

RAPPORT

onderwerp Periodieke rapportage CO₂-reductie FY24/25 H1 (eerste helft)
opgesteld door Gert Jan Kroon
datum 16 juni 2025



Inhoud

| | | |
|------------------|--|-----------|
| 1 | Inleiding | 3 |
| 2 | Basisgegevens | 3 |
| 2.1 | Beschrijving van de organisatie | 3 |
| 2.2 | Verantwoordelijkheden | 3 |
| 2.3 | Referentiejaar | 3 |
| 2.4 | Rapportageperiode | 3 |
| 2.5 | Verificatie | 4 |
| 3 | Afbakening | 4 |
| 3.1 | Organisatorische grenzen | 4 |
| 3.2 | Operationele grenzen | 4 |
| 3.3 | Projecten met gunningsvoordeel | 5 |
| 4 | Berekeningsmethodiek | 6 |
| 4.1 | Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren | 6 |
| 4.2 | Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel | 6 |
| 4.3 | Wijzigingen berekeningsmethodiek | 6 |
| 4.4 | Herberekening referentiejaar & historische gegevens | 7 |
| 4.5 | Uitsluitingen | 7 |
| 4.6 | Opname van CO ₂ | 7 |
| 4.7 | Biomassa | 7 |
| 5 | Resultaten | 8 |
| 5.1 | CO ₂ -footprint FY24/25 H1 | 8 |
| 5.2 | Trends | 8 |
| 5.3 | Projecten met gunningvoordeel | 9 |
| 6 | Voortgang | 11 |
| 6.1 | Voortgang reductiedoelstellingen | 11 |
| 6.1.1 | Overall doelstelling scope 1, 2 & 3 conform 2.A.3 | 11 |
| 6.1.2 | Scope 1, 2 en 3 doelstellingen | 11 |
| 6.2 | Onzekerheden | 13 |
| 7 | Samenvatting en conclusie | 14 |
| 7.1 | Samenvatting | 14 |
| 7.2 | Conclusie | 14 |
| Bijlage 1 | Koppelingstabel ISO 14064-1 §9.3 | 15 |
| Bijlage 2 | CO₂-footprint | 16 |
| Bijlage 3 | Voortgang maatregelen | 17 |

1 Inleiding

Als onderdeel van de aangegeven verplichting te voldoen aan de CO₂-Prestatieladder rapporteert TK Elevator Netherlands B.V. (hierna "TKE-NL") elk halfjaar over haar CO₂-uitstoot, maatregelen en voortgang ten aanzien van de reductiedoelstellingen. Deze periodieke rapportage is de eerste op basis van het nieuwe vijfjarenplan (Energiebeheer-actieplan II) en beschrijft de volgende aspecten:

- Een analyse van de CO₂-uitstoot van FY 24/25 H1
- De voortgang ten aanzien van reductiedoelstellingen door analyse van trends
- Eventuele wijzigingen in de berekeningsmethode
- Haalbaarheid einddoelstelling

Het opstellen van de periodieke rapportage is onderdeel van de stuurcyclus binnen het Energiebeheersysteem dat in het kader van de CO₂-Prestatieladder is ingevoerd. Deze stuurcyclus staat beschreven in het Kwaliteitsmanagementplan CO2PL.

De periodieke rapportage beschrijft alle zaken zoals beschreven in §9.3 uit de norm ISO 14064-1. Een koppelingstabel is te vinden in bijlage 1.

2 Basisgegevens

2.1 Beschrijving van de organisatie

TKE-NL is een zelfstandig opererende organisatie en onderdeel van het wereldwijd opererende concern TK Elevator GmbH. De werkzaamheden bestaan grotendeels uit het leveren, monteren, vervangen en onderhouden van liften, roltrappen en automatische deuren.

2.2 Verantwoordelijkheden

Voor het doorlopen van de stuurcyclus zijn de volgende algemene verantwoordelijkheden vastgesteld:

Directievertegenwoordiger: Birgitta Van Den Driessche, CEO

Verantwoordelijke stuurcyclus: Gert Jan Kroon, Manager Kwaliteit

Opstellen emissie-inventaris en periodieke rapportage: Gert Jan Kroon, Manager Kwaliteit

2.3 Referentiejaar

De periodieke rapportage volgt het financiële jaar van TKE-NL, dat van 1 oktober t/m 30 september loopt. De halfjaarlijkse rapportages worden daarom als volgt ingedeeld: H1 van 1 oktober t/m 31 maart, H2 van 1 april t/m 30 september.

Het referentiejaar is voor deze nieuwe vijfjarenperiode FY 2018/2019 gebleven omdat a) het concern de doelstellingen voor 2030 ook afzet tegen dit referentiejaar (2019) en b) op het moment van het opstellen van het nieuwe vijfjarenplan nog geen eindstand / nieuwe referentie (FY23/24) van het vorige plan bekend was.

Om een goede vergelijkingsbasis tussen het gerapporteerde jaar en het referentiejaar te kunnen blijven garanderen worden bij een verbetering van de CO₂-berekening het referentiejaar en de tussenliggende jaren herberekend. Als er een wijziging in conversiefactoren optreedt die invloed heeft op het referentiejaar of andere historische gegevens dan wordt dit beschreven in § 4.3. Het herberekende referentiejaar wordt in dat geval beschreven in § 4.4.

2.4 Rapportageperiode

Deze voortgangsrapportage beschrijft de CO₂-emissies in het eerste half jaar van FY 24/25.

2.5 Verificatie

De emissie inventaris is bij de initiële systeemcertificering beoordeeld en tijdens de controle-audits en de hercertificering telkens steekproefsgewijs geverifieerd (eis 3.A.2 uit het Handboek 3.1). De methodiek werd, na enkele correcties m.b.t. de gebruikte conversiefactoren en verbruiksgegevens in de beginfase van de CO₂PL-certificering, telkens in orde bevonden.

3 Afbakening

3.1 Organisatorische grenzen

De gekozen startonderneming is TKE-NL. In principe worden alle onderliggende bedrijven op basis van control approach meegenomen voor certificering. In dit geval is dit niet van toepassing omdat er geen onderliggende bedrijven aanwezig zijn (zie de Memo Organisatorische grenzen). Voor alle bovenliggende (TKE-)bedrijven en voor leveranciers geldt dat de hiërarchische zeggenschapsrelatie te zwak is om hun betrokkenheid te bewerkstelligen. Ze komen daarom niet op het certificaat van TKE-NL te staan en kunnen ook geen aanspraak maken op eventueel gunningsvoordeel.

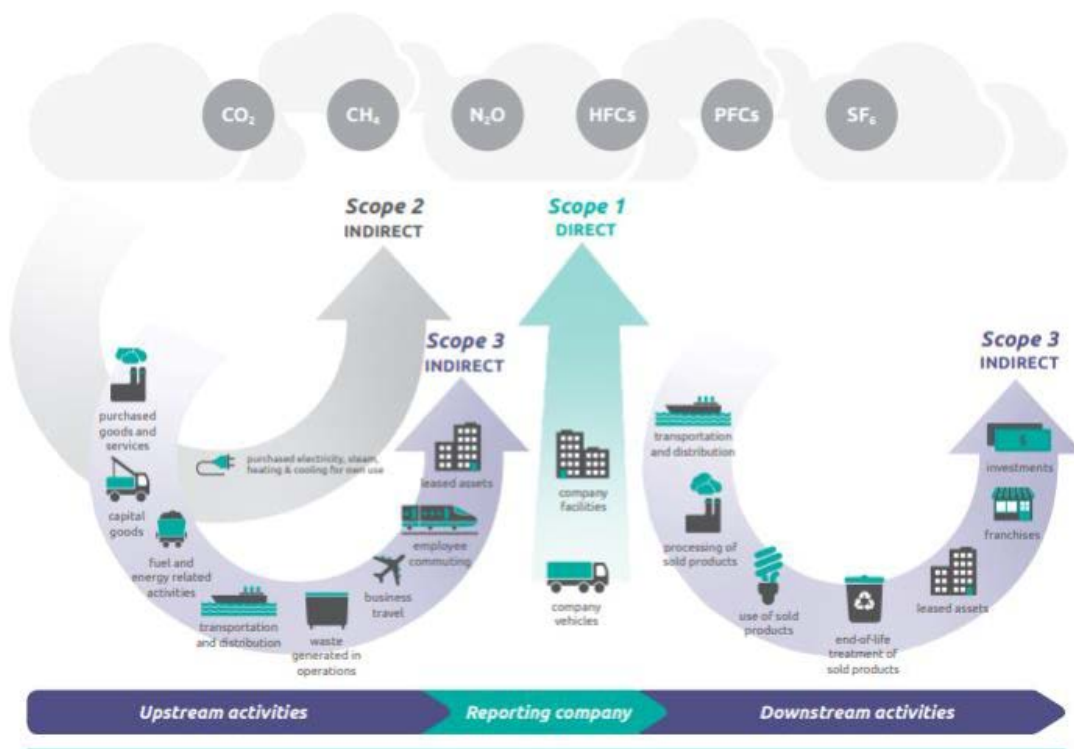
3.2 Operationele grenzen

Bij het bepalen van de operationele grenzen wordt onderscheid gemaakt tussen Scope 1, 2 & 3 emissies. In de scope-indeling van de CO₂-Prestatieladder houdt dit het volgende in:

Scope 1 is alle directe CO₂-uitstoot van het bedrijf.

Scope 2 is alle indirecte CO₂-uitstoot die direct te beïnvloeden is, namelijk die door elektriciteit.

Scope 3 is alle overige indirecte uitstoot. Scope 3 emissies ten gevolge van zakelijk reizen (personenvervoer onder werktijd), dat zijn emissies veroorzaakt door vliegreizen en reizen met privé auto's of openbaar vervoer, zijn enigszins door de organisatie te beïnvloeden en worden derhalve in het kader van de CO₂-Prestatieladder meegenomen in de emissie-inventaris.



Figuur 1: Het scopediagram van de GHG Protocol Scope 3 Standard.

De operationele grenzen worden beschreven in de Energiebeoordeling; Dit document beschrijft de energiegebruikers binnen de organisatie en geeft een overzicht van de emissiebronnen.

De Energiebeoordeling wordt jaarlijks geactualiseerd. Als er binnen de organisatie door veranderde organisatorische grenzen of de aankoop van nieuwe kapitale goederen sprake is van nieuwe emissiestromen dan worden de Energiebeoordeling en de Emissie-inventaris indien nodig geacht tussentijds aangepast.

Ten opzichte van het referentiejaar zijn er geen belangrijke wijzigingen in de emissiestromen anders dan dat binnen die stromen

- a) diesel grotendeels omgezet is naar benzine en elektriciteit;
- b) de gebruikte stroom voor zowel kantoor als wagenpark opgesplitst is in groene stroom en grijze stroom;
- c) het gebruikte koelmiddel R407C omgezet is naar R32.

De actuele en in kaart gebrachte emissies binnen de operationele grenzen zijn:

Scope 1:

- Brandstofverbruik wagenpark (leasewagens)
- Aardgasverbruik gebouwen (gehuurd vastgoed)
- Koelmiddelverbruik airco installaties

Scope 2:

- Elektriciteit (vastgoed);
- Elektriciteit (lease auto's)

Scope 3 zakelijke reizen (binnen de footprint conform 2.A.3):

- Gedeclareerde zakelijke kilometers privé auto's
- Zakelijke vliegkilometers

Scope 3 emissies (buiten 2.A.3):

- Woon-werkverkeer met privé auto's
- Waterverbruik

3.3 Projecten met gunningsvoordeel

In de huidige periode zijn de volgende projecten met gunningsvoordeel actief en vormen onderdeel van deze periodieke rapportage:

- ProRail - Overeenkomst voor de instandhouding van liften en roltrappen Perceel 2.

In de afgelopen periode H1 hebben zich geen tenders voorgedaan met CO₂PL-eis of soortgelijke criteria.

4 Berekeningsmethodiek

Het opstellen van de periodieke rapportage is onderdeel van het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO₂-Prestatieladder is ingevoerd. Om deze reden is het meest recente Handboek CO₂-prestatieladder zoals uitgegeven door de Stichting Klimaatneutraal Aanbesteden & Ondernemen (SKAO) leidend binnen de berekeningsmethodiek.

4.1 Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren

Versie 3.1 van het Handboek CO₂-Prestatieladder zoals uitgegeven door de SKAO vormt de basis voor de berekeningen binnen de periodieke rapportage. De conversiefactoren zoals daar genoemd worden aangehouden. Voor een lijst met gebruikte conversiefactoren binnen deze periodieke rapportage zie www.co2emissiefactoren.nl.

4.2 Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningsvoordeel

Omdat de activiteiten binnen het huidige project met gunningsvoordeel dezelfde zijn als binnen de gehele organisatie wordt de footprint van het project met gunningsvoordeel berekend door de CO₂ per omzet van TKE-NL te vermenigvuldigen met de omzet op het project in dezelfde periode.

$$Footprint\ project = \frac{CO_2\ TKE - NL}{Omzet\ TKE - NL} \times omzet\ project$$

4.3 Wijzigingen berekeningsmethodiek

De toegepaste berekeningsmethodiek is in FY24/25 H1 niet gewijzigd.

Wel is per 20 februari 2025 een aantal conversiefactoren aangepast. Deze wijzigingen gelden niet met terugwerkende kracht.

Per 1 januari gewijzigde factoren worden door ons (gemakshalve) altijd toegepast vanaf het begin van ons boekjaar, dus drie maanden eerder dan ze formeel ingaan. Het verschil in CO₂ berekening dat hierdoor ontstaat is meestal gering en niet in ons voordeel. Aangezien het tijdstip van invoeren deze keer dicht bij de rapportagegrens van H1 (31 maart) ligt, is deze keer besloten om de nieuwe factoren vanaf H2 toe te passen, wat in de Emissie-inventaris eenvoudig te realiseren is.

In de onderstaande tabel worden de oude en nieuwe factoren, en de invloed van de in dit geval ruim één maand latere toepassing ervan, opgesomd.

| emissiebron | eenheid | factor 2024 | nieuwe factor per 20-02-2025 | Invloed bij toepassing vanaf 01-04 2025 op de footprint berekening (gebaseerd op verbruik maart) |
|----------------------------|---------|----------------------------|------------------------------|--|
| | | g CO ₂ /eenheid | g CO ₂ /eenheid | Extra gerekend in H1 |
| Benzine (E10) | l | 2821 | 2797 | 444 kg |
| Diesel (B7) | l | 3256 | 3251 | 33 kg |
| Grijze stroom | kWh | 536 | 497 | 1984 kg |
| Brandstofsoort niet bekend | l | 193 | 191 | 7 kg |
| R32 | kg | 677000 | 771000 | min 8 kg |

Tabel 1: Wijzigingen in conversiefactoren

Door deze verlaagde factoren ruim een maand later in te laten gaan wordt dus over FY 24/25 H1 ongeveer 2,5ton CO₂ teveel berekend.

4.4 Herberekening referentiejaar & historische gegevens

In de eerste helft van FY 24/25 hoefde er geen herberekening van het referentiejaar en historische gegevens plaats te vinden vanwege wijziging van emissiefactoren met terugwerkende kracht.

4.5 Uitsluitingen

Er zijn geen andere uitsluitingen dan zakelijke OV kilometers. Van het OV wordt weinig gebruik gemaakt en de invloed hiervan werd in de rapportage van FY 23/24 H1 dan ook beoordeeld als nihil (gemiddeld 28,5 kg CO₂ per jaar). Aangezien het waarschijnlijk ook uitsluitend om 'elektrische trein' gaat was de uitstoot in feite nul (lokale en intercity treinen rijden op groene stroom).

4.6 Opname van CO₂

Er heeft in de afgelopen periode geen opname van CO₂ plaatsgevonden binnen de bedrijfsactiviteiten.

4.7 Biomassa

Er is in de afgelopen periode geen gebruik gemaakt van biomassaverbranding.

5 Resultaten

5.1 CO₂-footprint FY 24/25 H1

In het eerste half jaar van dit FY bedroeg de CO₂-footprint van TKE-NL 648 ton CO₂. Deze uitstoot werd vooral veroorzaakt door het brandstofverbruik van de lease auto's (74%) en elektriciteit (21%, waarvan het grootste deel gebruikt werd voor de elektrische auto's (EV).

De ontwikkeling in ton CO₂ ten opzichte van de vorige H1 periodes is te zien in onderstaande tabel.

| Scope | Specificatie | FY 18/19 H1 | FY 19/20 H1 | FY 20/21 H1 | FY 21/22 H1 | FY 22/23 H1 | FY 23/24 H1 | FY 24/25 H1 | ↓↑ |
|-----------------------------|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------|
| Scope 1 | Verwarming Flexkantoor Apeldoorn | 0,22 | 0,22 | 0,22 | 0,24 | 0,24 | 0,25 | 0,25 | - |
| | Verwarming Flexkantoor Amsterdam | - | - | 0,32 | 0,35 | 0,35 | 0,36 | 0,36 | - |
| | Verwarming Flexkantoor Eindhoven | 0,42 | 0,42 | 0,42 | 0,47 | 0,46 | 0,48 | 0,48 | - |
| | Leaseauto's diesel | 635,48 | 522,20 | 367,77 | 322,06 | 225,72 | 155,99 | 141,54 | ↓ |
| | Leaseauto's benzine | 69,79 | 155,70 | 272,91 | 341,39 | 455,22 | 467,93 | 343,0 | ↓ |
| | Koeling kantoor Capelle | 1,69 | 1,69 | 1,54 | 0,36 | 0,36 | 0,36 | 0,36 | - |
| Scope 2 | Elektra Kantoor Capelle | 66,05 | 51,64 | 52,74 | 48,03 | 17,86 | - | - | - |
| | Elektra Flexkantoor Apeldoorn | 0,84 | 0,72 | 0,72 | 0,67 | 0,59 | 0,69 | 0,69 | - |
| | Elektra Flexkantoor Amsterdam | - | - | 1,05 | 0,99 | 0,86 | 1,01 | 1,01 | - |
| | Elektra Flexkantoor Eindhoven | 1,62 | 1,39 | 1,39 | 1,30 | 1,14 | 1,34 | 1,34 | - |
| | Leaseauto's elektrisch | - | - | 0,81 | 9,84 | 17,14 | 67,65 | 132,12 | ↑ |
| | Scope 3 | vlucht <700 km | 12,00 | 11,76 | - | 2,47 | 6,48 | 5,22 | 1,18 |
| vlucht 700-2500 km | | 15,69 | 15,07 | 2,67 | 17,83 | 23,10 | 9,69 | 7,74 | ↓ |
| vlucht >2500 km | | 29,22 | 6,74 | 16,51 | - | 1,68 | - | 14,19 | ↑ |
| Zakelijke Reizen privé auto | | 2,14 | 2,34 | 1,93 | 2,16 | 4,86 | 6,08 | 3,77 | ↓ |
| totaal | ton CO₂ | 835 | 770 | 721 | 748 | 756 | 717 | 648 | ↓ |
| Scope 3 buiten 2.A.3 | Woon-werkverkeer met privé auto | 42,73 | 23,51 | 11,42 | 14,37 | 21,19 | 15,72 | 20,32 | ↑ |
| | Waterverbruik kantoren | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | - |

Tabel 2: Footprint in ton CO_{2e}

5.2 Trends

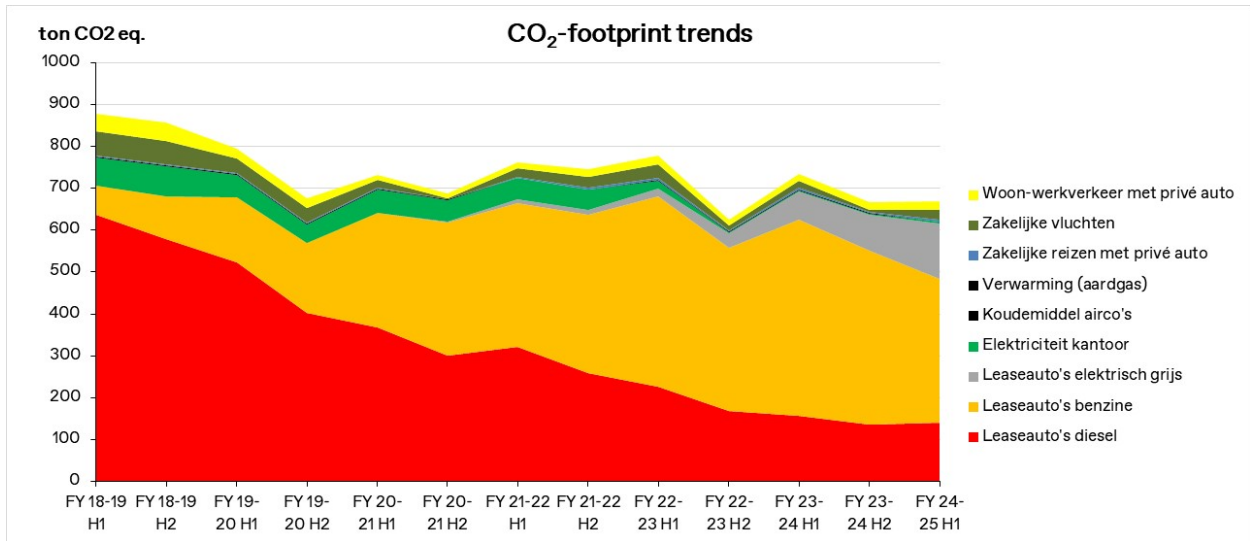
Ten opzichte van de vergelijkbare periode FY 23/24 H1 is de trend overwegend negatief en ligt de absolute uitstoot binnen 2.A.3 in FY 24/25 H1 69 ton lager, een afname van 9,7%.

Onderverdeeld naar scope:

Scope 1: min 140 ton CO₂ (- 22%)

Scope 2: plus 64 ton CO₂ (+ 91%)

Scope 3: plus 7 ton CO₂ (+ 28%)



Figuur 2: Footprint diagram; CO₂-uitstoot per halfjaar

De trend van H1 blijft dus dalend. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Dankzij het toegenomen aantal EV is opnieuw fors minder fossiele brandstof verbruikt (min 140 ton CO₂ emissie in scope 1).
- Door het sinds december 2024 op kantoor opladen van elektrische voertuigen met groene stroom kon de verdubbeling van de emissie tot 132 ton in scope 2 met 6 ton beperkt worden (in H1 was 5% van de oplaadstroom aantoonbaar groene stroom).

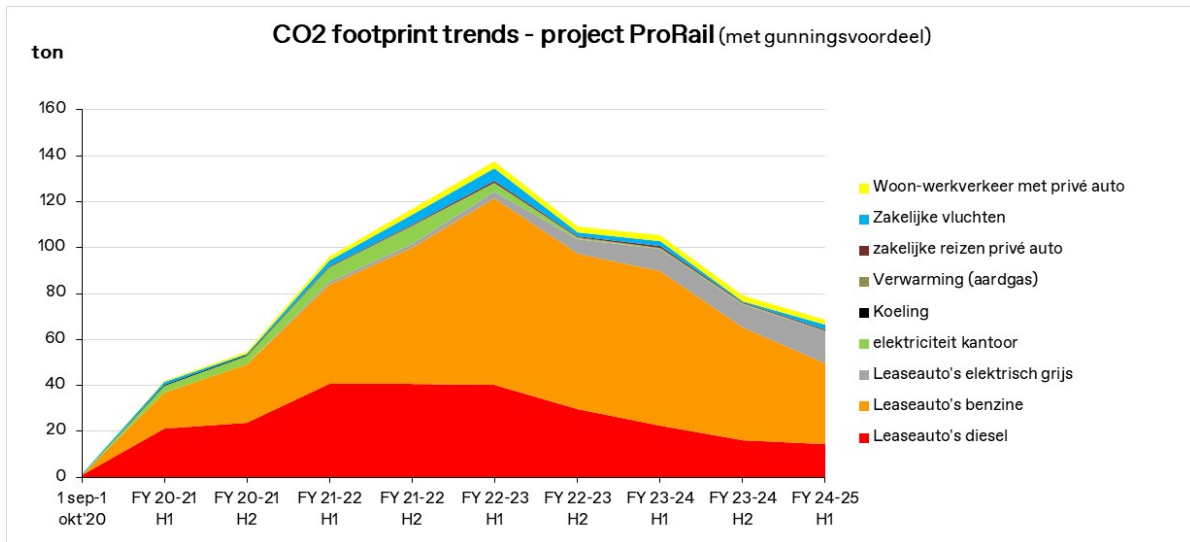
5.3 Projecten met gunningvoordeel

Op 1 september 2020 is TKE-NL gestart met de 'Overeenkomst voor de instandhouding van liften en roltrappen Perceel 2' met ProRail. Dit is tot nog toe het enige project met gunningsvoordeel. Er is voor gekozen om middels de verhouding in omzet tot een footprint te komen van het project. De activiteiten binnen dit project wijken niet af van de standaard bedrijfsactiviteiten en voor dit project gelden derhalve dezelfde acties als in het Energiemanagement-actieplan gepland voor de gehele organisatie. Een aparte beoordeling van de footprint van dit project is derhalve niet zinvol. Volledigheidshalve volgt hieronder het voor FY 24/25 H1 berekende CO₂ aandeel van het project met gunningsvoordeel.

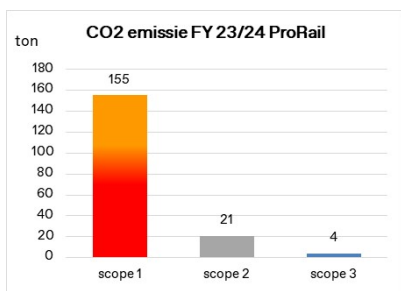
| Scope | Specificatie | ProRail FY20/21 H1 | ProRail FY 21/22 H1 | ProRail FY22/23 H1 | ProRail FY23/24 H1 | ProRail FY24/25 H1 |
|---------|----------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Scope 1 | Verwarming Flexkantoor Apeldoorn | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Verwarming Flexkantoor Amsterdam | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Verwarming Flexkantoor Eindhoven | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| | Leaseauto's diesel | 21,1 | 40,6 | 40,2 | 22,4 | 14,5 |
| | Leaseauto's benzine | 15,7 | 43,0 | 81,1 | 67,2 | 35,2 |
| | Koeling Kantoor Capelle | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |

| Scope | Specificatie | ProRail | ProRail | ProRail | ProRail | ProRail |
|---------------|---------------------------------|-----------|-----------|------------|------------|-------------|
| | | FY20/21 | FY 21/22 | FY22/23 | FY23/24 | FY24/25 |
| | | H1 | H1 | H1 | H1 | H1 |
| | Elektra Kantoor Capelle | 3,0 | 6,1 | 7,6 | 0,0 | 0,0 |
| | Elektra Flexkantoor Apeldoorn | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Scope 2 | Elektra Flexkantoor Amsterdam | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| | Elektra Flexkantoor Eindhoven | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,1 |
| | Leaseauto's elektrisch | 0,0 | 1,2 | 3,1 | 9,7 | 13,6 |
| | vlucht <700 km | 0,0 | 0,3 | 1,2 | 0,8 | 0,0 |
| Scope 3 | vlucht 700-2500 km | 0,2 | 2,2 | 4,1 | 1,4 | 0,1 |
| | vlucht >2500 km | 0,9 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 0,8 |
| | Zakelijke Reizen privé auto | 0,1 | 0,3 | 0,9 | 0,9 | 1,5 |
| totaal | | 41 | 94 | 135 | 103 | 66,5 |
| Scope 3 | Woon-werkverkeer met privé auto | 0,7 | 1,8 | 2,7 | 2,3 | 2,1 |
| buiten | 2.A.3 Waterverbruik kantoren | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

Tabel 3: Footprint project 'Perceel 2', in ton CO₂e.



Figuur 3: Footprint diagram; CO₂-uitstoot per halfjaar



6 Voortgang

6.1 Voortgang reductiedoelstellingen

6.1.1 Overall doelstelling scope 1, 2 & 3 conform 2.A.3

40% minder CO₂-emissies voor de totale footprint (Scope 1, 2 & 3 conform 2.A.3) per FTE in FY 28/29 ten opzichte van het referentiejaar FY 18/19.

Gekwantificeerd is dit 2,6 ton/FTE/jaar minder ofwel, bij gelijkblijvend aantal FTE, 660 ton/jaar minder dan in het referentiejaar FY18/19.

Deze hoofddoelstelling is onderverdeeld in jaarlijks te bereiken tussenstanden. Ten aanzien van de jaarlijkse tussendoelstelling voor FY24/25 kan, omdat H1 niet gelijk is aan H2, geen zuivere tussenstand gerapporteerd worden. Er wordt daarom veiligheidshalve gerekend met H2 van de vorige periode. De prognose per FTE is daarbij gebaseerd op het huidige aantal van 267 FTE.

| | FY18/19 | FY24/25H1 | FY25/26 | FY26/27 | FY27/28 | FY28/29 |
|--|---------|-----------|---------|---------|---------|------------|
| Doelstelling reductie per FTE (%) | 0% | 24% | 30% | 36% | 38% | 40% |
| Behaalde reductie per FTE (%) | 0% | 24,6% | | | | |
| Geplande max. emissie per FTE (ton CO ₂ per jaar) | 6,44 | 4,89 | 4,51 | 4,12 | 3,99 | 3,86 |
| Bereikte emissie per FTE (ton CO ₂ per jaar) | 6,44 | 4,86 | | | | |
| Geplande absolute reductie bij gelijkblijvend aantal FTE (ton CO ₂ /jaar) | 0 | 396 | 495 | 594 | 627 | 660 (-40%) |
| Bereikte absolute reductie (ton CO ₂ per jaar) | 0 | 352 | | | | |
| Geplande totale emissie bij gelijkblijvend aantal FTE (ton CO ₂ /jaar) | 1.649 | 1.253 | 1.154 | 1.055 | 1.022 | 989 (60%) |
| Werkelijke totale emissie (ton CO ₂ per jaar) | 1.649 | 1.297 | | | | |

Tabel 4: voortgang doelstellingen. Bronnen: Energiemanagement-actieplan II en de Emissie-inventaris.

6.1.2 Scope 1, 2 en 3 doelstellingen

Scope 1:

813 ton (3,17 ton/FTE) minder directe CO₂ emissie in FY28/29 t.o.v. FY18/19.

De scope 1 emissiereductie wordt voornamelijk uitsluitend bewerkstelligd door de overschakeling op EV. Over H1 is daarmee de emissie met 139 ton gereduceerd ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder en met 222 ton ten opzichte van H1 van het referentiejaar.

De verbruikte hoeveelheid brandstof (diesel + benzine) ligt, ondanks 5% groei van het totale wagenpark in het afgelopen jaar, in FY24/25 H1 ruim 48.700 liter lager dan in FY23/24 H1. Ten opzichte van H1 in het referentiejaar is de reductie 51.000 liter.

Voor de voortgang van de scope 1 maatregelen wordt verwezen naar bijlage 3.

| | FY18/19 | FY24/25H1 | FY25/26 | FY26/27 | FY27/28 | FY28/29 |
|--|---------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| Geplande emissiereductie in scope 1 (ton CO ₂ per jaar) | 0 | 323 | 474 | 624 | 666 | 743 |
| Werkelijke emissiereductie in scope 1 (ton CO ₂ per jaar) | 0 | 353 | | | | |
| Gepland aantal EV | 0 | 75 | 100 | 110 | 125 | 135 |
| Werkelijke aantal EV | 0 | 70 | | | | |
| Gepland percentage EV | 0% | 35% | 45% | 49% | 54% | 57% |
| Werkelijk percentage EV | 0% | 32,1% | | | | |

Tabel 5: Bereikte en te verwachten emissie reductie in scope 1 in ton CO₂e

Scope 2:

-322 ton (-1,26 ton/FTE) CO₂-emissie door elektriciteitsverbruik in FY 28/29 t.o.v. FY18/19.

De voor de nieuwe vijfjaren-periode geplande emissiereductie in scope 2 is over de gehele periode negatief. Dit wordt gebaseerd op de groei van het aantal EV en overstijgt momenteel al ruim de tussendoelstelling voor FY 24/25. De inkoop van groene stroom per 01-01-2023 waarmee de emissie van het kantoor in Capelle is weggevallen en de eigen groene oplaadpunten kunnen dit onvoldoende compenseren.

In FY24/25 H1 werd wel opnieuw minder (groene) stroom verbruikt voor het kantoor dan in H1 van FY23/24, ruim 8.000 kWh, maar dit leverde geen verdere emissiereductie op.

Voor de voortgang van de scope 2 maatregelen wordt verwezen naar bijlage 3.

| | FY18/19 | FY24/25H1 | FY25/26 | FY26/27 | FY27/28 | FY28/29 |
|------------------------------------|---------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| Geplande netto reductie in scope 2 | 0 | -36 | -129 | -223 | -258 | -312 |
| Werkelijke reductie in scope 2 | 0 | -84 | | | | |

Tabel 6: Bereikte en te verwachten emissie reductie in scope 2 in ton CO₂e

Scope 3 binnen 2.A.3:

70 ton (0,04 ton/FTE) minder CO₂-emissie in FY 28/29 t.o.v. FY18/19.

In H1 ligt de emissie in scope 3 binnen onze eigen footprint 6 ton hoger dan in FY 23/24 H1, maar nog steeds 33 ton lager dan in dezelfde periode van het referentiejaar. Dit komt door een variërend aantal vluchten en bestemmingen. De emissie door zakelijke reizen met privé auto is lager (2,4 ton) dan in de vorige H1 periode. De eerder bereikte emissiereductie werd ruimschoots gehandhaafd.

Er zijn voor scope 3 geen nieuwe maatregelen gepland

| | FY18/19 | FY24/25H1 | FY25/26 | FY26/27 | FY27/28 | FY28/29 |
|--------------------------------|---------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| Geplande reductie in scope 3 | 0 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 |
| Werkelijke reductie in scope 3 | 0 | 83 | | | | |

Tabel 7: Bereikte en te verwachten emissie reductie in scope 3 binnen 2.A.3 in ton CO₂e

6.1.3 Scope 3 doelstellingen buiten 2.A.3

Het aantal refurbished frequentieregelaars voor liften vergroten van minder dan 1% van het aantal vervangen regelaars in FY18/19 naar jaarlijks gemiddeld 20% vanaf FY24/25.

In de eerste helft van FY24/25 werden 15 refurbished regelaars geleverd op een totaal van 55 uitgeleverde regelaars, een aandeel van 27%.

Met 6,77 ton per frequentieregelaar leverde dit 102 ton emissiereductie in de keten op.

Het reduceren van het energieverbruik van installaties in onderhoud door het gericht aanbieden van energiebesparende producten of componenten.

De mogelijkheden worden onderzocht, er zijn nog geen verdere keuzes gemaakt.

Het beperken van het woon-werkverkeer door thuis werken.

Dit dient een blijvende reductie op te leveren van 388.421 km in het referentiejaar tot maximaal 180.000 km gedeclareerd woon-werkverkeer per jaar (dit is inclusief ander vervoer dan auto).

Op basis van FY 24/25 H1 + H2 van het vorige boekjaar zitten we nu op 200.000km per jaar.

Het verschil met H1 van het referentiejaar bedroeg -89.000km, ten opzichte van H1 van FY 23/24 is er een toename van 24.000km, maar gezien het feit dat dit per jaar fluctueert kan er niet meteen van een negatieve trend gesproken worden. De emissie is nog 47,5% van die in het referentiejaar.

6.2 Onzekerheden

In deze footprint is deels gebruik gemaakt van aannames:

- Elektriciteit en Verwarming: Het elektriciteits- en aardgasverbruik van de flexwerkplekken in Apeldoorn, Amsterdam en Eindhoven is gekwantificeerd op basis van de gehuurde oppervlakte. Het verbruik van deze kantoren kan niet specifiek gemeten worden. De uitstoot van deze locaties is echter niet materieel in de footprint.
- Koeling: Het lekverlies van de koelinstallatie is gebaseerd op een theoretische lekkage van gemiddeld 5%.
- Buiten 2.A.3: voor het waterverbruik is een gemiddeld verbruik per FTE aangenomen van 7 m³ per jaar. Dit gegeven is ontleend aan de Milieubarometer, waarin voor een overheidskantoor gemiddeld 7,1 m³ waterverbruik per FTE aangegeven wordt.

7 Samenvatting en conclusie

7.1 Samenvatting

Ten aanzien van de hoofddoelstelling is het beeld na FY24/25 H1 als volgt, gebaseerd op FY24/25H1 + FY23/24H2:

| | FY18/19 | FY24/25 | FY25/26 | FY26/27 | FY27/28 | FY28/29 |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Geplande reductie per FTE | 0% | 24% | 30% | 36% | 38% | 40% |
| Werkelijke reductie: | 0% | 24,6% | | | | |

Tabel 8: Te verwachten emissie reductie in % per FTE

In scope 1 ligt de omschakeling naar EV op schema. Het brandstofverbruik en daarmee de directe emissie wordt daarmee, ondanks het gegroeide wagenpark, substantieel teruggedrongen.

In scope 2 is de emissie door het opladen van EV met grijze stroom vrijwel verdubbeld, maar wel iets afgeremd door de laadpunten met groene stroom op kantoor.

In scope 3 is het aantal vluchtkilometers structureel omlaag gebracht, maar fluctueert.

De stand van zaken ten aanzien van de tussendoelstellingen is na H1 als volgt:

| | FY18/19 | FY24/25 | FY25/26 | FY26/27 | FY27/28 | FY28/29 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Scope 1 doelstelling (ton CO ₂) | nvt | 323 | 474 | 624 | 666 | 743 |
| Werkelijke reductie: | nvt | 353 | | | | |
| Scope 2 doelstelling (ton CO ₂) | nvt | -36 | -129 | -223 | -258 | -312 |
| Werkelijke reductie (negatief): | nvt | -84 | | | | |
| Scope 3 doelstelling (ton CO ₂) | nvt | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 |
| Werkelijke reductie: | nvt | 84 | | | | |

Tabel 9: Te verwachten absolute emissie reductie binnen 2.A.3

In scope 3 buiten de eigen footprint:

Van de verkochte regelaars is 27% refurbished, dat is ruim meer dan de doelstelling van 20%.

Er is nog geen voortgang m.b.t. energiebesparende producten voor bestaande installaties.

Het thuiswerkbeleid blijft de emissie door woon-werkkilometers beperken tot zo'n 50% van die in het referentiejaar.

7.2 Conclusie

Op basis van de H1 cijfers kan gesteld worden dat de doelstelling voor FY24/25 zal worden gehaald.

De emissiereductie in scope 1 correspondeert nu beter met de toename in scope 2 door een stabielere groei van het aantal EV.

In scope 3 binnen de footprint vindt een natuurlijke fluctuatie rond de jaarlijkse doelstelling plaats.

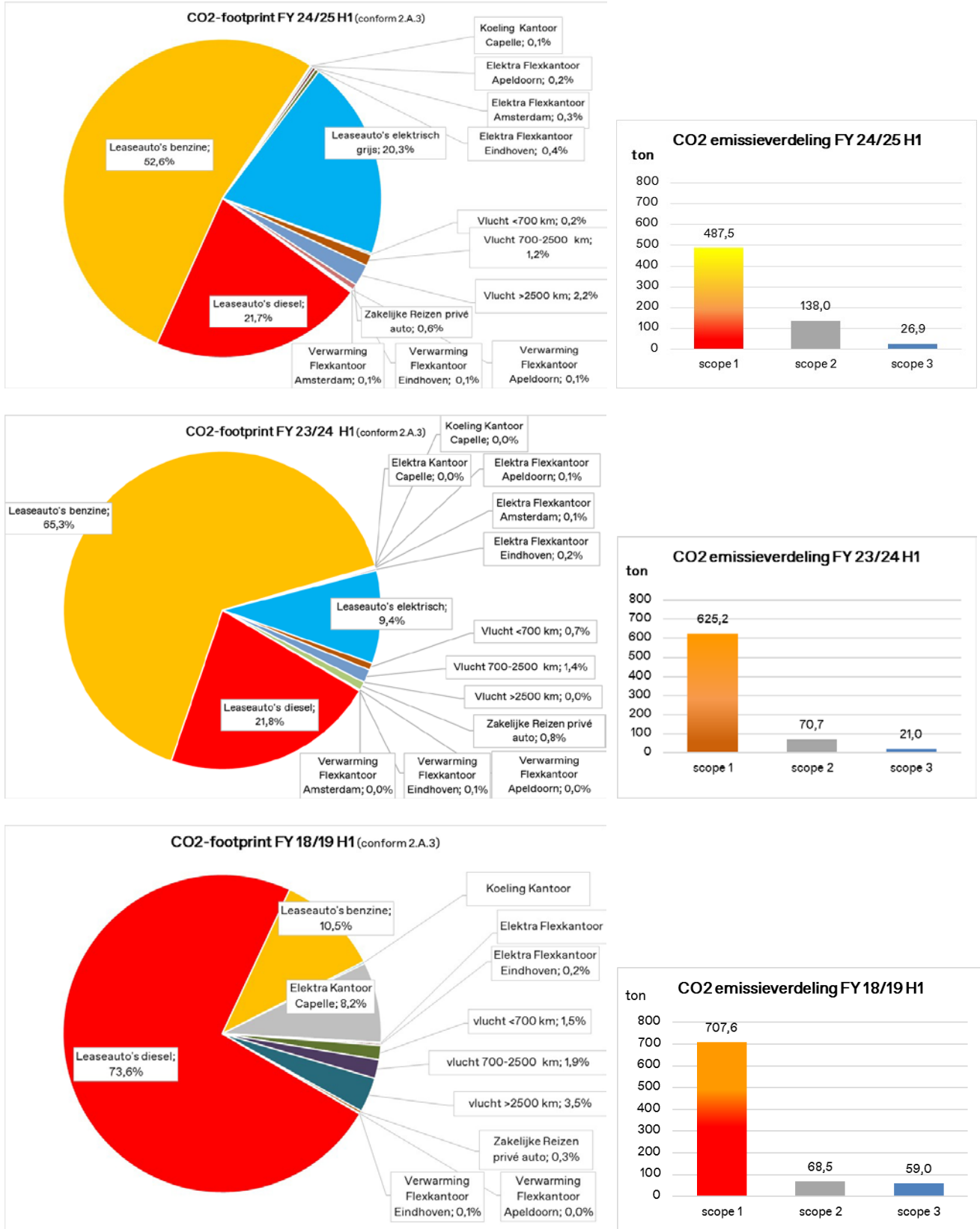
In scope 3 in de keten moeten diverse acties nog aandacht en vorm krijgen.

Bijlage 1 Koppelingstabel ISO 14064-1 §9.3

| § 9.3 ISO 14064-1 | | Periodieke rapportage |
|-------------------|--|-----------------------|
| a | Description of the reporting organization | § 2.1 |
| b | Person or entity responsible for the report | § 2.2 |
| c | Reporting period covered | § 2.4 |
| d | Documentation of organizational boundaries | § 3.1 |
| e | Documentation of reporting boundaries, including criteria determined by the organization to define significant emissions | § 3.2 |
| f | Direct GHG emissions, quantified separately for CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, NF ₃ , SF ₆ and other appropriate GHG groups (HFC's, PFC's, etc.), in tonnes of CO ₂ e | § 5.1 |
| g | A description of how biogenic CO ₂ emissions and removals are treated in the GHG inventory and the relevant biogenic CO ₂ emissions and removals quantified separately in tonnes of CO ₂ e | § 4.7 |
| h | If quantified, direct GHG removals, quantified in tonnes of CO ₂ e | § 4.6 |
| i | Explanation for the exclusion of any significant GHG sources or sinks from the quantification | § 4.5 |
| j | Quantified indirect GHG emissions separated by category in tonnes of CO ₂ e | § 5.1 |
| k | The historical base year selected and the base-year GHG inventory | § 2.3 + § 5.1 |
| l | Explanation of any change to the base year or other historical GHG data or categorization and any recalculation of the base year or other historical GHG inventory (6.4.1.), and documentation of any limitations to comparability resulting from such recalculation | § 4.4 |
| m | Reference to, or description of, quantification approaches, including reasons for their selection | § 4.1 |
| n | Explanation of any change to quantification approaches previously used | § 4.3 |
| o | Reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used | § 4.1 |
| p | Description of the impact of uncertainties on the accuracy of the GHG emissions and removals data per category | § 6.2 |
| q | Uncertainty assessment description and results | § 6.2 |
| r | A statement that the GHG report has been prepared in accordance with this document | § 1 |
| s | A disclosure describing whether the GHG inventory, report or statement has been verified, including the type of verification and level of assurance achieved | § 2.5 |
| t | The GWP values used in the calculation, as well as their source. If the GWP values are not taken from the latest IPCC report, include the emissions factors the database reference used in the calculation, as well as their source | § 4.1 |

Bijlage 2 CO₂-footprint

Onderstaand de footprint ontwikkeling ten opzichte van het referentiejaar.



Bijlage 3 Voortgang maatregelen (Energiemanagement-actieplan II)

| Maatregelen Algemeen CO ₂ /jaar | Impact (ton) | Verantwoordelijke | Tijdsbestek | Status |
|--|--------------|---------------------|------------------|----------------|
| Bewustzijn medewerkers bevorderen | | - Manager Kwaliteit | FY28/29 | Loopt |
| Ambassadeurs aanstellen binnen de processen | | - Directie | FY24/25 | ON HOLD |
| Maatregelen Scope 1 CO ₂ /jaar) | Impact (ton) | Verantwoordelijke | Tijdsbestek | |
| Gebruik van hernieuwbare brandstof (elektrificatie wagenpark tot 57%) | 894 | Fleet manager | FY28/29 | Loopt. |
| Aanschaf/lease personenauto's op basis van CO ₂ emissiemeting uit de praktijk | 30 | Fleet manager | doorlopend | Loopt |
| Faciliteren thuiswerken en online vergaderen | 30 | Directie | doorlopend | Loopt |
| Beperking aantal km door de inzet van planningssoftware | 5 | Head of CCC | vanaf FY24/25 | In behandeling |
| Training Zuinig rijden | 3 | Fleetmanager | doorlopend | Loopt |
| Onderzoek naar Last Mile Solution voor onderhoudsmonteurs | 1 | Fleetmanager | FY24/25 | In behandeling |
| Maatregelen Scope 2 | Impact | Verantwoordelijke | Tijdsbestek | |
| Inkoop van groene stroom voor kantoor | 135 | Head of Procurement | vanaf 1-1-2023 | Loopt |
| Groene stroom voor opladen EV (I) door 10 eigen oplaadpunten | 20 | Head of Procurement | 2024 | Gereed |
| Groene stroom voor opladen EV (II) bij Shell snelladen en onderzoek thuisladen | 10 | Head of Procurement | 2024 | In behandeling |
| Emissiereductie regionale kantooruimte | 6 | Head of Procurement | FY28/29 | ON HOLD |
| Maatregelen Scope 3 binnen 2.A.3 | Impact | Verantwoordelijke | Tijdsbestek | |
| Ter beschikking stellen van EV voor zakelijke ritten | 1 | Fleetmanager | doorlopend | Loopt |
| Beperking vluchtkilometers | 70 | TKE-EA | doorlopend | Loopt |
| Maatregelen Scope 3 buiten 2.A.3 | Impact | Verantwoordelijke | Tijdsbestek | |
| Commerciële actie richting lifteigenaren (Refurbished regelaars) | 6,77 /unit | Regio Manager | doorlopend | Loopt |
| Hergebruik van elektronische componenten | 10 | Regio Manager | doorlopend | In behandeling |
| Gericht aanbieden van energie besparende producten/componenten mbt liften | nbn | Regio Manager | doorlopend | In behandeling |
| EEC plaatsen op roltrappen | 4,63 /unit | Regio Manager | | ON HOLD |
| Gericht aanbieden van energie besparende producten/componenten mbt roltrappen | nbn | Regio Manager | vanaf FY24/25 | In behandeling |
| Beperken woon-werkverkeer door het faciliteren van thuis werken | 50 | Directie | doorlopend | Loopt |
| Initiatieven | | Verantwoordelijke | Tijdsbestek | Status |
| 1. Zuid-Holland Bereikbaar | | Manager Kwaliteit | 2021 - onbepaald | Loopt |
| 2. GBC Fascinatio | | Head of Procurement | 2022 - onbepaald | Loopt |
| 3. VLR-werkgroep Duurzaamheid | | Manager Kwaliteit | 2023 - onbepaald | Loopt |