

FLiX

Flix 2025: methodologie voor vermeden emissies



Inhoud

Inleiding	3
Specifieke termen en definities van Flix	4
Organisatorische en geografische structuren van Flix in 2025	5
Databronnen	5
Berekeningsmethodologie	10
Onze resultaten van 2025	12
De belangrijkste veranderingen in vergelijking met 2024	12
Rapportagecriteria	13
Bijlage: Checklist met vereisten voor geldige claims	14



Inleiding

Flix is een wereldwijd techbedrijf dat zich inzet voor duurzame en betaalbare reisopties voor miljoenen passagiers over de hele wereld. De dienstverlening wordt aangeboden via het eigen innovatieve technologieplatform. Flix heeft een gevestigde aanwezigheid in verschillende regio's, zoals Europa, Noord-Amerika en Türkiye. Bovendien groeit het bedrijf verder uit in Latijns-Amerika, India en Australië. Klanten die ervoor kiezen om te reizen met Flix, zien met deze keuze af van een specifiek alternatief vervoersmiddel. Het vermijden van uitstoot wordt mogelijk met Flix als de ecologische voetafdruk bij Flix lager is dan de andere reisoctie die de passagier zou gekozen hebben voor dezelfde afstand.

Sinds 2021 maakt Flix jaarlijks een schatting van de vermeden emissies en zet het bedrijf zich ook in om de methodologie elk jaar verder te optimaliseren. Deze cijfers worden gepubliceerd in het jaarlijkse ESG-rapport.

Dit document geeft de resultaten weer van onze schatting van vermeden emissies voor 2025 en licht de berekeningen hiervan toe, inclusief de belangrijkste uitgangspunten, databronnen en reikwijdte van de gebruikte methode. We willen hiermee een uitgebreid en transparanter beeld schetsen over de impact op het milieu van onze dienstverlening in vergelijking met andere vervoersmiddelen.



Specifieke termen en definities van Flix

Term	Afkorting/definitie
Alternatieve aandrijving	Elke oplossing, inclusief technologieën en brandstoffen, die bussen kunnen aandrijven met energiebronnen die emissievrij zijn (bijv. elektrisch) of tenminste minder vervuilend dan diesel (bijv. HVO, biobrandstof).
Bestelitem (passagiersniveau)	Aantal ritten die een klant heeft afgelegd. Voorbeeld: als een klant een reis heeft geboekt met overstappen van A naar B en van B naar C, dan zijn A-B en B-C aparte bestelitems.
Buslijn	Label voor een reeks regelmatige trein- en busritten die doorgaans dezelfde route volgen, soms met enige onderlinge afwijking.
Flix merken	Flix biedt diensten aan onder verschillende merken, zoals FlixBus, FlixTrain, Greyhound (bus) en Kamil Koc (bus).
Gereden km	Afstand die onze treinen of bussen hebben afgelegd.
Ingecheckte pax	Passagiers die een ticket hebben gekocht en zijn ingecheckt door een buschauffeur of treinpersoneel van Flix, m.a.w. passagiers die de rit effectief hebben afgelegd. Klanten die betaald hebben, maar niet hebben gereisd, zijn niet opgenomen in deze definitie.
Pax	Passagier
Pax-km	Een passagierskilometer, afgekort als pkm, is de meeteenheid voor het vervoer van één passagier via een bepaalde vervoerswijze (weg, spoor, lucht, zee, binnenvaart enz.) over de afstand van één kilometer. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen ingecheckte pax-km, op basis van de bovenstaande definitie.
Samenwerkingsmodel	In vroegere methodologieën ook wel "marketplace" genoemd, deze term verwijst naar de dienst waarmee Flix andere intercityvervoerders op het platform brengt, zodat klanten tickets van andere aanbieders direct via Flix kunnen boeken.



Organisatorische en geografische structuren van Flix in 2025

De berekening van vermeden emissies in 2025 omvat onze wereldwijde bedrijfsactiviteiten¹ die onder de Flix Group werden uitgevoerd van 1 januari 2025 tot 31 december 2025. De globale markten die zijn opgenomen in deze berekening worden voor interne doeleinden onderverdeeld in 21 bedrijfsregio's die 39 landen betrekken. De onderstaande tabel vergelijkt de reikwijdte van de analyse in 2025 en 2024.²

Bedrijfsregio's	Opgenomen in berekeningen van 2024	Opgenomen in berekeningen van 2025
Adriatisch gebied Bus ³	Ja	Ja
Australië Bus	Nee	Ja
BeNeLux Bus	Ja	Ja
Zwarte Zee Bus	Ja	Ja
Brazilië Bus	Ja	Ja
Chili Bus	Ja	Ja
Tsjechië Bus	Ja	Ja
DACH Bus	Ja	Ja
DACH Trein	Ja	Ja
Denemarken Bus	Ja	Ja
Frankrijk Bus	Ja	Ja
Greyhound Bus	Ja	Ja
Iberia Bus	Ja	Ja
Italië Bus	Ja	Ja
Mexico Bus	Nee	Ja
Polen Bus	Ja	Ja
Zweden Bus	Ja	Ja
Türkiye Bus	Ja	Ja
Oekraïne Bus	Ja	Ja
Verenigd Koninkrijk Bus	Ja	Ja
V.S. Bus	Ja	Ja

Databronnen

De data voor de berekening van vermeden emissies komt uit drie bronnen: (a) gegevens uit de enquête na rit, die eigendom zijn van de marketingafdeling van Flix en (b) bedrijfsoperationele gegevens (buskilometers, passagierskilometers enz.) van de afdeling

¹ Voor deze methodologie worden samenwerkingsmodeldiensten voor wereldwijde activiteiten overal buiten beschouwing gelaten. India is uitgesloten vanwege gebrek aan data.

²Flix gebruikt de term "bedrijfsregio's" voor interne rapportagedoeleinden van bedrijfsactiviteiten. Deze bedrijfsregio's bestaan uit een groter aantal bus- of treinlijnen die meerdere landen doorkruisen. Lijnen worden doorgaans toegewezen aan bedrijfsregio's op basis van de belangrijkste nationale markt volgens omzet. De landen die zijn opgenomen in deze analyse zijn als volgt: Australië, Oostenrijk, België, Bosnië en Herzegovina, Brazilië, Bulgarije, Canada, Chili, Kroatië, Tsjechië, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, Griekenland, Hongarije, Italië, Letland, Liechtenstein, Litouwen, Luxemburg, Mexico, Moldavië, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, Servië, Slowakije, Slovenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, Turkije, Oekraïne, Verenigde Staten.

Albanië, Andorra, Ierland, Macedonië en Montenegro maken geen deel uit van deze analyse aangezien Flix in deze landen uitsluitend via samenwerkingsmodeldienst werkt.

³In de analyse van vorig jaar weergegeven als "Kroatië Bus".



Network Planning van Flix en (c) de emissiefactoren van de diensten van Flix en alternatieve vervoersmiddelen, op basis van internationaal erkende referenties.

(a) Gegevens uit de enquête na rit

(b) Na het boeken van een rit ontvangen klanten van Flix een 'Post Ride Survey' of PRS: een enquête na rit die voornamelijk is opgesteld om de tevredenheidsscore bij klanten te meten. Deze enquête omvat echter ook andere belangrijke delen met als doel de volgende aspecten in kaart te brengen: demografie van de klant, persoonlijke voorkeuren en hun suggesties voor verbeteringen in de toekomst.



Aanvullende informatie over deze enquête:

- Opzet: de enquête is geïmplementeerd in het programma Survey Monkey.
- Doel: deze enquête wordt verzonden naar klanten die een ticket hebben geboekt voor FlixBus of FliXTrain en toestemming hebben gegeven voor het ontvangen van marketingcommunicatie.
- Kanaal: via e-mail voor klanten van Flix SE en Flix North America. Klanten van Kamil Koç in Türkiye ontvangen de enquête via sms.
- Taal: de enquête is beschikbaar in 18 talen afhankelijk van het Flix product (bus of trein) en de regio.

Uit een vragenlijst met algemene en marktspecifieke vragen, die doelgericht en per regio worden geselecteerd, is de hoofdvraag voor de berekening van vermeden emissies als volgt:



Welk transportmiddel zou je hebben gebruikt als je niet met Flix had gereisd?

- **Ik zou deze reis niet hebben gemaakt**
- **Auto (eigen auto of als passagier)**
- **Autodelen**
- **Ander busbedrijf**
- **Regionale trein**
- **Intercity**
- **Vliegtuig**

Beperkingen van de enquête:

- Enkel klanten die toestemming hebben gegeven voor marketingcommunicatie ontvangen de enquête. Tot maximaal 50% van de klanten ontvangt dit soort communicatie niet of bevindt zich in markten waar er vooral offline tickets worden gekocht.
- Ritten kunnen in één boeking worden geboekt voor meerdere klanten en met meerdere overstappen, maar de enquête kan slechts worden verzonden naar één persoon: de persoon die de boeking maakt en alleen voor het eerste deel van het volledige traject.
- Aangezien dit soort communicatie door de wet wordt beschouwd als een marketingactiviteit, is er een frequentiebeperking van 48 uur van toepassing voor het verzenden van een enquête naar dezelfde klant. In geval van meerdere boekingen in een weekend of vakantieperiode, kan dit het verzenden van de enquête belemmeren.
- De enquête wordt altijd naar de klant verzonden, zelfs als deze de bus/trein niet is ingestapt of de rit niet heeft gemaakt. Let op: de vermeden emissies worden uiteindelijk berekend op basis van het aantal ingecheckte passagiers, m.a.w. klanten die een ticket hebben gekocht en effectief in de bus of trein zijn gestapt.

Responspercentage: in 2025 ontvingen we meer dan 1,1 miljoen geldige enquêtes, met als resultaat een gemiddelde respons van 1,34% (als geldige enquêtes/ingecheckte passagiers).⁴

(c) Bedrijfsoperationele gegevens

Deze gegevens verwijzen naar de effectief afgelegde kilometers, passagierskilometers, buslijnen, bedrijfsregio's enz. in 2025 wereldwijd.

(d) Gegevens voor emissiefactoren

⁴ Geldige enquêtes en ingecheckte passagiers verwijzen naar enquêtes waar klanten de bovenvermelde vraag over alternatieve vervoerswijzen hebben beantwoord, ongeacht of het aantal geldige enquêtes voor de lijn in kwestie al dan niet hoger was dan 10.



Toelichting bij de emissiefactoren van Flix:

Busregio's	Bron emissiefactor (2025)
Regio's van FlixBus	<p>Handmatig berekend, vooral:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aannames voor parameters, zoals WtT ('Well-to-Tank') en TtW ('Tank-to-Wheel') per massa, de onderste verbrandingswaarde en de dichtheid zijn ontleend aan ISO 14083, dieselwaarden (EU en VS). - Gegevens over het gemiddelde brandstofverbruik zijn afkomstig van partners van FlixBus en toegepast op de operationele regio in kwestie. <p>Verdere bedrijfsgegevens, verkregen van buspartners of brandstofleveranciers, zijn gebruikt voor de correcte berekening van de emissies van alternatieve aandrijvingen.</p>
DACH (Duitsland) FlixTrain	Handmatig berekend op basis van bedrijfsoperationele gegevens en data van het Duitse Milieuagentschap (UBA) voor de energiemix van het net.

De handmatig berekende emissiefactoren volgden deze formule:

WtW emission factor (Country A) in gCO₂e per pkm =

$$\left(\frac{\text{WtT emissions (Country A) in tCO}_2}{\text{Total pkm (Country A)}} \times 10^6 \right) + \left(\frac{\text{TtW emissions (Country A) in tCO}_2}{\text{Total pkm (Country A)}} \times 10^6 \right)$$

Als resultaat zijn de volgende emissiefactoren gebruikt voor Flix:

Busregio's	Gebruikte emissiefactor van Flix (g CO ₂ e/passagierskilometer)
Australië Bus	33,6
BeNeLux Bus	24,0
Zwarte Zee Bus	33,4
Brazilië Bus	47,4
Chili Bus	34,6
Adriatisch gebied Bus	30,6
Tsjechië Bus	29,3
DACH Bus	26,1
DACH Trein ⁵	13,6
Denemarken Bus	20,5
Frankrijk Bus	25,5
Greyhound Bus	45,5
Iberia Bus	27,2
Italië Bus	27,0
Mexico Bus	42,2
Polen Bus	31,3
Zweden Bus	29,1
Türkiye Bus	48,2

⁵Berekend volgens de locatiegebonden benadering voor vergelijkingsdoeleinden, waarbij de Duitse energiemix van het Duitse Milieuagentschap (UBA) is toegepast. FlixTrain haalt 100% van haar elektrische tractie uit hernieuwbare bronnen. De energie die nodig is voor gebruik in stilstand, een aanzienlijk lager deel van het totale verbruik, komt uit het standaard energienet. Ter referentie: de emissie-intensiteit volgens de marktgebaseerde benadering bedraagt ongeveer 0,1 g CO₂e per passagierskilometer.



V.S. Bus	44,6
Oekraïne Bus	36,8
Verenigd Koninkrijk Bus	34,1

Bron voor emissiefactoren van alternatieve transportmiddelen:

Busregio's	Bron emissiefactor	Jaartal databron
Alle Europese en Turkse busregio's	Duitse Milieuagentschap (UBA) Als uitzondering zijn de emissiefactorbronnen van de VS en andere regio's (hieronder) gebruikt voor bussen in Türkiye, aangezien uit onze analyse bleek dat het gemiddelde brandstofverbruik en de bezettingsgraad consistentere waren.	2024
Busregio's: Australië, Flix USA, Greyhound, Brazilië, Chili en Mexico	Emission Factor Hub van de Amerikaanse Environmental Protection Agency (EPA) voor het deel 'Tank-to-Wheel' en de GHG Conversion Factors van de Britse overheid voor het deel 'Well-to-Tank'. Als uitzondering werden gegevens van de UBA (zie hierboven) gebruikt voor vluchten aangezien er geen consistente bron aanwezig was.	2025
Verenigd Koninkrijk busregio	GHG Conversion Factors van de Britse overheid. De factor regionale trein werd ook toegepast op Intercitytreinen voor een betere weergave van alternatieve transportmiddelen in deze regio.	2025

Voor de emissiefactoren van alternatieve vervoersmiddelen, zijn we uitgegaan van een gemiddelde passagiersbezetting van 1,4 personen voor een eigen auto (bron: [UBA, 2024](#)) en 2,5 personen bij autodelen.

Indien nodig, zijn emissiefactoren voor alternatieve vervoersmiddelen omgerekend naar gCO₂/PAX km.

Aangezien de emissiefactoren van de Amerikaanse Environmental Protection Agency (EPA) alleen rekening houden met verbrandingsemissies ('Tank-to-Wheel'), zijn de upstream-emissies ('Well-to-Tank') toegevoegd op basis van de Britse bron DEFRA, zoals bepaald door de [Scope 3 Inventory Guidance](#) van de EPA.

Als resultaat zijn de volgende emissiefactoren gebruikt voor alternatieve vervoersmiddelen

(g CO₂e/PAX km):

Commented [RO1]: Can we somehow make it so this doesn't go to a new line?

Commented [RO2]: Same here with the linebreak. Can we force the linebreak before the bracket here

Commented [RO3]: Add a pagebreak so the table doesn't start with only one row on the previous page



Busregio's	Regionale trein	Intercity trein	Autodelen	Eigen auto	Andere busvervoerder (concurrent)	Binnenlandse vlucht
Alle Europese busregio's	44,0	26,0	91,8	164,0	30,0	290,0
Türkiye	44,0	26,0	91,8	164,0	48,2	290,0
Busregio's: Australië, Flix USA, Greyhound, Brazilië, Chili en Mexico	92,2	61,4	90,9	162,3	48,2	290,0
Verenigd Koninkrijk busregio	35,5	35,5	96,9	173,0	27,8	229,3

Commented [R04]: I changed the width of all the cells in this table so the words don't break up in weird places

Berekeningsmethodologie

De antwoorden uit de enquête na rit worden gebruikt door ons team Network Planning om de vermeden emissies van klanten van Flix te berekenen. Alle berekeningen en schattingen van bedrijfsgegevens van Flix werden rechtstreeks op ons interne gegevenssysteem (Snowflake) uitgevoerd, aangezien gegevens over lijnen en passagierskilometers daar beschikbaar zijn. Zo worden handmatige taken beperkt en zijn gegevens betrouwbaarder en schaalbaarder.

Het team Network Planning heeft de volgende workflow gevolgd om de vermeden emissies in 2025 te berekenen:

1. Grenswaarden van de analyse bepalen: ritten van de franchise Flix (geen samenwerkingsmodellen) die vertrokken zijn tussen 1 januari 2025 en 31 december 2025 in de bedrijfsregio's binnen onze organisatorische geografische structuur.
2. Bedrijfsgegevens extraheren en opschonen: elke lijn toewijzen aan de juiste bedrijfsregio, het totaal aantal ingecheckte passagiers per kilometer berekenen, alsook het totale aantal passagiers en ritten.
3. Gegevens uit de enquête na de rit extraheren en opschonen: het aantal geldige antwoorden op de vraag over alternatieve transportmiddelen per lijn vaststellen, evenals het aantal en percentage voor elk alternatief vervoersmiddel berekenen. Deze twee bronnen worden ondergebracht in een tabel waar elke rij een combinatie is van een lijn van Flix en een mogelijk alternatief transportmiddel. Passagiers en passagierskilometers worden verdeeld over de alternatieve vervoersmiddelen op basis van hun aandeel voor een bepaalde lijn van Flix.
4. Emissiefactoren per bedrijfsregio per passagierskilometer berekenen: exporteren naar Excel en een berekening maken voor zowel het alternatieve vervoersmiddel als voor de lijn van Flix. Er wordt berekend hoeveel CO₂ er in totaal (virtueel) zou worden uitgestoten en het verschil geeft aan hoeveel CO₂ er daadwerkelijk wordt bespaard met Flix. Als het antwoord in de enquête is "Ik zou deze reis niet hebben gemaakt", wordt de berekening gemaakt op basis van geïnduceerde CO₂.



5. Door de gegevens te aggregeren en op te tellen, ontstaat uiteindelijk het totale cijfer voor de bespaarde en geïnduceerde CO₂ per bedrijfsregio en Flix. Dit totaal gedeeld door het aantal ingecheckte passagiers, passagierskilometers of buskilometers, leidt tot de relevante cijfers.⁶

Belangrijkste uitgangspunten:

- **Minimum aantal antwoorden en geldige enquêtes:** de enquête na rit begint met de NPS-vraag en laat vervolgens de andere vragen zien zodra de klant de link uitklapt. We gaan ervan uit dat minimaal 10 enquêtes met antwoorden op de vraag naar alternatieve vervoersmiddelen representatief zijn voor alle passagiers van een bepaalde lijn. Deze worden dus als geldige enquêtes beschouwd.
- Alle antwoorden op enquêtes waarbij de klant minder dan 10 vragen heeft beantwoord, zijn niet opgenomen in de berekening van de vermeden emissies. Deze drempel werd voor het eerst gebruikt in de berekening voor 2023 en opnieuw toegepast in 2024 en 2025.
- **Geïnduceerde emissies:** voor klanten die 'Ik zou niet hebben gereisd' hebben aangegeven, m.a.w. die geen reis zouden hebben gemaakt indien FlixBus of FlixTrain niet beschikbaar was, geldt dat de resulterende besparing aan emissies negatief is. Deze geïnduceerde emissies zijn al in de berekening verwerkt en worden afgetrokken van de bespaarde emissies.
- **Geëxtrapoleerde gegevens:** de antwoorden van de enquête na rit worden gebruikt als steekproef om de antwoorden te extrapoleren van alle passagiers die in aanmerking komen. Zo wordt het totale aantal passagierskilometers gedekt.
- **Boeking op basis van samenwerkingsmodellen:** boekingen voor ritten die worden uitgevoerd door externe aanbieders die het platform van Flix slechts gebruiken voor ticketverkoop, worden niet opgenomen in de berekeningen voor vermeden emissies.
- **Grenswaarde gegevens:** voor de berekening van vermeden emissies wordt er gekeken naar antwoorden op de enquête die betrekking hebben op ritten in 2025, zelfs als de enquête in 2026 werd ingevuld.

⁶Let op: in tegenstelling tot de totaalcijfers hebben deze noemers (zoals passagierskilometers) betrekking op alle lijnen, ook die waarvoor het minimum aantal geldige enquêtes niet is bereikt.



Onze resultaten van 2025

Flix heeft in 2025 klanten geholpen **1.5 miljoen ton** CO₂-uitstoot te vermijden. Voor 2025 betekent dit een gemiddelde CO₂-besparing van 52,5 gram per passagierskilometer en 1,4 kg per gereden buskilometer.

Commented [R05]: I made a pagebreak here because it makes more sense

De belangrijkste veranderingen in vergelijking met 2024

Over het algemeen was de methodologie consistent met het voorgaande jaar. De belangrijkste wijzigingen:

- De toepassing van ISO 14083 voor de diesel-emissiefactoren van Flix.
- Het gebruik van specifieke brandstofverbruiksintensiteit per bus per bedrijfsregio van Flix, zoals meegedeeld door buspartners. Dit zorgt voor een nauwkeurigere schatting die rekening houdt met de specifieke kenmerken van een fleet in een bepaalde regio, vastgelegd in samenwerking met onze buspartners.
- Twee nieuwe bedrijfsregio's: Australië en Mexico.
- Het gebruik van Amerikaanse emissiefactoren voor de alternatieve vervoerswijze "busconcurrent" in Türkiye, aangezien deze beter aansluiten bij interne Flix-gegevens voor brandstofverbruik en bezettingsgraad.

De totale hoeveelheid vermeden broeikasgasuitstoot door onze klanten is licht gestegen in vergelijking met vorig jaar (2%). De voornaamste redenen hiervoor zijn:

- Een hoger aantal afgelegde passagierskilometers met voertuigen van Flix in 2025, als gevolg van nieuwe bedrijfsregio's waarin Flix actief is.
- Een stijgend gebruik van alternatieve aandrijvingen, zoals weergegeven in ons [ESG-rapport van 2025](#).

Deze factoren, in combinatie met kleine wijzigingen qua methodologie, hebben geleid tot een hoger aantal vermeden emissies, ondanks een lichte daling van de totale bezettingsgraad (ongeveer 1% lager jaar-op-jaar).



Rapportagecriteria

Hoewel er momenteel geen universele wereldwijde normen bestaan voor het rapporteren van vermeden emissies, baseert dit document zich op de principes van de volgende richtlijn: [Guidance on Avoided Emissions v2.0](#), uitgegeven door de *World Business Council for Sustainable Development* (WBCSD).

Deze richtlijn vermeldt dat oplossingen die direct verband houden met fossiele brandstoffen buiten de reikwijdte van het kader kunnen vallen, inclusief oplossingen die worden toegepast wanneer er in de specifieke context geen technologisch of economisch haalbare koolstofarme alternatieven beschikbaar zijn.

Busvervoer op lange afstand is nog altijd grotendeels afhankelijk van voertuigen op diesel en voldoet nog niet volledig aan de geschiktheidscriteria van de richtlijn, zie Gate 2. De vermeden emissies waarover in deze methodologie wordt gerapporteerd, moeten dus niet worden geïnterpreteerd als bewijs dat de huidige technologiemix een klimaatoplossing is die volledig aansluit bij de meest geavanceerde oplossingen volgens de nieuwste wetenschappelijke klimaatinzichten.

De gebruikte metriek dient echter om de relatieve emissieprestaties van collectief busvervoer aan te tonen ten opzichte van alternatieven voor passagiersvervoer, zoals personenauto's of kortereafstandsvluchten. Binnen het huidige transportsysteem hebben passagiers de keuze voor langeafstandsbussen, die minder CO₂ uitstoten per passagierskilometer zodat er uiteindelijk wel wordt bijgedragen aan CO₂-besparingen op systeemniveau.

Tegelijkertijd streeft Flix een strategie na die erop gericht is de vloot te transformeren. Dit vertaalt zich in het geleidelijk verlagen van koolstofintensieve bedrijfsactiviteiten door alternatieve technologieën en brandstoffen met een lagere CO₂-uitstoot te gebruiken, op basis van de wetenschappelijk onderbouwde klimaatdoelstellingen van het bedrijf en de richtlijn van het 'Science Based Targets initiative' (SBTi). Raadpleeg de bijlage voor meer informatie over de vereisten voor geldige claims.

Neem contact op via responsibility@flixbus.com bij verdere vragen over dit onderwerp.



Bijlage: Checklist met vereisten voor geldige claims

Als onderdeel van de inzet van Flix voor transparante en geloofwaardige rapportage, is de onderstaande tabel opgesteld om de geschiktheid van onze methodologie voor vermeden emissies te toetsen aan drie geschiktheidspoorten of 'gates', zoals vastgelegd in de **Guidance on Avoided Emissions v2.0** van het *World Business Council for Sustainable Development* (WBCSD). Deze poorten of 'gates' vormen de criteria waaraan bedrijven moeten voldoen om claims over vermeden emissies te kunnen maken: Betrouwbaarheid van klimaatacties (Gate 1), Afstemming op de nieuwste klimaatwetenschap (Gate 2) en Legitimiteit van de bijdrage (Gate 3).

Voor elke poort of 'gate' zijn de vereisten weergegeven naast een aparte kolom met toelichting. Hoewel onze methodologie nog geen externe audit is ondergaan, dient deze checklist als ondersteuning van toekomstige auditbeoordelingen.

Vereiste	Methodologische toelichting/bewijs
Gate 1: Betrouwbaarheid van klimaatacties	
G1-1: Het bedrijf houdt een uitgebreide inventaris van broeikasgassen bij die emissies van Scope 1, Scope 2 en Scope 3 omvat	Flix rapporteert jaarlijks over de inventaris van broeikasgassen, incl. Scope 1-, Scope 2- en Scope 3-emissies (indien van belang), op basis van een aanpak van operationele controle en met betrekking tot het volledige geconsolideerde bereik. Dit inventaris wordt opgenomen in het jaarlijkse ESG-rapport van het bedrijf en is voor boekjaar 2025 voor het eerst extern geverifieerd.
G1-2: Het bedrijf heeft publiek bekendgemaakte doelstellingen voor vermindering van uitstoot vastgesteld die in lijn zijn met, of worden afgestemd op, het doel van 1,5°C	Flix heeft zich aangesloten bij het Klimaatakkoord van Parijs en zet zich als bedrijf volledig in voor kortetermijndoelen wat betreft emissiereductie, in lijn met de doelstellingen van het 'Science Based Targets initiative' (SBTi) van april 2024: <ul style="list-style-type: none"> - Doelstellingen Scope 1&2: reductie van absolute emissies met 54,6% tegen 2032 (basisjaar: 2019). - Doelstellingen Scope 3: reductie van emissie-intensiteit (categorie 11: gebruik van verkochte producten) per passagierskilometer met 40,9% tegen 2032 (basisjaar: 2019).
G1-3. Regelmatige controle en beschikbare rapportage over voortgang wat betreft duurzaamheidsdoelen	Er wordt gerapporteerd over de voortgang inzake klimaatdoelen en maatregelen voor decarbonisering (verminderen van koolstof) via het vrijwillige ESG-rapport van Flix, geïnspireerd op de Europese normen voor duurzaamheidsrapportage ('European Sustainability Reporting Standards' of ESRS)
Gate 2: Afstemming op de klimaatwetenschap	
G2-1: De klimaatoplossing toont mitigatiemogelijkheden in lijn met de nieuwste klimaatwetenschappelijke inzichten	Zoals toegelicht onder Rapportagecriteria, erkent het bedrijf dat busvervoer op lange afstand gezien de huidige grote afhankelijkheid van dieselveertuigen momenteel niet in lijn is met de nieuwste inzichten uit de klimaatwetenschap. Desondanks maakt collectief busvervoer binnen het huidige transportsysteem lagere emissies per passagierskilometer mogelijk ten opzichte van andere vervoersmiddelen, zoals personenauto's of korteafstandsvluchten. De metriek voor



	vermeden emissies wordt daarom gebruikt om het volgende aan te tonen: de relatieve uitstootprestaties bij collectief vervoer en de emissiebesparingen op systeemniveau die gepaard gaan met deze modale verschuiving.
G2-2: De aangeboden oplossing is in overeenstemming met erkende trajecten voor decarbonisering of wetenschappelijke kaders (bijv. IPCC-scenario's of dergelijke) en vormt geen structurele belemmering voor de transitie naar CO2-neutraliteit	Het bedrijf stemt de klimaatstrategie af op wetenschappelijk onderbouwde kaders, zoals het 'Science Based Targets initiative' (SBTi), en integreert maatregelen zoals transformatie van de fleet en het gebruik van hernieuwbare energie.
Gate 3: Legitimiteit van de bijdrage	
G3-1: De oplossing levert aanzienlijke emissiereducties op ten opzichte van een geschikt referentiescenario	Flix berekent al meerdere jaren de vermeden emissies van klanten die kiezen voor FlixBus of FlixTrain in plaats van andere vervoersmiddelen. Voor boekjaar 2025 wordt geschat dat hiermee meer dan 1,5 miljoen ton CO2e is vermeden.
G3-2: Er bestaat een duidelijk causaal verband tussen de aangeboden oplossing en de bereikte emissiereductie	Flix gebruikt een digitaal platform om langeafstandsbussen van lokale partners te organiseren en op de markt te brengen. Via routeplanning, ticketing, prijsstelling en een klanteninterface faciliteert het bedrijf de toegang tot collectief vervoer en daarmee de modale verschuiving die leidt tot emissiereducties.
G3-3: De impact van emissiereductie kan worden gekwantificeerd met transparante en betrouwbare methodologieën	De berekeningsmethodologie is volledig beschreven in dit rapport, inclusief bronnen, aannames en beperkingen.
G3-4: Ondersteunend bewijs is beschikbaar (bijv. wetenschappelijke literatuur, LCA-studies, primaire operationele data)	De berekeningen zijn gebaseerd op meerdere gegevensbronnen, waaronder interne berekeningen en externe normen, zoals ISO 14083, UBA, DEFRA en emissiefactoren van de Amerikaanse EPA.
Aanvullende controle: screening van fossiele oplossingen (indien van toepassing)	
FS-1: Als de aangeboden oplossing fossiele technologieën of brandstoffen bevat, moeten de mitigatiemogelijkheden duidelijk worden aangetoond	Voor vervoersoplossingen met verbrandingstechnologieën worden emissiereducties aangetoond door het vergelijken van de emissie-intensiteit per passagierskilometer.
FS-2: De aangeboden oplossing veroorzaakt geen langdurige afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en vertraagt de transitie niet	De strategie van Flix omvat een transformatie van de fleet en het gebruik van alternatieve aandrijftechnologieën (bijv. elektrisch, biobrandstoffen).
FS-3: Er bestaat geen technisch of economisch haalbaar alternatief met lagere emissies dat dezelfde functionaliteit biedt	Flix test wereldwijd, samen met partners, diverse technologieën en alternatieve aandrijvingen voor de transformatie van de fleet. Een flexibele, technologie-neutrale aanpak wordt als noodzakelijk beschouwd tijdens deze transitiefase, waarbij rekening wordt gehouden met de voordelen en beperkingen van elke technologie, zolang er nog geen dominante, schaalbare en kostenefficiënte oplossing bestaat voor busvervoer op lange afstand.



FS-4: Aanvullende transparantie en controle worden gewaarborgd voor fossielgerelateerde oplossingen

De inventaris van broeikasgassen, duurzaamheidsprestaties en voortgang wat betreft decarbonisering worden jaarlijks bekend gemaakt via het ESG-rapport.