



# Klimaatimpact meten en reduceren

Een instructie voor reisbedrijven





# Inhoud

<b>Samen op weg naar netto-nul uitstoot</b>	<b><u>4</u></b>
<b>Klimaatimpact in kaart brengen</b>	<b><u>8</u></b>
Stap 1: Inventariseren	<u>9</u>
Stap 2: Berekenen	<u>10</u>
<i>Voorbeelden</i>	<u>11</u>
Stap 3: Vergelijken met basisjaar en met elkaar	<u>12</u>
Stap 4: Communiceren	<u>13</u>
<b>Klimaatimpact verminderen</b>	<b><u>16</u></b>
Wat is een klimaatactieplan?	<u>17</u>
Maatregelen	<u>21</u>
<b>Standaardwaarden en databronnen</b>	<b><u>25</u></b>



**Samen op weg naar netto-nul uitstoot**

Voor een toekomstbestendige reisbranche is het verminderen van de broeikasgasuitstoot van vervoer de grootste uitdaging. Mobiliteit vormt het hart van onze sector, maar ook de grootste bron van uitstoot. Met de ondertekening van de Glasgow Declaration heeft de ANVR zich gecommitteerd aan effectieve klimaatactie, op weg naar netto-nul uitstoot in 2050. In deze publicatie leggen we uit hoe jij daaraan kan bijdragen - de klimaatimpact van je bedrijf in kaart brengen én reduceren.

*Wil je ook aan de slag met sociale impact en natuur? Lees de [ANVR Wegwijzer voor toekomstbestendig reizen](#) van november 2025.*

De klimaatimpact van je bedrijf in kaart brengen is niet eenvoudig, maar wel belangrijk. Het levert informatie die je kan helpen de uitstoot van je bedrijf steeds verder te verminderen. En het is ook nodig om aan klanten en andere stakeholders te laten zien dat je bedrijf zijn verantwoordelijkheid neemt. Dit geldt ook voor de reisbranche als geheel. Daarom wil de ANVR van haar leden weten hoe het gaat: bewegen we de goede kant op, naar netto-nul uitstoot in 2050?

Voor het in kaart brengen heeft de ANVR een methode ontwikkeld, toegespitst op reisbedrijven. In deze publicatie wordt die stap voor stap uitgelegd. Een uniforme methode is belangrijk om de uitstoot van reisproducten te kunnen optellen en vergelijken. Dit maakt ook mogelijk dat we binnen de branche van elkaar leren: welke reductiemaatregelen werken goed en welke minder?

Voor het verminderen van broeikasgasuitstoot bestaat geen uniforme methode. Wel geven we in deze publicatie voorbeelden van maatregelen die je kunt nemen. Als reisbedrijf bepaal je zelf hoe je wilt bijdragen aan netto-nul uitstoot in 2050.

### **Wat is netto-nul uitstoot?**

De ANVR heeft in 2021 de Glasgow Declaration ondertekend. Daarmee heeft de branche beloofd om snel bij te dragen aan het terugdringen van broeikasgassen, op weg naar netto-nul uitstoot in 2050.

In de Glasgow Declaration is 'net zero' uitstoot van broeikasgassen het doel, oftewel netto-nul. Maar wat betekent dat? Volgens het gezaghebbende Science Based Targets initiative (SBTi) wil netto-nul zeggen dat de directe en indirecte uitstoot in 2050 met minstens 90% wordt teruggebracht en voor maximaal 10% gecompenseerd, bijvoorbeeld door het aanplanten van bomen of CO<sub>2</sub>-opslag.

De uitstoot van je activiteiten binnen jouw bedrijf (direct) en je waardeketen (indirect) moet dus tot een minimum beperkt worden, in lijn met het doel om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 graad. Dit betekent dat een klimaatactieplan vooral moet gaan over hoe je de grootste impact van je bedrijf gaat verduurzamen. Oftewel: hoe zorg je ervoor dat de reisproducten die je verkoopt steeds minder CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken?

Om te weten of we voldoende voortgang maken, vraagt de ANVR van leden om in 2026 een klimaatactieplan op te stellen en te beginnen met het in kaart brengen van de klimaatimpact van de reisproducten die zij verkocht hebben. Het gaat om:

1. ***De totale uitstoot van alle in een kalenderjaar vertrokken reizen.***
2. ***De gemiddelde uitstoot van in dat jaar vertrokken reizen, per persoon per dag.***

Vanaf 2027 vraagt de ANVR haar leden hier jaarlijks over te rapporteren. Op basis hiervan maakt de ANVR een rapportage voor stakeholders.

De ANVR roept dus op tot actie maar kent tegelijkertijd de beperkingen. De reisbranche is nu eenmaal deels afhankelijk van de voortgang van ketenpartners, zoals de luchtvaart. Daarom zet de ANVR zich in voor duurzame innovatie in de gehele reissector en voor een gelijk speelveld voor reisbedrijven die verantwoord willen ondernemen.

A photograph of a sea turtle swimming in clear, vibrant blue water. The turtle is positioned in the lower half of the frame, swimming towards the upper left. Its shell is a mix of brown and tan colors with distinct scutes. The water is bright and clear, with some light reflections on the surface. A red banner with white text is overlaid on the right side of the image.

**Klimaatimpact in kaart brengen**

Om je klimaatimpact aantoonbaar te verminderen, is belangrijk dat je die kunt meten en rapporteren. De meest geaccepteerde standaard hiervoor is het Greenhouse Gas (GHG) Protocol<sup>i</sup>. Het GHG-protocol heeft echter geen specifieke richtlijn voor de reissector. Dat leidt tot praktische problemen en onvergelijkbare uitkomsten<sup>ii</sup>. Daarom heeft de ANVR een eigen, vereenvoudigde methode ontwikkeld, die aansluit bij de principes van het GHG-protocol, maar focust op de kernactiviteit van het reisbedrijf: de klimaatimpact van verkochte reizen<sup>iii</sup>. Hierdoor wordt immers verreweg de meeste uitstoot veroorzaakt.

## Stap 1: Inventariseren

De berekening volgens de ANVR-methode omvat de belangrijkste uitstoot die direct of indirect wordt veroorzaakt door reisproducten:

- Het transport naar en van de bestemming
- Alle lokale transfers
- Alle verblijven
- Excursies of activiteiten op bestemming

Ongeacht of je deze direct aanbiedt of via een partnerorganisatie. Voor deze elementen biedt de ANVR standaard-emissiefactoren. Emissiefactoren zijn actuele gegevens over de uitstoot van broeikasgassen van een activiteit, of standaardwaarden (schattingen). Deze worden in het laatste hoofdstuk van dit document toegelicht en gepubliceerd op de website van de ANVR.

Consumpties op bestemming en afval(verwerking) laten we buiten beschouwing, omdat informatie hierover lastig te verzamelen is en er nog geen goede standaardwaarden zijn.

## **Stap 2: Berekenen**

Met de emissiefactoren kun je, zodra je weet hoe vaak een reis (inclusief alle bovengenoemde elementen) is geboekt, de klimaatimpact berekenen. Als je ook weet hoeveel personen hebben deelgenomen aan de reis (incl. activiteiten, etc.), kun je de gemiddelde uitstoot per reiziger berekenen.

*Hoe werkt dit in de praktijk? Op pagina 11 en 12 vind je een aantal voorbeelden.*

De meest praktische manier om dit te berekenen is om alle boekbare reisonderdelen in je boekingssysteem te voorzien van de door ANVR aanbevolen standaardwaarden of actuele data (via API-verbindingen).

Als je werkt met min of meer standaard reispakketten, kun je deze invoeren in Carmacal, de tool die door BUAS i.s.m. de ANVR is ontworpen om de klimaatimpact van reispakketten te berekenen. Invoeren kan zowel handmatig als via een API. De door ANVR aanbevolen standaardwaarden en de API-koppeling met Google TIM zijn daarin geïntegreerd.

## Touroperators

*Voorbeeld 1: Je verkoopt vliegvakanties naar Egypte inclusief vlucht en hotel. De vlucht koop je in bij een vliegmaatschappij.*

Ondanks dat de vlucht is ingekocht, telt de uitstoot van de vlucht mee bij de berekening van de klimaatimpact van de verkopende touroperator. Voor het berekenen van de emissies van de vlucht gebruiken we het Travel Impact Model van Google. Deze database is geïntegreerd in Carmacal en kan ook direct worden gekoppeld aan je boekingsstelsel. Bij de berekening voer je enkele vluchtgegevens in. Ga daarna verder met het berekenen van de andere activiteiten, zoals hotelovernachtingen, transfers en excursies. Gebruik hiervoor de ANVR-standaardwaarden, ofwel via Carmacal ofwel door die te koppelen aan je boekingsstelsel. Tel alle emissies bij elkaar op.

*Voorbeeld 2: Je verkoopt gezinsvakanties op verschillende campings in Zuid-Frankrijk. Het vervoer naar de bestemming is niet inbegrepen.*

Het vervoer naar de bestemming is een essentieel onderdeel van het verkochte reisproduct, en telt daarom mee bij de berekening van je totale klimaatimpact. Je kunt ervoor kiezen reizigers te vragen naar hun wijze van vervoer daarheen, maar je mag hierover ook een aanname maken, bijvoorbeeld dat jouw klanten met de auto komen. Je neemt 'transport per auto' op in de berekening en gebruikt de standaardwaarde 'default auto' om de uitstoot te berekenen. Je aannames maak je zoveel mogelijk transparant in je rapportage.

## Reisagenten

*Voorbeeld: Je verkoopt pakketreizen van verschillende touroperators, al of niet gecombineerd met maatwerkreizen of -onderdelen.*

Boek je pakketreizen die door andere reisbedrijven zijn samengesteld? Daar hoef je aan de ANVR niet over te rapporteren (anders ontstaat er een dubbele rapportage). Voor de communicatie naar klanten kun je de berekening van de klimaatimpact van de touroperator overnemen (zodra beschikbaar). Check wel of zij de ANVR-methode hebben gebruikt of maak transparant als daar uitzonderingen zijn gemaakt. Doe je aanpassingen aan een pakketreis of bied je volledig maatwerk aan? Dan ben je zelf verantwoordelijk voor de berekening.

## Stap 3: Vergelijken met basisjaar en met elkaar

Om te kunnen beoordelen of we op koers liggen, moeten we de klimaatimpact (de totale uitstoot) vergelijken met een basisjaar. Met de ondertekening van de Glasgow Declaration heeft de ANVR gekozen voor 2019 als basisjaar. Uit reacties van leden blijkt echter dat het ondoenlijk is de klimaatimpact van 2019 met terugwerkende kracht te berekenen. Er zijn te veel ontbrekende gegevens en de sector ziet er inmiddels een stuk anders uit, doordat bedrijven zijn gestopt of overgenomen of juist later gestart. Daarom vragen we van leden om als referentie (nulmeting) een berekening te maken voor 2025, met dezelfde methode en standaardwaarden als voor 2026<sup>iv</sup>.

De ANVR zal dit begin 2027 opvragen, samen met de rapportage over 2026, en vanaf dat moment de ontwikkelingen monitoren. Daarbij kijkt de ANVR zowel naar de totale als de gemiddelde uitstoot (per persoon, per dag).

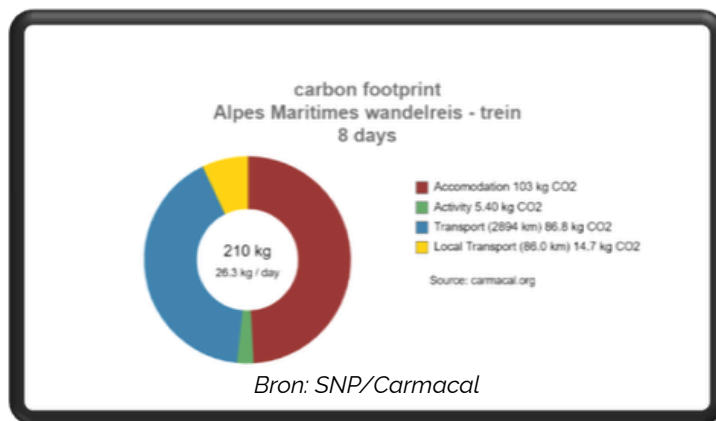
Ook al moet de totale uitstoot van de sector als geheel steeds kleiner worden, dat betekent niet dat elk afzonderlijk bedrijf precies evenveel moet reduceren. In sommige gevallen, bijvoorbeeld bij bedrijfsovernames, kan de uitstoot zelfs stijgen. Daarom kijken we ook naar de gemiddelde uitstoot per reiziger. Die zou moeten dalen. Ook is het interessant om de gemiddelde uitstoot van bedrijven met een vergelijkbaar aanbod onderling te vergelijken. Zo kunnen we succesvolle interventies ontdekken en van elkaar leren.

#### **Stap 4: Communiceren**

Vanaf 2027 publiceert de ANVR jaarlijks een update over de verduurzaming van de reisbranche. De jaarlijkse rapportage van de klimaatimpact van verkochte reisproducten is daar een belangrijk onderdeel van. Deze rapportage is namelijk belangrijk om te laten zien dat we actief werken aan het realiseren van de visie. Ook wil de ANVR aandacht geven aan inspirerende praktijkvoorbeelden en aan de obstakels die reisorganisaties ervaren.

Reisbedrijven kunnen de klimaatimpact van hun verkochte reisproducten ook individueel communiceren, of opnemen als onderdeel van een eigen bredere duurzaamheidsrapportage.

Een van de belangrijkste momenten om de klimaatimpact van reisproducten zichtbaar te maken, is tijdens het boekingsproces. De ANVR-methode kan ook worden ingezet om vooraf een inschatting te maken van de impact van een reisproduct. Dit stelt klanten in staat om verschillende opties met elkaar te vergelijken op basis van klimaatimpact. De communicatie over deze impact richting de reiziger is de eigen verantwoordelijkheid van elke reisorganisatie. Hieronder vind je een voorbeeld van een reisbedrijf dat dit al toepast. Vermeld bij de gepresenteerde cijfers altijd dat deze zijn berekend op basis van de ANVR-methode en dat dit een gedeeltelijke berekening is van de totale klimaatimpact. Verwijs daarbij (ook) naar de website van de ANVR, waar de methode en emissiefactoren worden gepubliceerd. Heb je afwijkende aannames gebruikt? Geef dit dan duidelijk aan.



## De ANVR-methode en het GHG-protocol?

We noemden al dat het Greenhouse Gas (GHG) Protocol de standaard is voor klimaatimpactmeting. Hoe verhoudt de ANVR-methode zich daartoe? Dat zit zo. Binnen GHG zijn er drie typen emissies:

- Scope 1: directe emissies door eigen activiteiten (bv. brandstofgebruik in eigen voertuigen, gasverbruik in kantoren).
- Scope 2: indirecte emissies van ingekochte energie (bv. elektriciteit voor kantoren, datacenters).
- Scope 3: overige indirecte emissies in de waardeketen (bv. uitstoot door hotels en transportpartners<sup>v</sup>, catering en woon-werkverkeer van personeel).

De ANVR-methode brengt *een deel van 'scope 3'* in beeld, namelijk categorie 11: 'emissies door gebruik van je product' (een van de 12 subcategorieën), en laat scope 1 en 2 buiten beschouwing. Het is dus een gedeeltelijke berekening van klimaatimpact van reisbedrijven, maar wel de belangrijkste. Het resultaat kan los worden gebruikt, bijvoorbeeld om reizigers te informeren over de verwachte impact van een reis, of als onderdeel van de bredere klimaatrapportage van een reisbedrijf. Het is altijd belangrijk om uit te leggen wat er wel en niet in de berekening zit.

*Let op: De ANVR-methode biedt handvatten voor emissierapportage van een deel van je scope 3, maar is niet volledig als je bijvoorbeeld volgens het VSME- raamwerk over je bedrijfsemissies wil rapporteren. Daarvoor moet je namelijk wél scope 1 en 2 emissies berekenen.*



**Klimaatimpact verminderen**

## Een klimaatactieplan opstellen

In een klimaatactieplan beschrijf je welke broeikasgasreductie je wilt bereiken, wanneer en hoe. Het plan bevat concrete stappen die je organisatie gaat zetten en laat zien hoe je de effecten gaat monitoren.

Welke acties je opneemt in het actieplan, bepaal je als organisatie zelf. Wat voor de één werkt, hoeft voor een ander niet effectief te zijn, bijvoorbeeld vanwege verschillen in businessmodel of klantfocus. Om te bepalen welke maatregelen voor jouw organisatie kansrijk zijn, en of ze werken, is het belangrijk je broeikasgasuitstoot te meten en te blijven volgen (zie vorig hoofdstuk). Hieronder vind je de belangrijkste ingrediënten van een klimaatactieplan.

### Afbakenen

Bepaal waar je klimaatactieplan over gaat: wil je alles tot in detail weten, of beperk je je tot de belangrijkste bronnen van uitstoot? Het is aan jou. Hou in gedachten dat het overgrote deel van de klimaatimpact van een reisbedrijf veroorzaakt wordt door de reizen die je verkoopt. Maar ook je kantoor en reisbewegingen kunnen een bron zijn van uitstoot, die je misschien wilt aanpakken.

## **Uitgangspositie bepalen (nulmeting)**

Om een goed plan te kunnen maken, is het belangrijk te weten waar je nu staat. Als je de klimaatimpact van je bedrijf nog niet eerder in kaart hebt gebracht, is het goed daarmee te beginnen. Als je de klimaatimpact van je hele bedrijf wilt bepalen, kijk dan voor een instructie op [Klimaatplein](#) of de [SME Climate Hub](#) (voor mkb), of [SBTi](#) (voor grote ondernemingen). Als je je wilt beperken tot de klimaatimpact van verkochte reizen, gebruik dan alleen de ANVR-methode (zie vorig hoofdstuk). Zie ook de toelichting over hoe de ANVR-methode zich verhoudt tot een volledige klimaatimpactmeting op pagina 7.

## **Een doel stellen**

Je bepaalt zelf hoe jouw organisatie wil bijdragen aan de gezamenlijke ambitie van netto-nul uitstoot in 2050. Een goed plan bevat niet alleen een einddoel, maar ook tussendoelen voor het pad daarnaartoe. Daarmee kan de voortgang worden gemonitord. Je kunt ook kiezen voor verschillende reductiedoelen voor bijvoorbeeld de verkochte reizen en de interne organisatie. Een goede doelstelling is ambitieus genoeg om de organisatie te motiveren maar wel haalbaar. Communiceer de doelstelling alleen extern als je de voortgang jaarlijks monitort en dit onafhankelijk laat toetsen, anders kan het gezien worden als greenwashing.

## Maatregelen kiezen

Een goed klimaatactieplan bevat concrete maatregelen om de directe en indirecte uitstoot van reizen terug te brengen. Compensatie van broeikasgasuitstoot helpt maar ten dele en zal naar verwachting steeds duurder worden<sup>vi</sup>. Verderop in dit document staan voorbeelden van maatregelen die kunnen helpen de klimaatimpact van reisproducten te verminderen. Tips voor energiebesparing binnen je kantoor vind je bij [DEB](#).

## Organiseren

Om maatregelen uit te voeren, heb je menskracht en/of middelen nodig. Neem in het plan op hoe je die wilt organiseren en wie ervoor verantwoordelijk is. En integreer je klimaatdoelstelling in besluitvorming, bijvoorbeeld bij investeringsbeslissingen. Voor sommige maatregelen kun je subsidie krijgen. Check bijvoorbeeld de [MKB Subsidiescan](#).

Denk na over hoe je mensen kunt motiveren om zich voor je klimaatdoel in te zetten. Leg uit waarom het belangrijk is voor jouw bedrijf en hoe iedereen daaraan kan bijdragen. Ook kun je klimaatdoelen opnemen in KPI's van management en medewerkers.

## Leren en verbeteren

Een plan is belangrijk maar uiteindelijk telt het resultaat. Bouw evaluatiemomenten in om tussentijds te bepalen of je op koers ligt om het doel te behalen, bijvoorbeeld jaarlijks. Stel je plan en maatregelen bij als dat nodig blijkt. Als je je actieplan publiek wilt maken, dan is het nodig de voortgang die je maakt door een onafhankelijke partij te laten controleren. Een klimaatactieplan kan namelijk gezien worden als een duurzaamheidsclaim en die mag je alleen maken als die gebaseerd is op hard, onafhankelijk getoetst bewijs.

### Science Based Targets

Je kunt ervoor kiezen je klimaatdoel te laten toetsen door het [Science Based Targets initiative](#) (SBTi). Zij helpen bedrijven om geloofwaardige reductiedoelen te formuleren. SBTi heeft een specifieke toets voor verschillende sectoren, maar (nog) niet voor de reisbranche. Wel is er sinds kort een versie voor het MKB.

## Mogelijke maatregelen

Hieronder staan tips en methoden die reisbedrijven kunnen toepassen om hun klimaatimpact te verminderen.

### Kwaliteit boven afstand

Om de klimaatdoelen te behalen, is het essentieel om de gemiddelde reisafstand te verkorten. Dit kan door de focus te verleggen van de bestemming naar de kwaliteit van de ervaring<sup>vii</sup>. Richt marketing en productontwikkeling op vergelijkbare ervaringen en/of bestemmingen dichterbij huis.

### Vermijd belastende excursies

Zet activiteiten met een relatief hoge uitstoot (zoals helikoptervluchten) niet in de etalage en promoot in plaats daarvan duurzamere alternatieven, waar mogelijk (zoals een elektrische boottocht).

### Klantbewustzijn

Maak reizigers bewust van de klimaatimpact en/of verleid hen tot minder belastende reiskeuzes. Bied actief duurzamere alternatieven aan als die beschikbaar zijn, zoals de trein in plaats van vluchten, directe vluchten in plaats van met overstap, of accommodaties met een erkend duurzaamheidslabel in plaats van zonder. Voorzie klanten vóór en tijdens hun reis van praktische tips, zoals de tips van [ANVR](#) of [Milieu Centraal](#).

## **Zet duurzamere vervoersopties in de etalage**

Bied bijvoorbeeld meer trein- of busreizen aan, of moedig klanten aan tot (elektrische) autovakanties.

## **Efficiëntere luchtvaartmaatschappijen**

Kies voor luchtvaartmaatschappijen die aantoonbaar brandstofefficiënter zijn. Gebruik [Google TIM](#) voor vergelijkingen tussen vluchten of bijvoorbeeld de [Atmosfair Airline Index](#) voor vergelijkingen tussen airlines.

## **Duurzamer lokaal vervoer**

Maak het aantrekkelijk voor klanten om binnenlandse vluchten te vervangen door reizen over land (indien veilig). Stimuleer het gebruik van duurzamere vervoersmiddelen op de bestemming, zoals trein, bus en (elektrisch) deelvervoer. Werk hierbij samen met lokale vervoerders die concrete stappen zetten naar duurzamer vervoer en integreer deze opties in reisarrangementen.

## **Investeer in elektrificatie**

Bied actief en waar mogelijk EV's of hybrides aan als huurauto's en informeer consumenten actief over de voordelen. De CO<sub>2</sub>-voetafdruk van een EV ligt gemiddeld 60% lager dan die van een benzineauto over dezelfde afstand<sup>viii</sup>.

## Hernieuwbare vliegtuigbrandstof (SAF)

Ondersteun de transitie naar schonere luchtvaart door het inkopen van SAF-credits (zie kader). Stimuleer ook klanten om bij te dragen aan SAF tijdens het boeken van een vlucht.

### Wat zijn SAF-credits ?

SAF (Sustainable Aviation Fuel) wordt geproduceerd uit hernieuwbare grondstoffen of reststromen, zoals gebruikte frituurolie. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van SAF is over de hele levenscyclus tot wel 80% minder dan van fossiele kerosine. Voor luchtvaartbrandstofleveranciers geldt vanaf 2025 een SAF-bijmengverplichting van 2%. Dit percentage zal over de jaren heen hoger worden, naar een verplichting van 63% in 2050.

SAF is kostbaar omdat het nog maar in een paar fabrieken ter wereld gemaakt wordt en in kleine hoeveelheden. Daarom gebruiken luchtvaartmaatschappijen het niet grootschalig. Touroperators en reisagenten kunnen de productie ervan stimuleren door SAF-credits te kopen. Dat zijn certificaten die aantonen dat een bepaalde hoeveelheid alternatieve brandstof is geproduceerd en ingezet namens jouw organisatie. Door zo'n credit te kopen stimuleer je de productie en inzet van SAF, compenseer je een deel van je CO<sub>2</sub>-voetafdruk en laat je zien dat je actief bijdraagt aan de verduurzaming van de luchtvaart.

## **Accommodaties met duurzaamheidcertificeringen**

Stimuleer partners en accommodaties om zich te laten certificeren door erkende certificeringsinstanties. Werken met gecertificeerde accommodaties is sinds kort makkelijker geworden voor ANVR-leden: zij krijgen toegang tot de real-time database van BeCause.

## **Hernieuwbare energie voor accommodaties**

Moedig accommodaties aan te investeren in eigen hernieuwbare energievoorziening, zoals zonnepanelen of lokale groene stroomprojecten. Dit verlaagt structureel hun energieverbruik en emissies.

## **Compensatie**

Reizen zal de komende jaren nog altijd meer dan 'nul' uitstoot veroorzaken. Ook in het einddoel van netto nul uitstoot in 2050 speelt compensatie een rol, omdat er nog geen realistisch scenario bestaat waarin reizen helemaal uitstootvrij is<sup>x</sup>. De kunst is de uitstoot zodanig te verminderen dat de compensatie ervan uitvoerbaar en betaalbaar is en geen ongewenste bijwerkingen heeft. Compensatie is het allerlaatste redmiddel en hoort in een klimaatactieplan ook niet meer dan die plek te hebben.



# Standaardwaarden en databronnen

De databronnen en standaardwaarden die de ANVR aanbeveelt om te gebruiken bij het in kaart brengen van de klimaatimpact van reisproducten, worden gepubliceerd op [deze pagina](#). Al deze gegevens zijn ook geïntegreerd in [Carmacal](#). De gegevens worden jaarlijks bekeken en waar nodig geactualiseerd. Zowel de meest recente set als eerdere versie van de standaardwaarden zijn op deze pagina te vinden. Een korte toelichting op de bronnen en het gebruik vind je hieronder.

*Mis je informatie? Ontbreekt er een categorie? Meld het via [duurzaam@anvr.nl](mailto:duurzaam@anvr.nl).*

## Aantal reisdagen

Het aantal reisdagen is altijd inclusief de dag van vertrek en de dag van aankomst.

## Transport – lucht

Voor vluchten gebruiken we de emissiewaarden van [Google TIM](#). Deze database is te koppelen aan je boekingsstelsel via een (gratis) API. De gegevens zijn ook geïntegreerd in Carmacal. Werk je met Carmacal? Kies dan desgevraagd voor CO<sub>2</sub>e (Well to Wake):



Impact type

- CO<sub>2</sub>e (Well to Wake)
- CO<sub>2</sub>e (Well to Wake) + RFI factor of 2,5

Er zijn verschillende tools/emissiemodellen beschikbaar om vluchten te calculeren, met grote onderlinge verschillen in uitkomsten. Daarom heeft de ANVR in 2025 zes modellen laten onderzoeken door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Centrum (NLR). Uit hun analyse op o.a. nauwkeurigheid, gebruikersvriendelijkheid, CSRD-compliance kwam het Google Travel Impact Model (TIM-model) als beste uit de test. De waarden per vlucht worden door het TIM-model conform CSRD-vereisten berekend in CO<sub>2</sub>e en Well-to-Wake (inclusief de emissies die bij de productie van de kerosine zijn vrijgekomen).

## **Transport – land**

Voor alle transport over land, zowel van en naar bestemming als op bestemming, gebruiken we de standaardwaarden van CO<sub>2</sub>-emissiefactoren. Er zijn standaardwaarden beschikbaar voor eigen vervoer en verschillende vormen van openbaar vervoer en taxi.

Opmerkingen:

- De standaardwaarden voor eigen vervoer zijn per voertuigkilometer. Deze moeten door het aantal personen dat me rijdt gedeeld worden om de uitstoot per persoon te berekenen.
- Bij openbaar vervoer is al uitgegaan van een gemiddelde bezetting en is de getoonde \* standaardwaarde per persoon, per km.

- In geval van vervoer per taxi wordt in Carmacal gevraagd het aantal reizigers in te vullen. Gebruik hierbij als standaardwaarde: 2 personen (bij gezinnen: 4 personen).
- Wordt de reis (deels) gemaakt met een huurauto op bestemming en weet je niet hoeveel kilometers er worden afgelegd? Ga dan uit van een gemiddelde van 50 km per dag.

## **Transport – water**

Voor vervoer over water wordt onderscheid gemaakt naar transport (zoals een overtocht met een ferry) en verschillende vormen van toeristische activiteiten op het water (zoals een zeiltocht of jetskitrip). Betreft het transport van A naar B? Voer dan het (geschatte) aantal kilometers in. Betreft het een toeristische activiteit? Dan wordt gerekend per excursie. De meeste emissiefactoren zijn afkomstig van onderzoek van Eijgelaar & Peeters (2024).

## **Accommodaties**

Ook voor accommodaties gebruiken we emissiefactoren uit onderzoek van Eijgelaar & Peeters (2024). Er zijn emissiefactoren voor verschillende soorten accommodaties, zoals hotels, huisjes en tenten. ANVR onderzoekt manieren om nauwkeurige en actuelere informatie over de klimaatimpact van accommodaties beschikbaar te maken, bijvoorbeeld door te diversifiëren naar duurzaamheidslabels of -prestaties. Dat is nu nog niet mogelijk.

## **Activiteiten en excursies**

Voor allerlei soorten toeristische activiteiten is een standaardwaarde beschikbaar, zoals wintersport, golf, stedentrip, hiking, etcetera. Bij de meeste activiteiten wordt gerekend met een emissiefactor per persoon, per dag. Een belangrijk deel hiervan is afkomstig van onderzoek van Eijgelaar & Peeters (2024). Voor sommige activiteiten is alleen oudere informatie beschikbaar. Er wordt gewerkt aan een update. De ANVR informeert de leden zodra meer actuele data beschikbaar zijn en adviseert in de tussentijd met de beschikbare waarden te rekenen.

## Voetnoten

[ii] [The Corporate Net-Zero Standard - Science Based Targets Initiative](#)

[iii] World Tourism Organization. (2023). [\*Climate Action in Tourism – An overview of methodologies and tools to measure greenhouse gas emissions\*](#). UNWTO Madrid.

[liii] Conform categorie 3.11 van het GHG-protocol: Emissies die ontstaan door het gebruik van verkochte producten en diensten.

[liv] Emissiefactoren worden normaliter ieder jaar opnieuw berekend en vastgesteld. Door gebrek aan informatie uit 2019, maken we voor het basisjaar een uitzondering, en gebruiken we dezelfde standaardwaarden als in 2026.

[lv] Voor reisbedrijven met eigen vliegtuigen vallen vluchtemissies volgens het GHG-protocol onder scope 1 maar voor bedrijven die gebruik maken van vluchten van derden is dit scope 3. Rapportage van de klimaatimpact van reisproducten (scope 3) kan dus een vertekend beeld geven. In de ANVR-methode wordt de uitstoot van vluchten altijd meegerekend, ongeacht wie de eigenaar is van het vliegtuig.

[vi] Het NLR verwacht dat compensatie maximaal +/- 8% kan bijdragen aan het bereiken van een net-zero luchtvaartsector in 2050. De overige +/- 92% moet dus worden bereikt met andere maatregelen. [NLR-CR-2024-416](#)

[vii] Peeters, P. & Papp, B. (2023). [\*Envisioning Tourism in 2030 and Beyond. The changing shape of tourism in a decarbonising world\*](#). The Travel Foundation.

[viii] [Elektrische auto: schoner en klimaatbewust | Milieu Centraal](#)

[lix] [Envisioning 2030 - how can Travel and Tourism plan for a decarbonising world? - Travel Foundation](#)



# Klimaatimpact meten en reduceren

Een instructie voor reisbedrijven

Dit document is ontwikkeld door de ANVR als onderdeel van de gezamenlijke inzet voor een duurzamere reisbranche | maart 2026

