

RAPPORT

onderwerp Periodieke rapportage CO₂-reductie FY24/25 H2
opgesteld door Gert Jan Kroon
datum 16 december 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	3
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 FY 24/25 H2	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	12
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 (Energiemanagement-actieplan II)	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 tweede op basis van het Energiemanagement-actieplan II en beschrijft de volgende aspecten:

- Een analyse van de CO₂-uitstoot van de tweede helft van FY 24/25 en geheel FY24/25
- 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 Energiemanagementsysteem 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 FY 2018/2019 omdat het concern de doelstellingen voor 2030 ook afzet tegen 2019 (waaronder men FY 2018/2019 verstaat).

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 zowel de tweede helft van FY 24/25 (i.v.m. de trendanalyse) als over geheel FY24/25.

2.5 Verificatie

De emissie inventaris is bij de initiële systeemcertificering beoordeeld en tijdens controle-audits en de hercertificering in 2024 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.

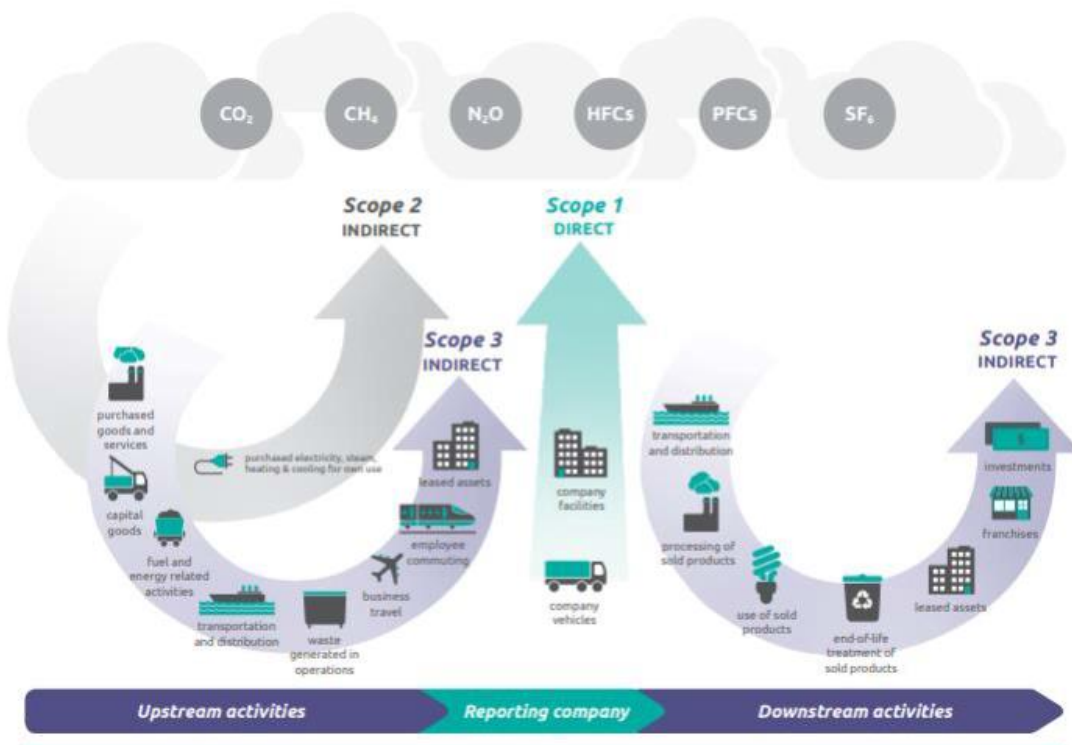
3.2 Operationele grenzen

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;
- d) het aantal vliegekilometers door organisatorische wijzigingen sterk is afgenomen.

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 (leasewagens)

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

- Gedeclareerde zakelijke kilometers met privé auto
- Zakelijke vliegekilometers

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 FY 24/25 H2 hebben de volgende tenders zich voorgedaan met CO₂PL-eis of soortgelijke criteria:

- Gemeente Utrecht / Europese aanbesteding Liftonderhoud – juni 2025
- Gemeente Alkmaar / Openbare aanbesteding van liften en heffers – augustus 2025

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 H2 niet gewijzigd.

Wel is per 20 februari 2025 een aantal gewijzigde conversiefactoren van kracht. 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/H2 (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. Dit is het effect over geheel FY 24/25.

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 ongeveer 2,5ton CO₂ emissie teveel berekend.

4.4 Herberekening referentiejaar & historische gegevens

In 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. De invloed hiervan werd in de rapportage van FY 23/24 H1 beoordeeld als vrijwel nul aangezien het uitsluitend om 'elektrische trein' gaat (lokale en intercity treinen rijden op groene stroom) en het gebruik minimaal is.

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 H2

In het tweede half jaar van dit FY bedroeg de CO₂-footprint van TKE-NL 592 ton CO₂. Deze uitstoot werd vooral veroorzaakt door het brandstofverbruik van de lease auto's (79%) en elektriciteit voor het opladen van auto's (19%).

De ontwikkeling in ton CO₂ ten opzichte van de vorige H2 periodes is te zien in onderstaande tabel.

Scope	Specificatie	18/19 H2	23/24 H2	24/25 H2	aandeel in %	
Scope 1	Verwarming flexkantoren gas	0,6	1,1	1,1	0,2	
	Leaseauto's diesel	577,5	135,2	128,5	21,7	↓
	Leaseauto's benzine	103,6	415,1	337,9	57,1	↓
	Koeling kantoor Capelle	1,7	0,4	0,4	0,1	
Scope 2	Elektra kantoor Capelle	68,6	0,0	0,0	0,0	
	Elektra flexkantoren (grijs)	0,8	3,0	2,8	0,5	↓
	Leaseauto's elektrisch	-	85,3	111,4	18,8	↑
Scope 3	vlucht <700 km	12,0	0,9	0,0	0,0	↓
	vlucht 700-2500 km	15,7	3,5	2,2	0,4	↓
	vlucht >2500 km	29,2	0,0	5,6	0,9	↑
	Zakelijke reizen privé auto	2,1	4,2	2,3	0,4	↓
totaal	ton CO₂	813,6	648,7	592,3		↓
Scope 3 buiten 2.A.3	Woon-werkverkeer privé auto	42,7	18,4	29,5		↑

Tabel 2: Footprint H2 in ton CO_{2e}

5.2 Trends

Ten opzichte van de vergelijkbare periode FY 23/24 H2 is de trend, met uitzondering van grijze stroom voor het opladen van EV, dalend en ligt de totale uitstoot in FY 24/25 H2 ruim 56 ton lager, een afname van 8,6%.

Onderverdeeld naar scope:

Scope 1: min 84 ton CO₂ (- 15%)

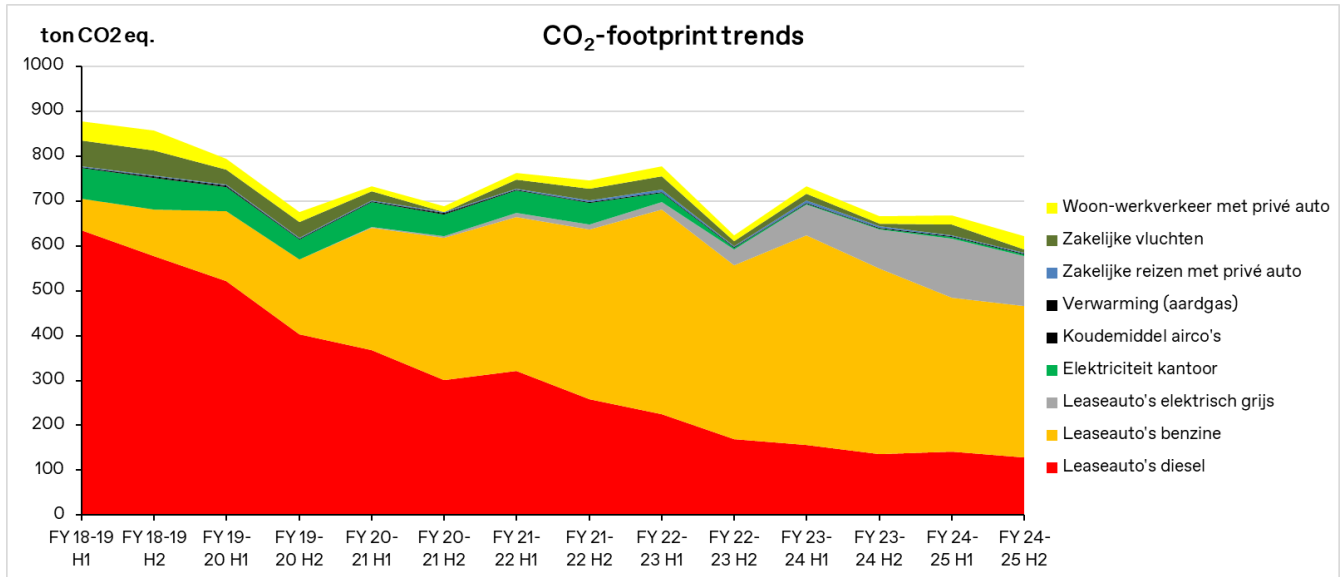
Scope 2: plus 26 ton CO₂ (+ 29%)

Scope 3: plus 1,6 ton CO₂ (+ 18%)

De belangrijkste twee redenen hiervoor zijn:

- Dankzij het sterk toegenomen aantal EV wordt nu fors minder fossiele brandstof verbruikt.

- Door het bij het kantoor opladen met groene stroom kon de toenemende emissie in scope 2 enigszins beperkt worden. In FY 24/25 werd 6% van de oplaadstroom via de laadpunten bij het kantoor afgenomen.



Figuur 2: Footprint diagram; CO₂-uitstoot per halfjaar

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 lopende project met gunningsvoordeel.

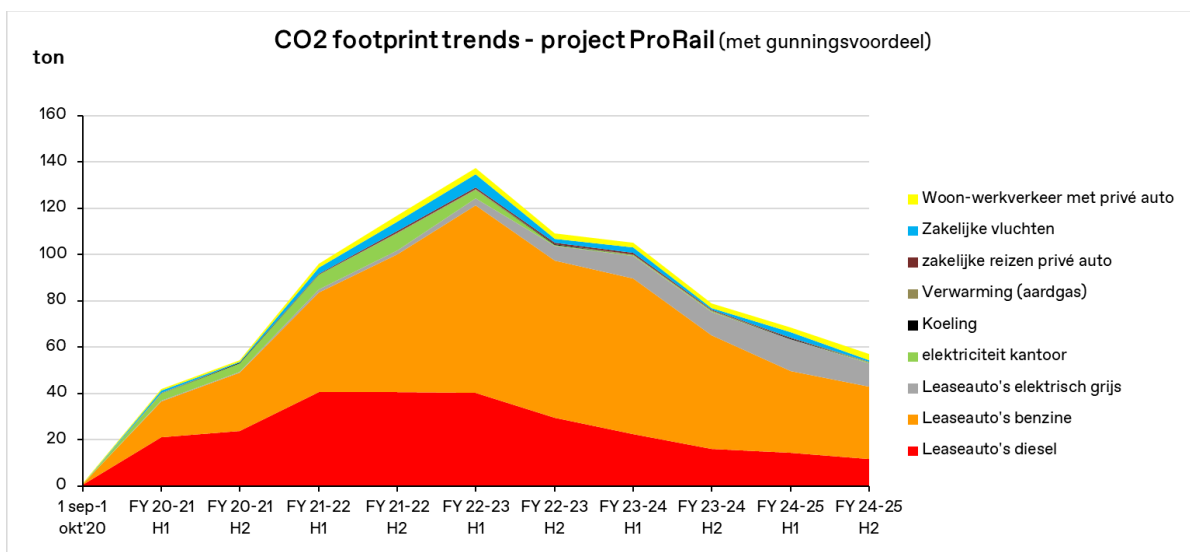
De activiteiten binnen dit project wijken niet af van de standaard bedrijfsactiviteiten en voor dit project gelden derhalve dezelfde acties als in het Energiemanagement-actieplan gepland voor de gehele organisatie. Een aparte beoordeling van de footprint van dit project is niet zinvol en er is dan ook voor gekozen om via de verhouding in omzet de footprint van het project te bepalen. Deze footprint is onderdeel van de totale footprint van TKE-NL

Onderstaand de hoeveelheden en trends van het aldus berekende CO₂ aandeel van dit project.

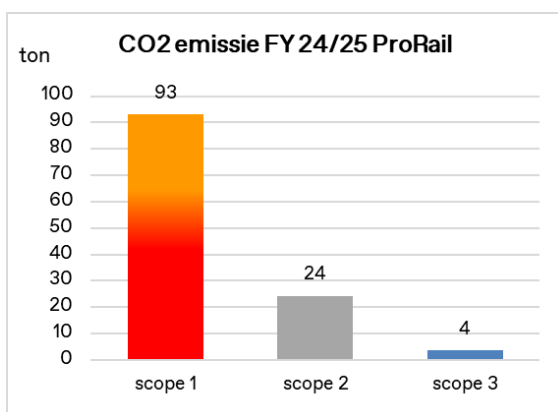
Scope	Specificatie	ProRail FY20/21	ProRail FY 21/22	ProRail FY22/23	ProRail FY23/24	ProRail FY24/25
Scope 1	Verwarming flexkantoren gas	0,1	0,3	0,4	0,3	0,2
	Leaseauto's diesel	44,9	81,1	69,8	38,4	26,4
	Leaseauto's benzine	40,8	102,5	149,1	116,4	66,3
	Koeling Kantoor Capelle	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
	Elektra Kantoor Capelle	6,7	13,0	3,2	0	0
Scope 2	Elektra flexkantoren (grijs)	0,4	0,8	0,9	0,8	0,6
	Leaseauto's elektrisch	0,3	3,1	9,3	19,8	23,8

Scope	Specificatie	ProRail FY20/21	ProRail FY 21/22	ProRail FY22/23	ProRail FY23/24	ProRail FY24/25
Scope 3	Zakelijke vliegreizen	1,2	6,7	7,3	2,7	3,1
	Zakelijke reizen privé auto	0,2	0,9	1,5	1,4	0,5
Totaal	(ton)	95	209	242	180	121
Scope 3 buiten 2.A.3	Woon-werkverkeer met privé auto	1,5	4,6	5,1	4,4	4,8
	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 gerelateerd aan projecten met gunningsvoordeel



Figuur 4: Footprint diagram; CO₂-uitstoot FY 24/25 gerelateerd aan projecten met gunningsvoordeel

6 Voortgang

6.1 Voortgang reductiedoelstellingen

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

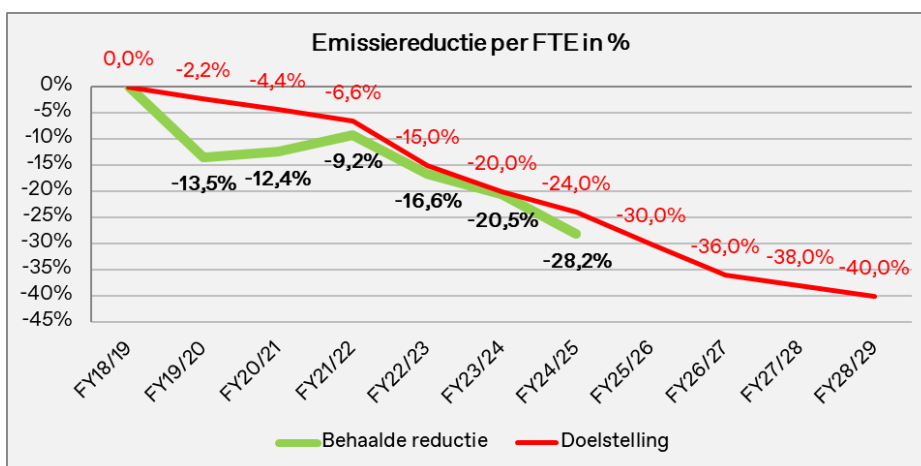
40% minder CO₂-emissies voor de totale footprint (Scope 1, 2 & 3 conform 2.A.3) per FTE in FY 28/29 ten opzichte van het referentiejaar FY 18/19.

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

De hoofddoelstelling is onderverdeeld in jaarlijks te bereiken tussenstanden. Na afloop van FY 24/25 kan de eerste exacte tussenstand van het Energiemanagement-actieplan II gerapporteerd worden.

	FY18/19	FY24/25	FY25/26	FY26/27	FY27/28	FY28/29
Doelstelling reductie per FTE (%)	nvt	24%	30%	36%	38%	40%
Behaalde reductie per FTE (%)	0%	28,2%				
Geplande max. emissie per FTE (ton CO ₂ per jaar)	nvt	4,89	4,51	4,12	3,99	3,86
Bereikte emissie per FTE (ton CO ₂ per jaar)	6,44	4,62				
Geplande absolute reductie bij gelijkblijvend aantal FTE (ton CO ₂ /jaar)	nvt	396	495	594	627	660 (-40%)
Bereikte absolute reductie (ton CO ₂ per jaar)	0	357				
Geplande totale emissie bij gelijkblijvend aantal FTE (ton CO ₂ /jaar)	nvt	1.253	1.154	1.055	1.022	989 (60%)
Werkelijke totale emissie (ton CO ₂ per jaar)	1.649	1.240				

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



Figuur 5: Emissiereductie per FTE

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 bewerkstelligd door de overschakeling op EV en plug-in hybride voertuigen. De emissie in FY 24/25 is met 223 ton gereduceerd ten opzichte van FY 23/24 en daarmee met 437 ton gedaald ten opzichte van het referentiejaar.

Terwijl het wagenpark in het afgelopen jaar met 12% groeide, lag de verbruikte hoeveelheid fossiele brandstof (diesel + benzine) ruim 77.000 liter lager dan in FY23/24. Ten opzichte van het referentiejaar is de reductie 101.300 liter.

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

	FY18/19	FY24/25	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	437				
Gepland aantal EV	0	75	100	110	125	135
Werkelijke aantal EV	0	76				
Gepland percentage EV	0%	35%	45%	49%	54%	57%
Werkelijk percentage EV	0%	32,8%				

Tabel 5: Geplande en bereikte emissie reductie in scope 1 in ton CO_{2e}

Scope 2:

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

De geplande emissiereductie in scope 2 is negatief. Dit komt door de toegenomen behoefte aan laadstroom voor het groeiende aantal EV en plug-in hybrides en overstijgt zelfs ruim de geplande emissiebijdrage voor FY 24/25. Het gebruik van groene stroom uit de laadpunten in Capelle kan dit onvoldoende compenseren.

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

	FY18/19	FY24/25	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	-110				

Tabel 6: Geplande en bereikte emissie reductie in scope 2 in ton CO_{2e}

Scope 3 binnen 2.A.3:

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

De emissie in scope 3 binnen onze eigen footprint is toegenomen en ligt 7 ton hoger dan in FY 23/24, maar nog ruim 80 ton lager dan in het referentiejaar. Hiermee wordt de doelstelling nog ruim gehaald.

De toename komt door een weer bijna verdubbeld aantal vliegekilometers.

De via de gedeclareerde kilometers berekende emissie door zakelijke reizen met privé auto is gehalveerd ten opzichte van FY 23/24 bedraagt nog 5,4 ton.

	FY18/19	FY24/25	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	82				

Tabel 7: Geplande en bereikte emissie reductie in scope 3 binnen 2.A.3 in ton CO_{2e}

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 FY 24/25 werden 40 refurbished regelaars geleverd op een totaal van 122, een aandeel van 33%. Met 6,77 ton per frequentieregelaar leverde dit 271 ton emissiereductie in de keten op.

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

Er zijn in dit kader nog geen concrete acties gestart.

Het beperken van het woon-werkverkeer door thuis werken.

Dit dient een blijvende reductie op te leveren van 50 ton per jaar, wat neerkomt op maximaal 180.000 gedeclareerde kilometers.

In FY 24/25 bedroeg het aantal vergoede kilometers woon-werkverkeer 260.000 km, een toename van 84.000km ten opzichte van FY 23/24. Dit houdt een emissiereductie t.o.v. het referentiejaar in van 36ton. Het aantal vergoede kilometers is sterk gestegen doordat het aantal personen dat hiervoor in aanmerking kwam toenam van 42 naar 69 in FY 24/25.

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 c.q. verbruik van gemiddeld 5% per jaar.
- 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 afloop van FY 24/25 als volgt:

	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%	28,2%				

Tabel 8: Geplande en bereikte emissie reductie in % per FTE

In scope 1 ligt de omschakeling naar EV op schema. Het wagenpark groeide wel iets sneller dan het aantal EV, waardoor het percentage EV iets achterbleef, maar het brandstofverbruik en daarmee de directe emissie werd opnieuw verder teruggedrongen.

In scope 2 is de emissie door het met grijze stroom opladen van EV en plug-ins vrijwel verdubbeld; dit werd iets afgeremd door het gebruik van de laadpunten met groene stroom op kantoor.

In scope 3 groeide de emissie, maar bleef het aantal vluchtkilometers beperkt.

De stand met betrekking tot de absolute emissiereductie ten aanzien van de planning is 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	437				
Scope 2 doelstelling (ton CO ₂)	nvt	-36	-129	-223	-258	-312
Werkelijke reductie (negatief):	nvt	-110				
Scope 3 doelstelling (ton CO ₂)	nvt	70	70	70	70	70
Werkelijke reductie:	nvt	82				

Tabel 9: Geplande en bereikte absolute emissie reductie binnen 2.A.3

In scope 3 buiten de eigen footprint:

Van de uitgegeven regelaars was 33% refurbished, ruim meer dan de doelstelling van gemiddeld 20%.

Over energiebesparende producten voor bestaande installaties valt nog niets te rapporteren.

Er zijn 84.000 kilometers woon-werkverkeer meer vergoed dan in FY23/24.

7.2 Conclusie

De hoofddoelstelling voor FY 24/25 is ruim gehaald.

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

In scope 2 escaleerde de emissie dankzij de voortdurend groeiende laadstroom behoefte maar dit is geen reden tot zorg.

In scope 3 is de ten doel gestelde reductie al bereikt en kon worden gehandhaafd.

In scope 3 buiten de eigen footprint liggen in de keten nog diverse opties te wachten.

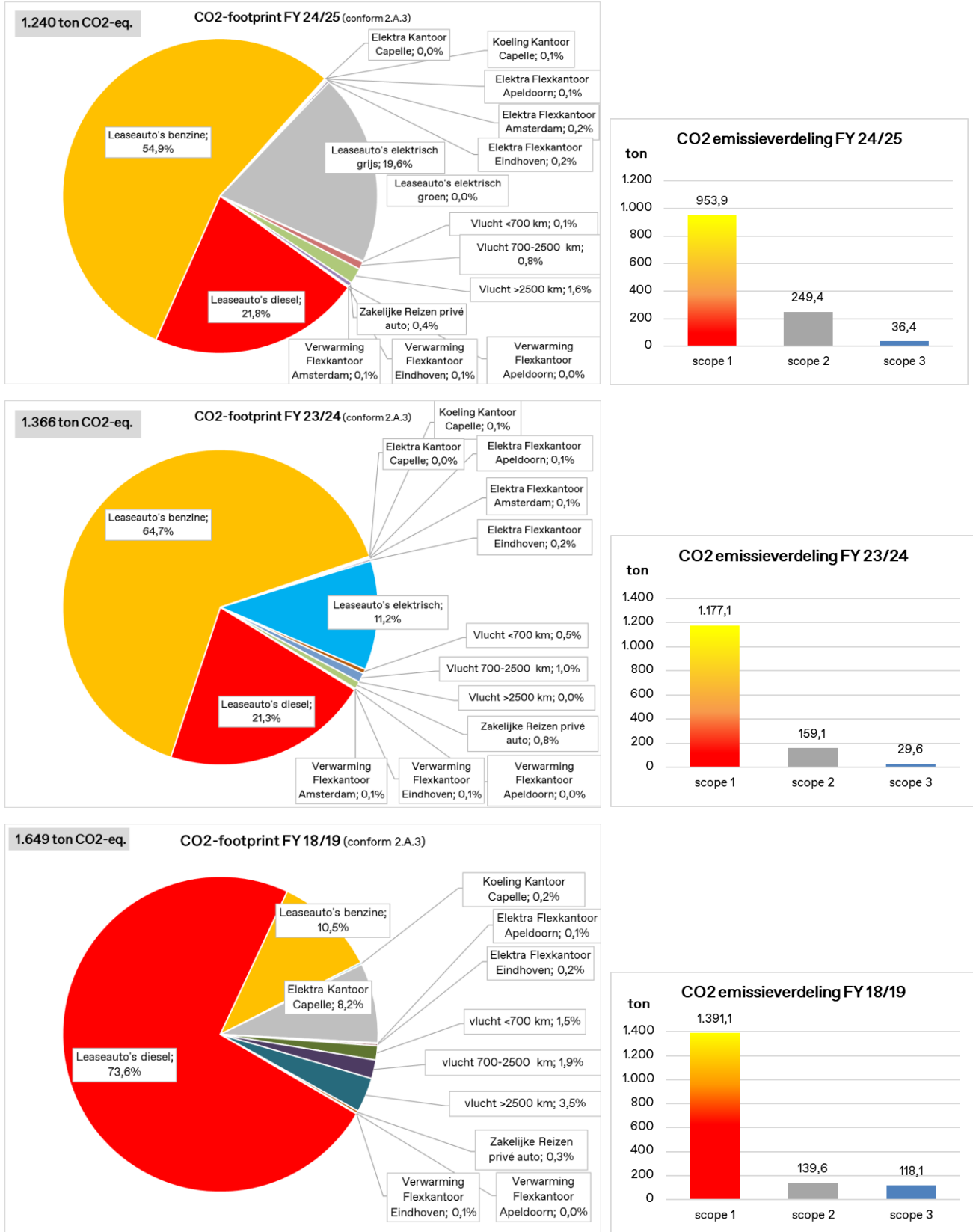
Het aantal gedeclareerde woon-werkkilometers is met de groei van het bedrijf fors gestegen. De daarop gebaseerde 50 ton emissiereductie, die een afname van de gedeclareerde woon-werkkilometers met 280.000km (72%!) vergt, wat weliswaar in de afgelopen jaren werd gehaald, lijkt niet langer realistisch.

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 CO ₂ /jaar)	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 CO ₂ /jaar)	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
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	Gereed
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	Gereed
Maatregelen Scope 2	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
Inkoop van groene stroom voor kantoor	135	Head of Procurement	vanaf 1-1-2023	Gereed
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	Gereed
Emissiereductie regionale kantoorruimte	6	Head of Procurement	FY28/29	ON HOLD
Maatregelen Scope 3 binnen 2.A.3	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
Ter beschikking stellen van EV voor zakelijke ritten	1	Fleetmanager	doorlopend	Loopt
Beperking vluchtkilometers	70	TKE-EA	doorlopend	Gereed
Maatregelen Scope 3 buiten 2.A.3	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
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	Gereed
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	