeft voordelen voor de werknemer, de werkgever en het milieu. We zetten ze hier op een rij.

Minder vliegen is goed voor klimaat en milieu

- Vliegen is een grote belasting voor het klimaat. Eén retourvlucht economyclass van Amsterdam naar New York stoot 2.634kg CO₂ uit. Dit is al meer dan de jaarlijkse hoeveelheid CO₂ die iedere aardbewoner zou mogen uitstoten willen we de opwarming van de aarde beperken tot 2 graden (Atmosfair Airline Index 2018). In onderstaand overzicht wordt de uitstoot van drie typen vluchten in verhouding gezet.



- 8 procent van de Nederlanders maakt 40 procent van de vliegreizen. Deze kleine groep is daarmee verantwoordelijk voor een groot deel van de emissies en overlast.²
- 32 procent van de reizigers op Schiphol heeft een zakelijk motief om te vliegen.³
- Voor internationaal opererende bedrijven bepaalt vliegen een groot deel van de CO₂-voetafdruk. Voor dienstverleners (bijv. consultancy en finance) is dit gemiddeld 38 procent.⁴

Minder vliegen is goed voor de leefomgeving

Naast CO₂-emissies zorgt de luchtvaart ook voor emissies van onder andere geluid, fijnstof en stikstof. De kwaliteit van de leefomgeving in de verre omtrek van luchthavens is slechter, met negatieve gevolgen voor de gezondheid van omwonenden en de natuur.

Minder vliegen verbetert de work-life balance van werknemers

Veel internationaal reizen heeft impact op de work-life-balance en gezondheid van medewerkers. Tijdsverschillen, vroege of late vluchten en veel weg zijn van huis kunnen als stressvol worden ervaren. Zakenreizigers integreren hun werk- en privéleven steeds meer.⁵ Vooral jongere werknemers zijn zich meer bewust van de noodzaak van een goede balans tussen die twee, en ook travel managers van bedrijven zien dat werknemers er meer oog voor hebben.

Minder vliegen is goedkoper voor werkgevers

De tijd die wordt besteed aan zakenreizen brengt veel kosten met zich mee voor werkgevers, nog los van de prijzen van vliegtickets. Door werknemers minder te laten vliegen, kan veel tijd en kosten worden bespaard.

2) KiM (22 maart 2018). De vliegende Hollander. Verkregen via: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/03/22/de-vliegende-hollander>

3) KiM (december 2018). Luchtvaartfeiten Overzicht van aantallen vluchten, passagiersstromen en goederenstromen op de Nederlandse luchthavens. Verkregen via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-868276.pdf>

4) Climate Neutral Group (2019). Zakenreizen: de tien succesfactoren voor een duurzaam reisbeleid. Verkregen via: <https://met.climateneutralgroup.com/wp-content/uploads/2017/03/vliegen-climate-neutral-groep-white-paper.pdf>

5) ACTE Global (2016). Meet the Modern Business Traveller. Insights into the lives of today's corporate travellers. Verkregen via: <https://skift.com/wp-content/uploads/2016/10/3d8b6390dc484f099dfbc7cb0b0132d0-1.pdf>

2. Reisbeleid opstellen

Hoe stel je effectief reisbeleid op? Allereerst zorg je dat je inzicht krijgt in het reisgedrag van je organisatie en in de emissies en kosten die daarmee samengaan. Vervolgens kun je gericht bepalen hoe jouw organisatie de emissies en kosten kan verlagen.

De stappen die in figuur 2 omschreven staan, werken we hieronder verder uit:

Figuur 2: Cyclus van opstellen internationaal reisbeleid



2.1 Inzicht in reisgedrag, organisatie en overtuigingen

Om effectief te kunnen sturen is het nodig om inzicht te krijgen in het reisgedrag binnen jouw organisatie en in de impact daarvan op kosten en carbon footprint. Je reisagent kan je ondersteunen met het verzamelen van de reis- en emissiegegevens. De volgende vragen geven inzicht in het reisgedrag van jouw organisatie:

- Wie reizen er binnen de organisatie en waarom? Denk aan sales medewerkers, seminars of conferenties, projectuitvoering, interne internationale meetings enzovoorts.
- Waar reizen we naartoe? Afstanden, bestemmingen, frequentie.
- Hoe vliegen we? Rechtstreekse vluchten of indirect, met welke reisklasse, welke maatschappijen en welk type vliegtuig?
- Reizen we alleen of met meerdere collega's?
- En cijfers: denk aan inzicht in aantal vluchten, gevlogen kilometers, CO₂-uitstoot per vlucht, CO₂-uitstoot per passagierskilometer en natuurlijk kosten.

Hoe bepaal je de CO₂-uitstoot van vliegen?

Vliegen heeft verschillende 'emissiefactoren' die bepalen hoeveel CO₂ er wordt uitgestoten. Bijvoorbeeld de brandstof die wordt gebruikt, de afstand die je vliegt en de klasse waarin dat gebeurt. Veel bedrijven gebruiken een standaardfactor om de uitstoot mee te berekenen. De meest betrouwbare conversiefactoren zijn onder meer die van BEIS (UK Department for Business, Energy & Industrial Strategy) en CO₂emissiefactoren.nl.

In onderstaande tabel wordt duidelijk dat er grote verschillen in uitstoot zijn tussen reisklassen en afstanden. De impact van de reis keuze op de totale uitstoot kan met deze tabel worden berekend.

Bron: CO ₂ emissiefactoren.nl	Klasse	kg CO ₂ e/km
Regionaal Economy: <700km	Economyclass	0,3
Europees Economy: 700–2.500km	Economyclass	0,2
Intercontinentaal Economy: >2.500km	Economyclass	0,147
Bron: Internationale BEIS-regels 2020*		
Regional <460km	Average passenger	0,24
Short-haul <3.700km	Average passenger	0,16
	Economyclass	0,15
	Businessclass	0,23
Long-haul >3.700km	Average passenger	0,20
	Economyclass	0,15
	Premium economyclass	0,23
	Businessclass	0,42
	First class	0,59

*<https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2020>

Let op de volgende aspecten die invloed hebben op het eindresultaat van berekening:

- Let op dat bij gebruik van CO₂emissiefactoren.nl alleen de milieupact van economyclass wordt gegeven.
- Door BEIS wordt onderscheid gemaakt tussen Short- en Long-haul (respectievelijk <3.700km en >3.700km). Voor een Long-haul vlucht zorgt een businessclass passagier voor bijna drie keer zoveel uitstoot als een economyclass passagier. Dit komt door meer ruimte en gebruik van services wat resulteert in een hoger energieverbruik per kilometer. Juist op deze lange afstanden geeft dit een veel grotere absolute CO₂-uitstoot.
- In deze tabel is al rekening gehouden met het radiative forcing effect. Door de verbranding van kerosine op grote hoogte ontstaat dit verschijnsel dat opwarming van het klimaat versterkt.

Analyseer patronen

Analyseer de informatie en bepaal of er patronen zijn waar te nemen. Denk daarbij aan het aantal reizen per reisdoel (bijvoorbeeld interne vergadering, seminar of klantbezoek), de verdeling van reizen naar afstanden en bestemmingen, het aantal personen dat reist per afspraak, de reisklasse die wordt gevlogen en de keuze van vliegmaatschappij (zie volgend hoofdstuk voor meer informatie).

Bepaal hoe besluitvorming is georganiseerd

Maak inzichtelijk hoe de besluitvorming over vliegen is georganiseerd in de organisatie; stel vast wie het beleid opstelt en wie eigenaar is van de uitvoering. Bepaal de richtlijnen en maak deze bekend in de organisatie. Denk ook aan wie de reisbudgetten beheert en reisaanvragen goedkeurt. Wat is vastgelegd in inkoopcontracten met reisagenten over duurzame reisopties?

Onderzoek overtuigingen en ervaring van management en collega's

Naast de harde cijfers heb je inzicht nodig in de redenen om te vliegen en in de overtuigingen en motivaties van management en collega's als het gaat om reizen en duurzaamheid. Wat is haalbaar? Kijken we bijvoorbeeld naar reistijd of afstand als bepalende factor? Hoe kun je je reistijd effectief benutten? Medewerkers krijg je mee als ze ervan overtuigd zijn dat het meerwaarde heeft om hun gedrag te veranderen. Ook is het belangrijk om het voordeel voor hen te benadrukken. Met interviews of

een enquête onder werknemers en management kun je deze inzichten verzamelen, bijvoorbeeld bij afdelingen die het meest vliegen (meestal geldt een 80/20 regel).

2.2 Bepaal de reductiepotentie

Met de verkregen inzichten kun je bepalen hoe je emissies kunt verlagen en wat het reductiepotentieel is van specifieke maatregelen. Bepaal ook de verwachte kosten en opbrengsten per maatregel. Minder businessclass vliegen verlaagt direct de uitgaven. Bij een investering in digitaal communiceren of deelname aan een biofuelprogramma (zie paragraaf 3.3) gaan de kosten voor de baten uit, of zijn de baten minder concreet, zoals in de vorm van een marketingvoordeel.

Vragen die helpen bij het maken van keuzes:

- Hoe kunnen we minder reizen en vliegen?
 - Wat is de toegevoegde waarde van veelvoorkomende vliegreizen? Kan dit wellicht deels digitaal?
 - Is reizen voor interne (in-company) overleggen echt noodzakelijk?
 - Kan na een eerste, persoonlijk bezoek de follow-up ook op afstand worden gedaan?
 - Welke bestemmingen in Europa kunnen ook prima met de trein worden bereikt?
- Hoe kunnen we duurzamer vliegen?
 - Kunnen we afspraken maken met onze reisagent om de meest duurzame vlucht te boeken?
 - Zijn we bereid extra kosten te maken voor een duurzamere vlucht (bijvoorbeeld bij een duurdere maatschappij, of direct in plaats van met overstap)?
 - Kunnen werknemers economyclass vliegen in plaats van businessclass?
- Wat vinden we van vergroenen van vliegen en willen we daarin investeren?
 - Willen we deelnemen aan een programma voor duurzame brandstof (biofuel) van vliegmaatschappijen?
 - Wat vinden we van het compenseren van emissies?
 - Willen we de verduurzaming van luchtvaart (technologische innovatie) financieel ondersteunen?
- Welke aanpak kiezen we en wat past onze organisatie en ons mvo-beleid?
 - Stimuleren en informeren we werknemers om duurzame keuzes te maken?
 - Stellen we hardere voorwaarden aan wie er reist, wanneer en hoe we reizen?

2.3 Stel doelen en wees ambitieus

Formuleer heldere en ambitieuze doelen, zowel op de korte als de langere termijn, en druk deze ten minste uit in termen van reductie in CO₂. Zo hebben de bedrijven die deelnemen aan [Anders Vliegen](#) onderstreept dat vliegen onderdeel is van hun ambitie om de CO₂-uitstoot van hun zakelijke mobiliteit in 2030 met 50 procent te hebben verminderd.

2.4 Voer reisbeleid in

Stimuleer een cultuur waarbij de standaard is: werken op afstand, minder reizen en zo duurzaam mogelijk reizen. Vertaal je doelen en maatregelen in helder internationaal werk- en reisbeleid. Het helpt daarbij om de verantwoordelijkheid voor de uitvoering en monitoring duidelijk in de organisatie te beleggen. Wie stelt milieudoelen vast? Wie is verantwoordelijk voor het halen daarvan en voor de uitvoering van maatregelen? Wie bepaalt of gevlogen wordt?

Mogelijke maatregelen:

- Vertaal je doelen in maatregelen en goedkeuringsprocessen voor internationaal reizen.
- Maak eerst heldere afspraken binnen het bedrijf voor welke (internationale) vergaderingen mag worden gereisd, los van het vervoermiddel. Bijvoorbeeld afhankelijk van de waarde die een ontmoeting toevoegt.
- Maak helder wat de voorwaarden zijn voor reizen. Denk aan de keuze voor een vervoersmiddel en reisklasse.
- Blijf het beleid en de resultaten communiceren. Zo raken management en medewerkers doordrongen van nut en noodzaak van minder en duurzamer internationaal werken en reizen.

Goede voorbeelden: wat doen bedrijven?

Eva Warmerdam, Procurement consultant bij **ABN AMRO**: 'Om te stimuleren dat ook klantgesprekken vaker op afstand worden gevoerd (naast interne meetings met collega's) gaan wij hiervoor richtlijnen opmaken. Deze zijn niet leidend maar dienen wel als hulpmiddel om de juiste keuze te maken. Denk aan; kan na een eerste, persoonlijk klantbezoek de follow-up ook op afstand worden gedaan? Noodgedwongen hebben we de afgelopen (corona)periode minimaal tot niet gevlogen. Dit heeft een versnelling gegeven in het werken op afstand en het virtueel contact hebben. Men ziet nu in dat het niet altijd nodig is om de klant of je collega's persoonlijk te ontmoeten. Deze ervaringen worden meegenomen om nieuw beleid vorm te geven. Het bespaart niet alleen tijd, geld en CO₂-uitstoot, ook komt het in vele gevallen de work-life balance ten goede, wat essentieel is voor onze medewerkers.'

Jeroen Stoffelsen, manager HR operation bij **a.s.r.**: 'In ons mobiliteitsbeleid is bepaald dat elke reis van toegevoegde waarde moet zijn. Anders wordt deze niet gemaakt, ook in Nederland. Hiermee is er al een mindset gecreëerd binnen de organisatie en beleid om goed te overwegen of een reis daadwerkelijk nodig is of niet. Vliegen als het moet en de trein als het kan. Ons beleid gaat uit van de eigen verantwoordelijkheid van onze medewerkers en niet van regels en controle.'

Jan Willem Schuijtvlot, CSR manager bij **CGI**: 'Bij ons beoordeelt de CEO persoonlijk elke vliegreis. Zo wordt er voor vliegen een extra drempel gecreëerd.'

Steven Breuker, hoofd concernhuisvesting bij **NS**: 'Het gaat ook om het pakken van momentum: bij ons was de verbinding aan Anders Reizen voor de directie een reden om het vliegbeleid aan te passen. Kijk met de betreffende afdelingen naar wat er wel en niet haalbaar is. Op stakeholderniveau is het belangrijk om de directie mee te hebben, de OR hebben we op milieumaatregelen geïnformeerd. Vervolgens hebben we de veelvliegers geïnformeerd.'

Casus PwC

PwC's ambitie op het gebied van internationaal reisbeleid

PwC is een internationale assurance-, belasting- en adviesorganisatie met 5.400 werknemers in Nederland. Het is PwC's ambitie om in 2030 volledig circulair te opereren: geen afval, geen uitstoot en optimaal hergebruik van materialen. Hun CO₂-uitstoot per fte⁶ daalde tussen 2015 en 2020 (pre-corona) met 32 procent. Maar vliegemissies daalden minder hard, ondanks verschillende maatregelen: met 5 procent. Het terugdringen van de CO₂-uitstoot als gevolg van vliegen is een van PwC's grootste uitdagingen.

Wineke Haagsma, directeur Duurzaamheid van PwC: 'Covid-19 bracht een stop aan ons vliegverkeer en daarmee de bijbehorende CO₂-uitstoot. De abrupte vermindering in de vliegmobiliteit zorgde voor gedragsverandering en daarbij horende nieuwe inzichten. Er is nu een momentum om een gedeelte van deze verandering te kunnen vasthouden.'

Analyse van reisgedrag en doelstellingen

Om de uitstoot te bepalen formuleerde PwC milieu-indicatoren, zodat ze hun progressie kunnen monitoren. Om de vliegemissies te bepalen worden de gevlogen kilometers geclassificeerd in afstandcategorieën (kort, middellang en lang) en de bijbehorende CO₂-conversiefactoren (BEIS, inclusief radiative forcing; zie kader 'Hoe bepaal je de CO₂-uitstoot van vliegen?').

Om tot maatregelen te komen analyseert PwC reisdata, onderzoeken ze het gedrag van medewerkers en berekenen ze de financiële en niet-financiële impact. PwC zoekt naar trends in groepsreizen, bestemmingen, type projecten, afdelingen en functieniveaus. Met grootschalige enquêtes zoekt het bedrijf naar de correlatie tussen motivatie en gedrag. Dit wordt continu gemonitord en geëvalueerd, zodat ze kunnen bijsturen als het nodig is.

Resultaten voor het reisgedrag

Sinds 2017 heeft PwC verscheidene maatregelen doorgevoerd, waaronder:

- Verplicht reizen met de trein naar Parijs en Frankfurt en alle tussengelegen stations;
- Standaard eersteklas met de trein;
- Voorkeur voor directe vluchten;
- Een CO₂-schaduwprijs van 100 euro per ton CO₂ om te investeren in

compenseren, reduceren en innoveren. Zo heeft PwC bijvoorbeeld donaties gedaan voor een elektrisch vliegtuig en laadinfrastructuur op vliegvelden;

- Aangescherpte regels voor reizen met businessclass:
 - geen businessclass voor dagvluchten onder de 8 uur;
- Voorkomen van creative ticketing⁷ om het risico op lege stoelen te verminderen;
- Google Meet als standaardoptie in de agenda's;
- Een overeenkomst met SkyNRG waardoor de afname van biokerosine wordt verzekerd voor de jaren 2021-2025. De afname neemt geleidelijk toe van een minimum van 10 procent tot 50 procent van het verwachte kerosineverbruik in 2025.

Hoe krijgt PwC werknemers mee in het beleid?

Met interne berichtgeving en filmpjes ontmoedigt PwC het vliegen. De Raad van Bestuur communiceert actief het internationale reisbeleid aan het personeel, net als de wijzigingen in het beleid en prestaties en ontwikkelingen. Daarnaast heeft PwC een CO₂-dashboard in ontwikkeling om de medewerkers en projectleiders meer inzicht en handvatten te bieden bij hun beslissingen in reisgedrag. Het bieden van financiële en niet-financiële informatie is van belang om verdere reductie mogelijk te maken.

Wat betekent het voor de werknemers, voor het reisgedrag en voor het bedrijf?

Medewerkers kijken nu anders aan tegen vliegen dan drie jaar geleden; de maatschappij verandert en het bedrijf ontwikkelt zich ook. PwC merkt dat medewerkers met een meer kritische blik naar zakelijke vliegreizen zijn gaan kijken door een groeiend bewustzijn over de klimaatimpact. Alleen leidde dit in veel gevallen nog niet altijd tot ander gedrag. Door Covid-19 heeft PwC nu gemerkt dat het anders kan; veel vliegreizen kunnen vervangen worden door een videomeeting. Waarschijnlijk gaat dit wel leiden tot structureel ander gedrag. Tegelijkertijd blijft het nodig voor PwC om klanten en (internationale) collega's op te zoeken om de samenwerking en het netwerk te versterken.

6) Fte = full time equivalent

7) Creative ticketing: zie voor een uitleg paragraaf 3.2

3. Maatregelen voor internationaal reizen

In dit hoofdstuk bespreken we de meest voorkomende maatregelen om emissies van internationale zakelijke reizen te verlagen. Er zijn vele manieren om het reizen te verduurzamen en medewerkers te stimuleren om minder of anders te reizen. Je kunt minder vervuilende vliegkilometers maken, of zo schoon mogelijk vliegen, of het vliegen ‘vergroenen’. En kies je daarbij voor belonen, verleiden, ondersteunen of ontmoedigen? Of een combinatie?

Vlieg emissies reduceer je door maatregelen te nemen die leiden tot:

1. Minder vliegen;
2. Slimmer en duurzamer vliegen;
3. Vliegen ‘vergroenen’;
4. Aangepast reisgedrag van werknemers;

In onderstaande tabel staan de maatregelen van de coalitie Anders Reizen voor het verduurzamen van internationaal reisbeleid per categorie omschreven.

Deze maatregelen worden in dit hoofdstuk in vier paragrafen uitgewerkt. De eerste maatregel, ‘Tijdsgebonden doelstellingen op CO₂-reductie van zakelijk vliegen: korte én lange termijn (1-10 jaar)’, is in hoofdstuk 2 al beschreven bij het definiëren van beleid en ambitie.

Overzicht maatregelen internationaal reisbeleid van Anders Reizen

Categorie maatregel	Nummer	Omschrijving maatregel
Minder vliegen	1.	Tijdsgebonden doelstellingen op CO ₂ -reductie van zakelijk vliegen: korte én lange termijn (1-10 jaar)
	2.	Invoeren van een reisbeleid met voorkeur voor alternatieven (zoals conference call of trein) voordat een vlucht wordt geboekt
	3.	Virtual meeting room/conference call standaard in de agenda bij het plannen van een afspraak
	4.	In het geval van interne meetings: alleen vluchten voor meetings langer dan 3 uur
	5.	Alleen vluchten voor afstanden boven de 700km (dus niet naar Parijs, Frankfurt of Londen)
Slimmer en duurzamer vliegen	6.	Aanscherpen of instellen van criteria voor vluchten met businessclass
	7.	CO ₂ -uitstoot van specifieke vloot/vliegtuig meenemen in de keuze voor een vlucht
	8.	Directe vluchten waar mogelijk, ook indien dit leidt tot hogere kosten
	9.	Volledig afschaffen van creative ticketing
Vliegen ‘vergroenen’	10.	Aanschaf van biofuels voor het zakelijk vliegverkeer
	11.	Volledige CO ₂ -compensatie zakelijk vliegverkeer middels CO ₂ -certificaten
	12.	Maatschappelijke kosten (schaduwprijs) meenemen in ticketprijs
	13.	Investeren in nieuwe CO ₂ -reducerende technologieën voor het vliegverkeer, zoals elektrisch/hybride vliegen of synthetische brandstoffen
Aangepast reisgedrag van werknemers	14.	Invoeren van (financiële) incentives voor het stimuleren van gewenst gedrag
	15.	Terugkoppeling van CO ₂ -uitstoot door vliegen aan individuele medewerkers en afdelingen

Casus Arcadis

Arcadis wil een voorbeeld zijn voor andere bedrijven

Arcadis is een bekend internationaal advies- en ingenieursbureau. Door internationale groei van het bedrijf gingen de medewerkers de afgelopen tien jaar flink meer vliegen. Tussen 2010 en 2019 daalde de carbon footprint van Arcadis Nederland weliswaar met 49 procent, maar de gevlogen kilometers zijn in dezelfde periode ruim verdrievoudigd van 1,7 miljoen naar bijna 6 miljoen. Maar liefst 94 procent van de huidige footprint is afkomstig van zakelijke mobiliteit; waarvan 15 procent in vliegen. Hiermee staat Arcadis voor een uitdaging: hoe kan het zijn kennis internationaal inzetten en toch minder CO₂ uitstoten door vliegen?

Gert Kroon, directeur Arcadis Nederland: 'Het is onze missie om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Dat doen we voor onze klanten. In onze eigen bedrijfsvoering willen we het goede voorbeeld geven. Bewust omgaan met vliegereizen hoort daar bij'.

Yoeri Schenau, manager Duurzaamheid: 'In 2019 vloog de Nederlandse tak van Arcadis bijna 6 miljoen kilometer. Jaarlijks is dat 150 keer de aarde om. Ik schrok ervan. Wat zou het mooi zijn als we dat met een derde weten terug te dringen ten opzichte van 2019'.

Maatregelen om vlieg emissies te reduceren

In 2018 verduurzaamde Arcadis het beleid voor internationaal reizen.

- Voor reizen boven 700 km maken medewerkers zelf de afweging of een vlucht voor een fysieke ontmoeting noodzakelijk is of dat de afspraak via een conference call kan plaatsvinden.
- Voor afstanden tot 700km is de trein in principe de standaard. Bij een reistijd vanaf twee uur mag eersteklas worden gereserveerd. De medewerkers van Arcadis ervaren dat het in de trein prettig werken is. De vluchten naar Parijs, Brussel en Frankfurt zijn met 95 procent afgenomen en naar Londen wordt 80 procent minder gevlogen. Het aantal internationale treinreizen verdrievoudigde.
- Om zijn footprint ook boven de 700km te verkleinen, neemt Arcadis deel aan het corporate biofuelprogramma van KLM. Zo vergroenen ze de vliegekilometers die ze met KLM maken.
- Arcadis vliegt geen businessclass onder de acht uur en compenseert zijn resterende footprint.

- Om duurzaam reizen verder te stimuleren, maakt Arcadis gebruik van een mobiliteitsmonitor op vliegen, treinen en autokilometers. Medewerkers hebben direct inzicht in de effecten van hun reisgedrag en worden beloond voor duurzame keuzes.
- De vluchten die ze niet kunnen vermijden compenseert Arcadis met Gold Standard Certified Carbon Credits in cookstove projecten in India.

Covid-19 heeft medewerkers bewust gemaakt

Sinds covid-19 is het aantal vluchten bij Arcadis met 90 procent gedaald. Het bedrijf verwacht hiervan ook op lange termijn effect te zien in de vorm van minder gemaakte vluchten. Tot op zekere hoogte zal Arcadis als internationale organisatie blijven vliegen. Maar nog meer dan vóór covid-19, zullen collega's zelf nog bewuster de afweging maken of de vliegreis echt nodig is.

3.1 Minder vliegen

Voorlopig zal vliegen niet snel schoner en stiller worden; daarvoor gaan technologische innovaties in de luchtvaartsector te traag. De meest effectieve manier om het reisbeleid te verduurzamen, is dus om maatregelen door te voeren die gericht zijn op minder vliegen.

Bepaal wanneer je de trein neemt

Voor korte reizen is de trein het beste reisalternatief. Het is duurzamer en concurreert met het vliegtuig wat betreft reistijd, comfort en prijs. Toch geven zakelijke reizigers de voorkeur aan vliegen, ook naar bestemmingen die prima met de trein te bereiken zijn, zoals Londen, Parijs, Frankfurt en zelfs Brussel. Dit zijn ook de bestemmingen waar de meeste vluchten vanaf Schiphol naartoe gaan.⁸

Een HSL-trein stoot per reizigerskilometer ongeveer 90 procent minder CO₂ uit dan vliegen over korte afstanden (CO₂emissiefactoren.nl). Dit is een enorm verschil, terwijl reistijd en kosten voor bestemmingen tot 500km vergelijkbaar zijn. De trein heeft het voordeel van snelle incheck, wifi aan boord, bewegingsruimte, en vertrek en aankomst in het centrum.

8) Royal HaskoningDHV (25 mei 2018). Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden en hoe we vaker voor de trein kunnen kiezen. Verkregen via: <https://www.royalhaskoningdhv.com/nl-nl/nederland/nieuws/nieuwsberichten/trein-is-goed-alternatief-voor-korte-vluchten-vanaf-schiphol/8122>

Mogelijke maatregelen:

- Bepaal bij welke voorwaarden de trein verplicht is en er dus niet gevlogen wordt: bijvoorbeeld op basis van reisafstand, reistijd en/of verschil in reistijd met vliegen;
- Bepaal de minimale reisafstand en/of reistijd waarboven gevlogen mag worden. Bijvoorbeeld alleen vluchten voor afstanden boven de 700km.
- Bepaal naar welke bestemmingen niet gevlogen wordt en hoe je met uitzonderingen omgaat. Vergroot het draagvlak door duidelijk te communiceren wat het verschil is in deur-tot-deur reistijd en CO₂-emissie van trein, auto en vliegen op deze bestemmingen.
- Maak de keuze voor de trein aantrekkelijker. Dat kan met een beloning voor behaalde CO₂-emissiereductie. Of door voor treinreizen de eerste klas de standaard te maken, en voor vliegen economyclass.
- Maak afspraken met je reisagent om de trein aan te bieden op de routes waar dit een goed alternatief is. Of om treinresultaten altijd boven aan de zoekresultaten te plaatsen, inclusief de te besparen CO₂-emissie. Je reisagent kan ook op specifieke trajecten een extra check doen om te zien of de trein een beter alternatief is.

Goede voorbeelden: wat doen bedrijven?

Eva Warmerdam, **ABN AMRO**: 'Reizen naar Parijs en Brussel zijn al verplicht met de trein sinds 2019. Meer comfort en vrijheid om de benen te strekken en het kunnen werken tijdens de reis maakt het treintraject van Parijs een favoriet onder werknemers. Op dit moment kijken we ook of we van de bestemmingen Frankfurt en Londen treinbestemmingen kunnen maken. Het moment dat de directe HSL met Londen opengaat is hiervoor een punt dat meeweegt.'

Silke Lepée, Environment Lead bij **Accenture**: 'Accenture werknemers in België, Frankrijk, Luxemburg en Nederland moeten de trein nemen voor verplaatsingen die met de trein minder dan 3:30 duren.'

Steven Breuker, **NS**: 'Bij ons worden internationale reizen van minder dan 700km standaard met de trein gemaakt. Er geldt een maximale reisduur van 8 uur per trein. Het uitgangspunt is dat reizigers hun reisgedrag moeten kunnen verantwoorden bij de directie.'

Maarten Dansen, Programmamanager Circulaire Economie bij **PwC**: 'Reizen naar Parijs, Düsseldorf en Frankfurt worden standaard met de trein gemaakt. Hiervoor bestaat een uitstekende businesscase omdat treintickets op deze afstanden goedkoper zijn dan vliegtickets. De reistijd met de trein van Amsterdam naar Parijs is 3:20 uur en naar Frankfurt 3:55 uur. De aankomst voor deze bestemmingen is in het centrum, wat ter plekke reistijd en kosten bespaart.'

Gebruik van video- en teleconferencing

Door de coronacrisis is er wereldwijd een enorme versnelling gekomen in het digitaal vergaderen en werken. Opdrachtgevers, leveranciers, overheden en consumenten investeerden massaal in digitaal en op afstand communiceren. Zij zijn ervaren geworden in het gebruik van verschillende software. Hardnekkige taboes op zakelijk videoconferencing zijn doorbroken. Zoals: 'de klant verwacht dat ik reis', 'als ik niet reis kan dat geïnterpreteerd worden als een gebrek aan belangstelling', of 'het is minder effectief'. De crisis heeft duidelijk gemaakt dat we ook zonder reizen het merendeel van ons werk prima kunnen uitvoeren.

Mogelijke maatregelen:

- Faciliteer het werken op afstand
 - Richt voldoende virtual meeting rooms in op kantoor voor grotere en complexere vergaderingen.
 - Begeleid medewerkers in effectief online werken en vergaderen, biedt zo nodig trainingen aan.
- Spreek met externe relaties af wanneer en waarom je wel en niet reist
 - Neem in offertes reiskosten en CO₂-emissies op zodat deze zichtbaar en bespreekbaar worden. Of verlaag het offertebedrag juist door expliciet te benoemen dat reizen voor bijvoorbeeld voortgangsoverleg niet of minder worden gemaakt. Zet deze post op nul euro en CO₂-uitstoot en verhoog zo de MVO-score van de offerte.
 - Maak met elkaar afspraken over de aanschaf en het gebruik van software voor digitaal werken en communiceren.
 - Beperk het aantal bezoeken van relaties: 'na een eerste fysieke ontmoeting, communiceren we digitaal met klanten en leverancier'.
 - Reis niet voor korte besprekingen en evenementen.
 - Maak van vergaderen op afstand de standaard.

- Beperk het reizen voor interne besprekingen
 - Reis niet voor korte besprekingen en evenementen. Reis alleen voor interne meetings van meer dan drie uur.

Goede voorbeelden: wat doen bedrijven?

Silke Lepée, **Accenture**: 'We reizen enkel indien dit noodzakelijk is voor de klant en videoconferencing niet efficiënt zou zijn.'

Elske de Jong, Manager Duurzame Bedrijfsvoering bij **Arcadis**: 'Er wordt per project bekeken of het noodzakelijk is dat er een fysieke bijeenkomst plaatsvindt of dat dit ook online kan.'

Maarten Dansen, **PwC**: 'We willen meerdere vergaderruimten volledig wijden aan state-of-the-art videoconferencing. De kwaliteit van de virtuele ontmoeting moet nauwelijks anders zijn dan een fysieke ontmoeting. Dit moet toegankelijk worden, zodat het makkelijk te bedienen is voor iedereen.'

Simone van Engelen, senior KAM coördinator bij **Strukton** (*Railsystemen, Civiele infrastructuur, Techniek en gebouwen*): 'We reizen nu natuurlijk niet en door de ervaring met de coronamaatregelen kunnen we beter bepalen of we de eerste keer samenkomen en of vervolgafspraken met videocall worden gedaan. Voor onze medewerkers is dit ook wel welkom, qua work-life= balance. Ook moesten we versnellen met digitaal vergaderen, dus nu zit in onze systemen een standaardoptie voor videovergaderen.'

3.2 Slimmer en duurzamer vliegen

Vliegen kan niet altijd vermeden worden. Maar als je dan toch moet vliegen, doe dat dan zo duurzaam mogelijk.

Minder businessclass

Vliegen in businessclass stoot – afhankelijk van de gevlogen afstand – gemiddeld twee tot drie keer zoveel CO₂ uit als dezelfde vlucht in economyclass.⁹ Een businessclasspassagier verbruikt meer ruimte en services, wat leidt tot hoger energieverbruik per kilometer. Met name op de lange afstanden gaat het dan om heel veel meer CO₂. Daarom kiezen veel bedrijven ervoor om afspraken te maken over de voorwaarden om businessclass te mogen vliegen.

Mogelijke maatregelen:

- Bepaal de voorwaarden voor businessclass vliegen: denk aan minimale afstand, reistijd, belang en tijdstip van de afspraak of een onderscheid tussen verschillende functies in de organisatie.
- Beloon medewerkers die kiezen voor (premium) economyclass. Geef bijvoorbeeld het prijsverschil terug aan de medewerker die afziet van businessclass vliegen.

Kies voor een zo efficiënt mogelijke vlucht

Vliegmaatschappijen hebben invloed op de emissie per kilometer. De efficiëntie van een vlucht wordt met name bepaald door het type vliegtuig dat wordt ingezet, de stoelcapaciteit van het vliegtuig en de bezettingsgraad.

Door te boeken bij de meest efficiënte vliegmaatschappij, kan aanzienlijk worden bespaard op CO₂-emissies. In onderstaande figuur is het verschil in emissies aangegeven voor dezelfde retourvlucht, maar uitgevoerd door verschillende maatschappijen (bron: Atmosfair.de). United Airlines heeft op deze route zelfs 35 procent meer klimaatimpact dan KLM.

9) Department for Business, Energy & Industrial Strategy (4 juni 2019). Greenhouse gas reporting: conversion factors 2019

Uitstoot van verschillende vliegmaatschappijen

Retourvlucht 1 passagier Schiphol, Amsterdam – JFK, New York. Vluchtklasse: economyclass

KLM klimaatimpact 2.343 kg CO₂

Delta Air Lines klimaatimpact 2.854 kg CO₂

United Airlines klimaatimpact 3.163 kg CO₂

Gemiddelde vliegmaatschappij klimaatimpact 2.765 kg CO₂

Bron: Atmosfair.de

De prestaties van vliegmaatschappijen verschillen niet alleen per bestemming, maar ook naar afstandsklasse: korte, middellange en lange afstand. Zo is KLM relatief efficiënt op de langeafstandsvluchten. Welke maatschappij het meest efficiënt is op door jouw organisatie veel gemaakte vluchttypen, kun je uitzoeken met de Atmosfair Airline Index. Deze index rangschikt vliegmaatschappijen naar efficiëntie per afstandsklasse. Wel zo makkelijk. Algemene indexeringen als Dow Jones Sustainability Index of Global Reporting Initiative zeggen met name iets over het duurzaamheidsbeleid en managementsysteem van vliegmaatschappijen, en weinig tot niets over de werkelijke efficiëntie van de aangeboden vluchten.

Goede voorbeelden: wat doen bedrijven?

Zhizhen Wang, Sustainability Program Manager bij **Signify**, wereldmarktleider op het gebied van verlichting:

‘In samenspraak met onze reisagent wordt proactief bij elke reisoctie de CO₂-uitstoot vermeld en wordt de meest gunstige optie naar voren gehaald of op default gezet. Zo creëren we bewustzijn bij onze medewerkers en maken we duurzame keuzes ook mogelijk.’

Maak een directe vlucht

In een vliegreis veroorzaken het landen en opstijgen de meeste uitstoot – en veel overlast voor omwonenden. Een directe vlucht is minder belastend voor het klimaat en onze leefomgeving dan dezelfde vliegreis met een tussenlanding. Een overstappende passagier veroorzaakt tweemaal meer overlast voor de omgeving dan een direct vliegende passagier. De CO₂-emissie van een vlucht naar New York met tussenstop op Londen Heathrow stoot ongeveer 1.400kg extra CO₂ uit (Atmosfair.de) dan een vlucht zonder tussenstop.

Mogelijke maatregelen:

- Directe vluchten waar mogelijk, ook indien dit leidt tot hogere kosten.

Vermijd creative ticketing

Creative ticketing is het boeken van twee retour tickets voor één passagier in plaats van twee enkele reizen of één retour. Soms is dit goedkoper door de werking van boekingsystemen van reisagenten. Door creative ticketing blijven stoelen onnodig onbezet, waardoor de uitstoot per passagierskilometer hoger is.

Mogelijke maatregelen:

- Geef je reisagent opdracht om normale tickets te boeken in plaats van twee retourtickets.
- Zorg dat tickets die niet worden gebruikt op tijd worden geannuleerd. Dit scheelt in de gerapporteerde uitstoot.
- Maak de afspraak met je reisagent dat creative ticketing niet toegestaan is.

3.3 Vergroenen vliegen

Als je je vlieg emissies tot een minimum hebt gereduceerd, kun je nog de overgebleven emissies 'vergroenen'. In deze paragraaf beschrijven we wat er wel en niet klopt aan de groene beloftes van dit soort programma's.

Het 'vergroenen' gaat via de volgende manieren:

- Deelname aan een (bio)fuelprogramma;
- Compensatie;
- Investeren in duurzame luchtvaarttechnologieën.

Deelname aan (bio)fuelprogramma's

Bedrijven kunnen deelnemen aan biofuelprogramma's van vliegmaatschappijen, zoals het **KLM Corporate BioFuel Programma**. Daarmee kunnen bedrijven de CO₂-voetafdruk van hun zakenreizen en/of luchtvracht verlagen, doordat duurzame luchtvaartbrandstoffen een lagere CO₂-voetafdruk hebben dan fossiele kerosine.

Het is niet zo dat deze duurzame kerosine direct in hun vliegtuig wordt getankt. Het vergroot wel, net als bij groene stroom, het aandeel duurzame kerosine ten opzichte van fossiele kerosine (het 'book and claim'-principe). De bedrijven betalen een hogere prijs, omdat duurzame kerosine duurder is om te maken dan fossiele kerosine. Door hogere afname van duurzame kerosine kan de schaal worden vergroot en daalt de prijs. Anders dan bij compensatieprojecten stimuleer je bovendien innovatie en CO₂-reductie in de luchtvaartsector zelf.

SkyNRG heeft het **Board Now-programma**, dat is gekoppeld aan de bouw van DSL-01, de eerste Europese fabriek gewijd aan duurzame kerosine. Deze fabriek zal in Nederland worden gebouwd en is naar verwachting in 2023 operationeel. Ook hierbij betalen deelnemers een premium. De steun van de deelnemende bedrijven helpt om duurzame biobrandstof in Nederland beschikbaar te maken, en economisch concurrerend te maken met fossiele vliegtuigbrandstof. De betaling en emissiereductie vinden plaats op het moment dat de fabriek daadwerkelijk duurzame brandstof gaat produceren. Zie voor meer informatie: www.boardnow.org.

Let op: deelname aan een biofuelprogramma kan alleen worden verwerkt in je CO₂-uitstoot als de leverancier van de brandstof, of de eigenaar van het biofuelprogramma, hiervoor emissiecijfers levert die door certificerende instellingen zijn erkend. Ook moet de duurzame brandstof zijn gebruikt voordat de CO₂-reductie kan worden geclaimd. Als deelnemer van een biofuelprogramma is het bovendien belangrijk dat je weet wat de concrete CO₂-reductie door het gebruik van biobrandstof is.

Biobrandstof: niet de oplossing

Biobrandstof wordt vaak genoemd als oplossing voor verduurzaming van de luchtvaart. Het is namelijk een van de alternatieven voor fossiele brandstoffen. Biobrandstof wordt gemaakt uit reststromen, zoals gebruikt frituurvet, hout, gras, mest en voedselresten.

Maar de inzet ervan is omstreden. Er kleven duurzaamheidsrisico's aan, en bovendien zijn duurzame grondstoffen maar beperkt beschikbaar. Daarnaast is de potentie van biobrandstof om de CO₂-emissie van luchtvaart te reduceren beperkt. De inschatting is dat in 2030 het reductiepotentieel maximaal 7 procent is.¹⁰ Of het daarna kan worden opgeschaald, is onzeker. Duurzame biomassa voor brandstoffen blijft namelijk in Europa ook na 2030 beperkt beschikbaar. De oplossing voor een duurzame luchtvaart zal op de lange termijn onder meer moeten komen van synthetische kerosine die wordt geproduceerd door het samenvoegen van CO₂ en 'groene' waterstof.

De ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart heeft nog een lange weg te gaan. Daarom, en vanwege de noodzaak op korte termijn drastisch de CO₂-emissies te verlagen, moet de focus liggen op minder vliegen, meer treinreizen, en meer gebruik van tijd- en plaatsafhankelijk werken. Compensatie van vlieg emissies moet slechts een aanvullende maatregel blijven. Tegelijkertijd moeten nu de investeringen worden gedaan in nieuwe technologieën, zoals de productie van duurzame brandstoffen in Europa om het deel dat nog wel gevlogen wordt, zo duurzaam mogelijk te maken.

11) Royal HaskoningDHV (2019). Emissiereductiepotentieel in de luchtvaart

Compenseren van vliegmissies

Bij CO₂-compensatie of klimaatcompensatie zorg je ervoor dat de CO₂-uitstoot die jij veroorzaakt, in Nederland of ergens anders op de wereld wordt gecompenseerd. Dat kan op twee manieren:

- Laten opnemen van CO₂ door de natuur. Van jouw compensatiebijdrage worden bomen geplant of bossen beschermd. Die bomen nemen CO₂ op, waardoor de concentratie in de lucht afneemt.
- Verminderen en voorkomen van de uitstoot van CO₂ ergens anders. Je bijdrage wordt geïnvesteerd, vaak in projecten in Afrika en Azië waar bijvoorbeeld efficiëntere houtovens, biogasinstallaties of windmolens worden gebouwd.

De grote vraag is: beperk je met CO₂-compensatie de klimaatverandering?

Het principe klinkt logisch en simpel: je stoot CO₂ uit en door deze uitstoot te compenseren draag je financieel bij aan een klimaatprogramma dat zorgt voor CO₂-reductie en/of vastlegging ergens anders op de wereld.

Maar hoe maak je de juiste keuze?

Kies altijd voor projecten met een keurmerk. De Voluntary Gold Standard en de Verified Carbon Standard zijn de hoogste internationale standaarden die er zijn. Zij zorgen ervoor dat projecten voor het vastleggen en reduceren van CO₂ op koers zijn en blijven.

Daarnaast is het van essentieel belang bij de keuze van een project om te kijken naar de *additionaliteit* ervan. Ofwel: zou het project er zijn geweest zonder de financiering uit het compensatieproject? De investering van je bedrijf in een compensatieproject moet daadwerkelijk een verschil maken in het reduceren van emissies.

Let op: niet elke vliegmaatschappij compenseert volgens deze hoogste standaarden en ook niet elke maatschappij berekent de uitgestoten CO₂ op dezelfde manier.

Compensatie is niet de eindoplossing. Maar het is wel een manier om je verantwoordelijkheid te nemen voor de uitstoot die je op dit moment niet wilt of kunt vermijden.

Interne CO₂-prijs

Met een prijskaartje eraan word je geprikkeld de uitstoot van CO₂ zo beperkt mogelijk

te houden. Het uitstoten van CO₂ is voor de meeste bedrijven nu (nog) gratis. Met een systeem van interne CO₂-beprijzing verwerken bedrijven de kosten van emissies in hun reguliere boekhouding. Dit heeft direct effect op de investeringsbeslissingen: duurzame opties worden aantrekkelijker.

Ter illustratie: als bij de renovatie van een kantoorpand of aankoop van een machine rekening moet worden gehouden met de prijs van de uitstoot, loont het om op zoek te gaan naar duurzame opties. Dit geldt ook voor reizen op verzoek van de klant of voor een project. Door een prijs aan CO₂ te hangen, wordt het aantrekkelijker om meer op afstand te vergaderen of alternatieve reisopties te overwegen. Daarbij geldt: hoe hoger de emissieprijs, des te aantrekkelijker de duurzame optie. Een interne CO₂-prijs op vliegen zal met name vluchten met een hoge totale uitstoot veel minder aantrekkelijk maken.

Hoe bepaal je de interne CO₂-prijs? De hoogte hangt vooral af waarom een bedrijf het doet. Voor een CO₂-reductiestrategie voor de eigen bedrijfsvoering in lijn met het 1,5 graden klimaatscenario, zal de prijs rond de 100 euro per ton CO₂ liggen. De interne prijs is daarmee veel hoger dan die van CO₂-compensatie door aanschaf van CO₂-certificaten. Deze wordt bepaald door vraag en aanbod en door de kosten van compensatieprojecten.

De CO₂-kosten die zo ontstaan, eventueel na aftrek van deelname aan compensatie- of vergroeningsprojecten, reken je toe aan de interne 'vervuiler', en mogelijk uiteindelijk aan de klant. Zo ontstaat een directe financiële prikkel om minder en duurzamer te reizen. Bedrijven die een interne CO₂-prijs hanteren, bouwen een aanzienlijk klimaatbudget op. Dat kan worden geïnvesteerd in duurzame initiatieven.

Goede voorbeelden: wat doen bedrijven?

Climate Focus, een internationaal adviesbureau voor klimaatbeleid:

'Wij rekenen een interne CO₂-prijs door aan de klant. Onze CO₂-prijs is zo'n zeventig euro per ton hoger dan de prijs van CO₂-certificaten, die vaak maar tien euro per ton zijn. We kopen CO₂-certificaten wel, maar het verschil doneren we aan andere klimaatprojecten. Onze klanten vinden het fantastisch, ze huren ons niet voor niets in. Sommigen zijn hooguit verrast, maar realiseren zich ook dat dit soort beleid er eigenlijk al had moeten zijn.'

Investeren in duurzame luchtvaart

Vliegen zal ook in de komende decennia een grote impact hebben op onze omgeving en het klimaat. Vliegtuigen worden met ongeveer 1 procent per jaar efficiënter en er worden alternatieve energiedragers ontwikkeld, zoals synthetische kerosine. Maar de technische ontwikkelingen gaan langzaam.

Met het klimaatbudget dat je opbouwt met een interne CO₂-prijs, kan je bedrijf investeren in innovatieprojecten die bijdragen aan een duurzamere luchtvaart. Denk aan researchprojecten en deelname in productiefaciliteiten voor duurzame kerosine.

3.4 Reisgedrag veranderen

Ten slotte is het bereiken van een gedragsverandering bij je werknemers belangrijk in het verduurzamen van het reisbeleid. Gedragsverandering ontstaat in drie stappen:

- Informatie en bewustwording;
- Duurzame keuzes mogelijk maken;
- Sturen op gedrag.

Informeren en bewustwording

Een eerste stap in het veranderen van reisgedrag is het aanbieden van informatie waardoor medewerkers een bewustere keuze kunnen gaan maken. Geef medewerkers bijvoorbeeld inzicht in hun reisgedrag en de CO₂ die zij ermee veroorzaken. Vergelijk dit met de emissies van andere collega's of met het gemiddelde.

Duurzame keuzes mogelijk maken

In het sturen op gedrag is er een essentiële rol weggelegd voor de facilitator: de reisagent. Die dient ervoor te zorgen dat het reisbeleid daadwerkelijk wordt uitgevoerd, en dat werknemers duurzame keuzes kunnen maken.

Zorg dat je reisagent je medewerkers inzicht geeft in de uitstoot van de reizen en de meest duurzame reismanier. Bepaal hoe je wilt dat de reisagent ondersteunt in de uitvoering van het reisbeleid. Bijvoorbeeld in de voorwaarden voor het reizen met businessclass, of door in bepaalde gevallen te bepalen dat de trein de standaard is. Zorg dat zij dit ook kunnen faciliteren met de nodige tools, zoals een app of een dashboard, om inzicht te geven aan reizigers over reisinformatie, emissies enzovoorts.

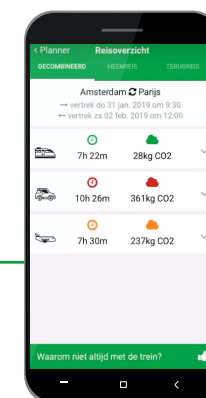
Goede voorbeelden: wat doen bedrijven?

Eva Warmerdam, **ABN AMRO**: 'We zijn bezig met het ontwikkelen van een travel dashboard voor reisgedrag. Dit is een travel tool die per businessline verschilt. Hierin zitten zaken als CO₂-uitstoot en lange of korte vluchten verwerkt. Het geeft een overzicht van hoe we ervoor staan en waar nog kansen liggen. Dit gaat ons helpen bij het aansturen van gedrag.'

Elske de Jong, **Arcadis**: 'Via het stimuleringsprogramma duurzaam reizen kunnen medewerkers punten verdienen en dit uitgeven aan cadeaus in een webshop. Je ziet in de app wat het target is en als je dit haalt, verdien je punten.'

Silke Lepée, **Accenture**: 'Elk jaar hebben we de Travel Smart Challenge, daarbij kunnen werknemers bijhouden hoeveel reizen ze hebben uitgespaard.'

Simone van Engelen, **Strukton**: 'We hebben een reisapp ontwikkeld die 'Anders Reizen' heet. Als je een reis wilt maken, geeft de app je mogelijkheden weer met de uitstoot en reistijd erbij. Het moet medewerkers bewuster maken en zorgen dat ze een afgewogen keuze voor hun reis maken. De app wordt nog doorontwikkeld.'



Stimuleren van duurzaam reizen

Je kunt op verschillende manieren sturen op het gewenste reisgedrag van de werknemers. Bijvoorbeeld door gewenst gedrag te belonen of door voorbeeldgedrag te laten zien.

Belonen van duurzame keuzes

Beloon medewerkers voor hun duurzame keuzes. Bijvoorbeeld voor minder vliegen, meer treinreizen, meer online seminars bijwonen en/of minder vliegen in businessclass. Zie diverse maatregelen eerder in dit hoofdstuk voor tips over het belonen van gewenst gedrag.

Leading by example

Als voorbeeldfiguren, zoals directieleden, aangeven niet meer te vliegen, blijkt dat ongeveer driekwart van de mensen die zo'n rolmodel kent, hierdoor anders gaat nadenken over vliegen.¹¹

Door specifieke personen in de organisatie te vragen om ambassadeur van het reisbeleid te worden, wordt het beleid beter bekend en geaccepteerd. Enkele collega's die veel gebruikmaken van de trein naar bestemmingen als Londen of Parijs, kunnen berichten delen met andere collega's. Ambassadeurs kunnen bijvoorbeeld de voordelen van andere vervoermiddelen (zoals de trein) promoten op sociale media en zo andere medewerkers inspireren.

Ook de 'top' van het bedrijf heeft een voorbeeldfunctie. Als het reisbeleid wordt aangepast, kunnen bestuursleden, directie en managers uiteraard niet buiten schot blijven. Geef het goede voorbeeld, bijvoorbeeld door internationaal directieoverleg voortaan digitaal te houden.

Beperk de perverse prikkel van loyaliteitsprogramma's

De meeste vliegmaatschappijen bieden een zogenaamd loyaliteitsprogramma of Frequent Flyer Program aan om zo met name zakelijke reizigers aan zich te kunnen binden. Deelnemers van deze programma's ontvangen 'frequent flyer miles' voor elke vliegreis die zij maken waarmee zij weer tickets voor privévluchten of andere producten kunnen kopen. Vaker vliegen wordt zo heel aantrekkelijk gemaakt. Een perverse prikkel dus die het beleid van werkgevers frustreert die juist proberen om de emissie van vliegen te verlagen en andere, duurzamere keuzes te stimuleren.

Mogelijke maatregel:

- Stel een (niet-bindende) gedragscode op waarin je onderling afsprekt dat werknemers geen frequent flyer miles zullen sparen met zakelijke vliegtrips. Neem zo'n gedragscode eventueel op in het arbeidscontract. Zo is het werknemers van de Rijksoverheid niet toegestaan om een frequent flyer miles in te zetten voor een privéreis of een persoonlijk cadeau. Na toestemming van een leidinggevende kunnen ze gebruikt worden voor nieuwe diensttrips. Bij het aanvragen van een buitenlandse dienstreis worden medewerkers hier schriftelijk aan herinnerd.

11) KiM (25 mei 2020) *Op de groene toer: de bijdrage van gedragsinterventies aan het verduurzamen van de luchtvaart*. Verkregen via: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/05/25/op-de-groene-toer-de-bijdrage-van-gedragsinterventies-aan-het-verduurzamen-van-de-luchtvaart>



Colofon

De Vliegwijzer is een initiatief van
Anders Reizen en Natuur & Milieu in
samenwerking met Climate Neutral Group.

Vormgeving

DeUitwerkStudio

Contact

Natuur & Milieu

E-mail: info@natuurenmilieu.nl

Telefoon: +31 (0)30 233 13 28

Anders Reizen

E-mail: secretariaat@andersreizen.nu

Telefoon: +31 (0)34 849 50 47

Kennispartner:

