



CO2 Inventaris 2025

CO2 Prestatieladder 2.A.3. & 3.A.1.

Myrthe Hendriksen

De rapportage is opgesteld conform ISO 14064-1 §9.3.1.

Inhoudsopgave

1. Inleiding en verantwoording	3
2. Beschrijving van de organisatie	4
3. Verantwoordelijken voor de rapportage	5
4. Basisjaar en rapportage	5
5. Afbakening organisatie	5
5.1 Organisatorische grenzen	5
5.2 Operationele grenzen	6
5.3 Type emissies en scopes	6
6. Methodiek	8
6.1 Basisjaar en herberekening	8
6.2 Uitsluitingen	8
6.3 Borging datakwaliteit	8
7. Analyse CO2-emissies	10
7.1 Huidige CO2-emissies	10
7.2 Historische CO2-emissies	12
8. Strategie en voortgang reductie	15
8.1 Beleid	15
8.2 Doelstellingen	15
8.3 Voortgang CO2-doelstellingen	16
9. Maatregelen	17
9.1 Maatregelen mobiliteit	17
9.2 Maatregelen gebouwen	17
9.3 Effect maatregelen op doelstelling	17
10. Bijlages	18
10.1 ISO-norm	19
10.2 CO2-emissies tabellen	20



1. Inleiding en verantwoording

Dit rapport beoordeelt de CO₂-emissie-inventaris van Fudura BV. De inventaris, is bedoeld om inzicht te geven in de CO₂-emissies van de organisatie en om mogelijkheden voor reductie te identificeren. De emissie-inventaris geeft een overzicht van de energiestromen binnen de organisatie en de totale uitstoot van directe en indirecte broeikasgassen.

Dit rapport is een verantwoording van de onderdelen 2.A.3 en 3.A.1 uit de prestatieladder en is uitgevoerd conform ISO 14064-1:2020 §9.3.1. Dit rapport omvat de volgende onderdelen:

- Een analyse op hoofdlijnen van de huidige en historisch energieverbruik.
- Gedetailleerde analyse voor het identificeren van faciliteiten, apparaten of processen die een significante invloed hebben op het energieverbruik.
- Een identificering en prioritering van kansen voor verbetering van de energieprestaties van Fudura BV.

Met vriendelijke groet,

Bert Bakker
CEO Fudura B.V.



2. Beschrijving van de organisatie

Fudura voorziet zakelijk Nederland van duurzame totaaloplossingen voor hun energievoorzieningen. Van opslag tot meetinzichten en van zonnecollectoren tot her inzetbare transformatoren. We zijn een van de grootste partijen in ons marktsegment. Fudura geeft advies, meet, ontwerpt, en realiseert infrastructures. Wij beheren en onderhouden meters, laadpalen, transformatoren en schelinstallaties. Fudura gelooft in een toekomst waarin we efficiënt en eerlijk met energie omgaan. Fudura realiseert rendabele oplossingen die eerlijke energie vanzelfsprekend maken voor iedereen.

Negatieve effecten op het milieu moeten zoveel mogelijk worden beperkt, zodat de kwaliteit van ons leefmilieu en onze werkomgeving ten dienste van de omgeving en medewerkers positief worden beïnvloed. Daarom heeft Fudura een SBTi CO2 reductietarget:

Fudura heeft als doel om haar netto CO2-emissies in scope 1 en 2 uiterlijk in 2030 met 42% te verminderen ten opzichte van 2021.

Dit rapport is een onderdeel van een periodieke monitoring op de voortgang van de doelstelling. Vanuit ons ESG-beleid zorgen we er ook voor dat onze eigen organisatie steeds duurzamer wordt. Onderdeel hiervan is dat Fudura actief stuurt op het reduceren van haar eigen directe en indirecte CO2-uitstoot. Voor Fudura is sturen op CO2-reductie onderdeel van de verbetercyclus waarmee wij onze eigen organisatie steeds beter willen maken.

Fudura heeft veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Om die reden beschikken wij naast een CO2-Prestatieladder certificaat trede 3 ook over relevante certificaten zoals ISO9001, ISO27001, Safety Culture Ladder en VCA**.



3. Verantwoordelijken voor de rapportage

De verantwoordelijkheid voor het stellen en realiseren van de doelstellingen voor Fudura en de activiteiten die hieraan gekoppeld zijn, ligt bij Dhr. B. Bakker, CEO van Fudura BV en is gedelegeerd naar het QHSE team. Het team rapporteert direct de halfjaarlijkse voortgang naar het directieteam van Fudura en signaleert tijdig mogelijke afwijkingen ten opzichte van de gestelde doelstellingen.

4. Basisjaar en rapportage

Het basisjaar is 2021. Deze emissie-inventaris betreft het jaar 2025 en vergelijkt de uitstoot met zowel het basisjaar (2021) als het referentiejaar (2024). In dit rapport worden alleen de directe (scope 1) en indirecte (scope 2 + scope 3 uitsluitend bestaande uit zakelijk reizen en woonwerk verkeer) GHG-emissies van Fudura beoordeeld. Verdere keten-emissies uit scope 3 zijn op dit moment nog buiten de scope van het CO₂-reductie managementsysteem van de organisatie.

5. Organisatorische en operationele grenzen

De afbakening van de organisatie en haar activiteiten zijn bepaald conform het GHG-protocol en specifiek de zogenaamde control approach methodiek. Deze gaat ervanuit dat de organisatie die activiteiten opneemt in de emissie inventaris waar het invloed en controle heeft. In het boundary document is zijn de organisatorische- en operationele grenzen in meer detail te vinden.

5.1 Organisatorische grenzen

Fudura B.V. is een Nederlandse besloten vennootschap en tot 24 augustus 2022 onderdeel van Enexis Groep en is gevestigd in Zwolle. Na die datum is Fudura B.V. een zelfstandige onderneming en zijn de aandelen overgenomen door het consortium van PGGM Infrastructure en DIF Capital Partners.

1-jan	1-feb	1-mrt	1-apr	1-mei	1-jun	1-jul	1-aug	1-sep	1-okt	1-nov	1-dec
433,79	438,89	448,98	459,63	463,18	466,78	481,03	480,28	477,58	484,53	485,26	480,61
										Tot.	+46,82

Tabel 1 Groei van werknemers Fudura in 2025 (FTE)

5.2 Operationele grenzen

De activiteiten waarbinnen CO₂-emissies plaatsvinden zijn onder te verdelen in (1) gebouwen, (2) zakelijk vervoer en (3) projecten met een gunningsvoordeel.

Gebouwen

Fudura is in 2025 in Nederland gevestigd op 12 verschillende locaties verspreid over heel Nederland. In het boundary document staat meer informatie over de locaties weergegeven.

Zakelijk Vervoer

Fudura heeft diverse vervoersactiviteiten, die verdeeld kunnen worden over verschillende categorieën. Onder het eigen wagenpark vallen bedrijfswagens met een grijs kenteken en leaseauto's voor personenvervoer met een geel kenteken. Daarnaast omvatten voertuigen van derden de auto's van werknemers die gebruikt worden voor zakelijke doeleinden en woon- werkverkeer waarvan de kilometers gedeclareerd worden.

Projecten met gunningsvoordeel

Fudura heeft op dit moment geen projecten met gunningsvoordeel.

5.3 Type emissies en scopes

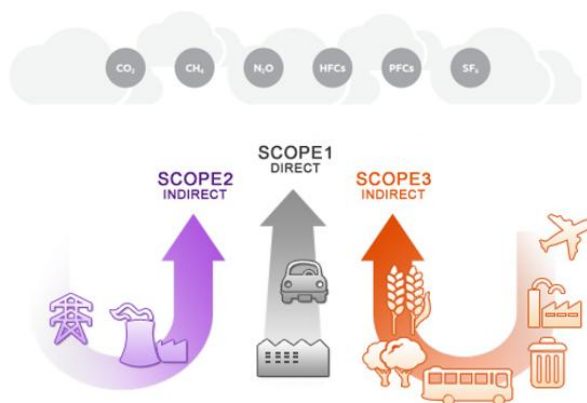
De organisatie neemt in de emissie-inventaris alle activiteiten waarop het invloed en controle heeft. Een opsomming wordt hieronder gegeven:

- Scope 1 emissies - directe invloed:
 - Gasverbruik gebouwen,
 - Brandstofverbruik bedrijfswagens,
 - Brandstofverbruik vaartuigen en aggregaten.
- Scope 2 emissies - indirecte invloed:
 - Warmteverbruik gebouwen,
 - Elektriciteitsverbruik gebouwen en vervoer.
- Scope 3 (keten) emissies - indirecte invloed:



- Zakelijke kilometers met werknemersauto's,
- Zakelijk openbaar vervoer (trein, bus, etc.),
- Zakelijk vliegen.
- Woon- werkverkeer

Er zijn geen bronnen of veroorzakers van GHG-emissies weggelaten uit de emissie-inventaris.



Figuur 1 Overzicht CO₂-emissies en de scopes

6. Methodiek

6.1 Herberekening van het basisjaar

Jaarlijks wordt bepaald of een herberekening van de CO₂-footprint met terugwerkende kracht noodzakelijk is. Hierbij worden de eisen uit het handboek van de CO₂-prestatieladder (paragraaf 5.3.2.) gevolgd.

6.2 Uitsluitingen

Hieronder worden de uitsluitingen opgesomd.

Koudemiddelen

Emissies uit airconditioning/koudemiddelen worden niet meegenomen in de CO₂-emissie-inventaris. Koudemiddelen, zoals airco-vloeistoffen, zijn niet vereist in de CO₂-emissie-inventaris.

Verklaringen (t.b.v. ISO 14064 H9.3.1. g, h, i en s):

- Er heeft geen verbranding van biomassa plaatsgevonden;



- Er heeft geen broeikasgasverwijdering of compensatie plaatsgevonden;
- Er zijn geen noemenswaardige uitzonderingen te noemen op het GHG Protocol;
- De emissie-inventaris is intern gecontroleerd, maar niet geverifieerd door een externe auditor.

6.3 borging datakwaliteit

Fudura maakt gebruik van de online milieu en CO2 data platform de Carbon Manager (www.carbonmanager.nl). Met behulp van dit onlinesysteem gebruikt Fudura ook een aantal mogelijkheden om de datakwaliteit te borgen. Een aantal aspecten zijn hierbij van belang:

Emissiefactoren

- In de applicatie worden altijd de laatste CO2-emissiefactoren gebruikt, afkomstig van www.CO2emissiefactoren.nl.
- Wijzigingen van CO2-emissiefactoren voor voorgaande jaren, bijvoorbeeld door nieuwe wetenschappelijke inzichten, worden automatisch met terugwerkende kracht doorgevoerd en hiermee zichtbaar in de footprint van de organisatie.

Proces van data verzamelen en consolideren

- Zowel de ESG Compliance Officer als de QHSE medewerker, de verantwoordelijke voor het opstellen van de CO2-footprint, kunnen inloggen in het systeem.
- Data wordt verzameld vanuit het AFAS-systeem, gebouwbeheerders, wagenparkbeheer en HR. De ESG Compliance Officer voert het in het onlinesysteem. Hierbij voegt de ESG Compliance Officer bij de ingevoerde data bewijslast (facturen, e.d.), en geeft aan of de data gemeten, berekend of dat het een schatting betreft.
- De QHSE medewerker controleert en accordeert de CO2-footprint in het systeem en archiveert daarna de CO2-footprint (kopie wegschrijven).
- Daarna voert een onafhankelijke externe partij een controle uit op de gegevens, waarbij alle data grondig worden geverifieerd en aanbevelingen worden gedaan om de datakwaliteit verder te optimaliseren.
- De externe auditor heeft (beperkte) toegang tot de applicatie om periodiek een steekproef te kunnen uitvoeren.



En verder

- Het systeem is ingericht om data expliciet op te slaan voor alle emissieactiviteiten (per gebouw, vervoer en voor alle emissie categorieën die materieel zijn).
- Er wordt geen apart scope duiding gegeven door de expert, dit gebeurt automatisch.
- Data invoer kan per jaar, kwartaal of maand.
- De organisatie maakt elk half jaar een rapportage uit het systeem ten behoeve van het monitoren van de voortgang.

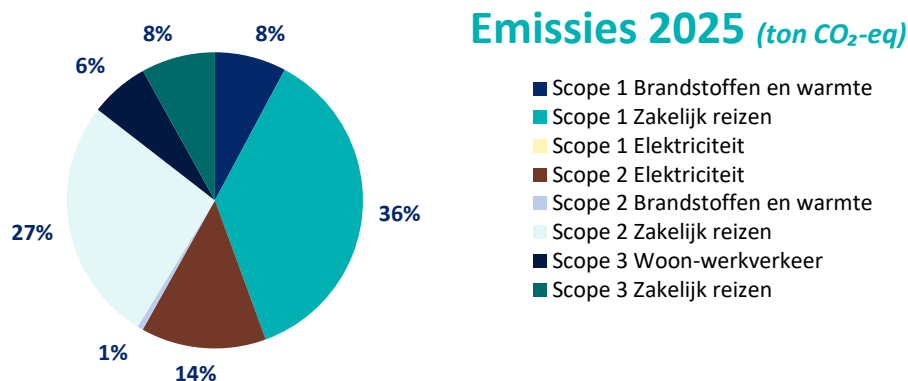
Materialiteit is bij de data niet aan de orde. Indien data niet beschikbaar is, wordt er een inschatting gemaakt.



7. Analyse CO2-emissies

7.1 Huidige CO2-emissies

In de onderstaande tabel is de CO2-footprint weergegeven, waarbij de uitstoot zowel met als zonder reductie door groene stroom wordt gepresenteerd. Dit levert twee totalen op: de bruto CO2-footprint en de netto CO2-footprint¹.



Figuur 1. Verdeling CO2-emissies 2025.

Tabel 1. CO2-emissies per scope en categorieën in 2025².

Scope	Categorie	Emissies (ton CO ₂ -eq)	Bijdrage
Scope 1	Brandstoffen en warmte	92,11	7,53%
Scope 1	Elektriciteit	0,00	0,0%
Scope 1	Zakelijk reizen	441,0	36,05%
Scope 2	Elektriciteit	164,16	13,42%
Scope 2	Brandstoffen en warmte	8,08	0,66%
Scope 2	Zakelijk reizen	332,74	27,2%
Scope 3	Woon-werkverkeer	82,26	6,74%
Scope 3	Zakelijk reizen	103,1	8,41%
Bruto		1223,44	100,0%
Scope buiten	Vermeden emissies	-496,78	
Netto		726,66	

¹ Vanaf 2023 wordt er groene stroom ingekocht voor alle gebouwen en vervoer. Het deel dat niet al via een energiecontract is geregeld, wordt door Fudura apart ingekocht middels zogenaamde GVO's (Garanties van Oorsprong).

² In de bijlagen staan uitgebreidere tabellen met cijfers.



De totale bruto CO₂-uitstoot van Fudura in 2025 bedraagt 1.223 ton CO₂-equivalent. Deze uitstoot is verdeeld over de drie scopes, met 553 ton in **scope 1** (directe emissies), 505 ton in **scope 2** (indirecte emissies via energie) en 185 ton in **scope 3** (overige indirecte emissies, zoals woon-werkverkeer).

De bruto-uitstoot kan worden onderverdeeld in twee hoofdcategorieën: gebouwen en mobiliteit.

De bruto-uitstoot van **gebouwen** omvat zowel elektriciteitsverbruik als warmtevoorziening. In totaal gaat het om circa 264 ton CO₂, waarvan het merendeel afkomstig is van grijze stroom (164 ton), gevolgd door aardgasverbruik (92 ton) en een kleine bijdrage van stadswarmte (8 ton).

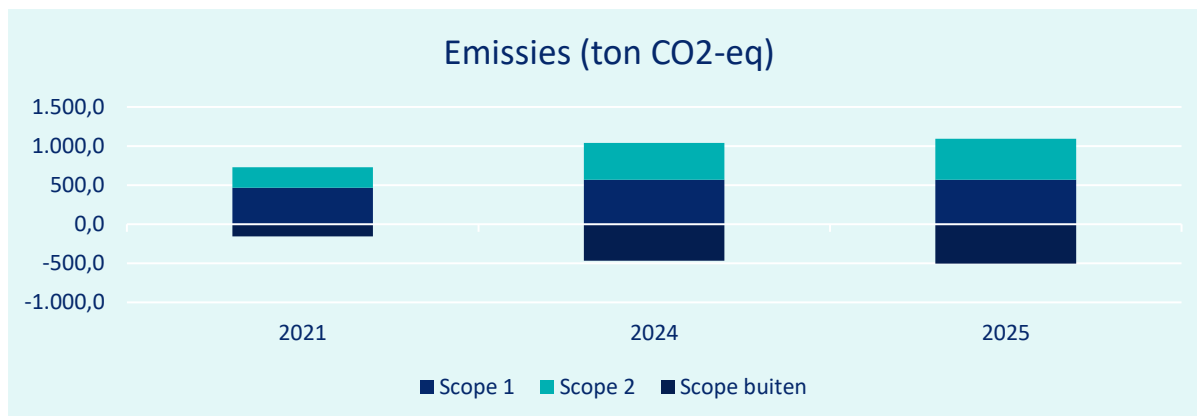
Mobiliteit vormt veruit de grootste bron van bruto-uitstoot en is goed voor 72% van het totaal. Binnen scope 1 valt 441 ton CO₂ onder bedrijfs- en leasewagens die rijden op fossiele brandstoffen (benzine en diesel). Scope 2 bevat 333 ton aan emissies uit elektrisch vervoer dat op grijze stroom rijdt. Scope 3 omvat nog eens 185 ton CO₂ uit woon-werkverkeer, openbaar vervoer en zakelijke ritten met werknemersauto's.

Om de bruto-uitstoot te reduceren wordt groene stroom ingekocht met Garanties van Oorsprong (GVO's). Dit certificaat garandeert dat de geleverde stroom als netto 0 ton CO₂-eq mag worden gezien. Als gevolg is een reductie gerealiseerd van 497 ton CO₂. Hierdoor komt de netto CO₂-uitstoot uit op 727 ton, wat neerkomt op een **reductie van circa 41%** ten opzichte van de bruto-uitstoot.



7.2 Historische CO2-emissies

Onderstaande figuur en tabel laat de historische CO2-emissies zien ten opzichte van het basisjaar 2021 en het referentiejaar 2024. Hierbij wordt de uitstoot zowel met als zonder reductie door groene stroom gepresenteerd. Dit levert twee totalen op: de bruto CO2-footprint en de netto CO2-footprint.



Figuur 2. CO2-emissies per jaar (groene stroom wordt als negatieve bijdrage getoond).

Tabel 2 CO2-emissies in ton CO₂-eq over de afgelopen 2 jaar incl. het basisjaar 2021.³

Scope	2021 ton CO ₂ -eq	2024 ton CO ₂ -eq	2025 ton CO ₂ -eq	2025 - 2024	2025 - 2021
Scope 1	468,1	568,3	533,1	-6%	14%
Scope 2	261,7 ⁴	471,2	505,0	7%	93%
Scope 3	120,7	169,7	185,3 ⁵	9%	54%
Bruto	850,5	1.209,2	1223,4	1,2%	44%
Vermeden emissies	-157,7	-468,6	-496,8	-6,0%	215,1%
Netto	692,82	740,6	726,7	-1,9%	4,9%

In 2025 ligt de netto-uitstoot **2% lager** dan in **2024**, en **4,9% hoger** dan in het basisjaar **2021**. Die stijging hangt vooral samen met de groei van de organisatie: er zijn meer medewerkers en dus ook meer energieverbruik en vervoer. Die ontwikkeling zie je terug in de cijfers.

³ In de bijlage staat een uitgebreidere tabel met cijfers.

⁴ Deze waarde is net iets lager dan vorig jaar gerapporteerd. Dit komt omdat de emissiefactor voor grijze stroom wordt gebruikt sinds 2024. Dit gaan we alleen niet met terugwerkende kracht aanpassen doordat het om een kleine afwijking gaat en we op deze cijfers onze SBTi targets hebben bepaald. Hierdoor hebben we dit getal weer aangepast aan de emissiefactor van marktmix.

⁵ In dit verslag wordt alleen de scope 3 uitstoot meegenomen over zakelijk en woon werkverkeer om de vergelijking kloppend te houden. Fudura rapporteert in het ESG rapport over de volledige scope 3 uitstoot.



Vergelijking

De directe scope 1-emissies zijn met **14% gestegen** ten opzichte van het basisjaar, voornamelijk als gevolg van het toegenomen aantal kilometers met dieselbedrijfswagens. Daarnaast heeft de groei in personeel geleid tot meer kilometers. Fudura is bezig met het elektrificeren van het wagenpark dit zie je terug in de vergelijking met het referentiejaar, hier is sprake van een **reductie van 6%**.

De indirecte bruto scope 2-emissies zijn met **93% toegenomen** ten opzichte van het basisjaar, voornamelijk door de groei van elektrisch rijden binnen de organisatie. Dit is het eerste resultaat van het nieuwe beleid van Fudura om elke diesel bedrijfsbus die uit contract gaat vervangen worden door een elektrische bedrijfsbus. Hoewel de bruto scope 2-emissies stijgen, leidt de inkoop van groene stroom tot een substantiële reductie in de netto scope 2-emissies. Deze reductie is zichtbaar in de negatieve bijdrage onder 'Scope buiten', waarmee de impact van duurzame stroominkoop op de totale CO₂-uitstoot wordt weergegeven. Dit zorgt voor een netto **reductie van 92%** van de scope 2 uitstoot ten opzichte van het basisjaar.

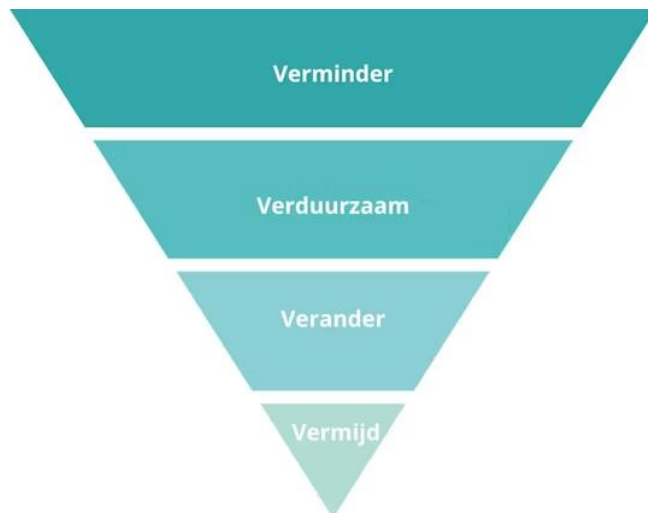
De indirecte scope 3 emissies zijn met **54% gestegen** ten opzichte van het basisjaar, vooral door een toename in zakelijk reizen en woon- werkverkeer door de toename van personeel. We zien ook nog steeds een stijging in treingebruik. Daarnaast wordt er ook iets meer gevlogen door onder andere trainingen in het buitenland.



8. Reductiestrategie

8.1 Beleid

Met een SBTi-commitment en het hoofddoel om onze CO₂-uitstoot in scope 1 en 2 uiterlijk in 2030 met 42% te verminderen, aangevuld met een aparte doelstelling van 42% reductie voor zakelijk vervoer, hanteert Fudura een reductiestrategie gebaseerd op drie pijlers:



- te verminderen: maatregelen te nemen die gericht zijn op het zoveel mogelijk voorkomen van emissies en energieverbruik,
- te verduurzamen: maatregelen gericht op het zoveel mogelijk gebruiken van duurzaam opgewekte energie en brandstoffen,
- te veranderen door maatregelen te nemen gericht op het zo efficiënt mogelijk voorzien van de resterende energiebehoefte.

Deze pijlers zijn vertaald naar een set van concrete maatregelen binnen de categorieën gebouwen (kantoren + magazijnen) en vervoer.



8.2 Doelstellingen

Introductie

Om beter aan te sluiten bij de doelen van het klimaatakkoord van Parijs, heeft Fudura in 2023 reductiedoelstellingen opgesteld en laten valideren door het Science Based Targets initiative (SBTi). Het SBTi, een samenwerking van organisaties zoals het CDP en het WWF, helpt bedrijven bij het opstellen van wetenschappelijk onderbouwde klimaatdoelen.

Doelstelling per scope

De doelstellingen per scope staan hieronder weergegeven.

- Fudura heeft als doel om haar netto CO₂-emissies in scope 1 en 2 uiterlijk in 2030 met **42% te verminderen** ten opzichte van het referentiejaar 2021 gevalideerd door SBTi.
- Voor **zakelijk vervoer** geldt dezelfde reductiedoelstelling van **42%**.
- Daarnaast is het doel om volledig in de elektriciteitsbehoefte van zowel de gebouwen als het vervoer te voorzien door de inkoop van hernieuwbare elektriciteit (groene stroom).

Een schematische weergegeven doelstelling per emissie categorie staat in onderstaand plaatje weergegeven.

In lijn met het Akkoord van Parijs – Organisatie en Keten				
Doelstelling - Science Based Targets (SBTi) – 42% CO ₂ -reductie in 2030				
Eigen organisatie			Waardeketen - Upstream	
Gebouwen		Mobiliteit		Mobiliteit
Kantoren	Magazijnen	Woon-werkverkeer	Zakelijk vervoer	Woon-werkverkeer
Scope 1 + 2 - 42% reductie 100% Inkoop groene		Scope 1 + 2 - 42% reductie 100% Inkoop groene	Scope 1 + 2 + deels 3 - 42% reductie 100% Inkoop groene	Nog te bepalen

Figuur 3. Vertaling doelstellingen naar categorie en scope.

8.3 Voortgang CO₂-doelstellingen

Fudura monitort de voortgang van haar CO₂-doelstellingen aan de hand van de twee indicatoren (KPI's): de (absolute) totale CO₂-emissies en de (relatieve) CO₂-uitstoot (in ton) per FTE. De tabellen en grafieken laten de voortgang zien op basis van deze indicatoren.



Absolute emissiereductie

Onderstaande tabel laat per scope de toe- en afname van de emissies zien ten opzichte van het basisjaar 2021. In het kader van voortgangs- en doelstellingmonitoring worden hierin alleen de scope 1- en scope 2-emissies weergegeven, evenals het zakelijk vervoer.

Tabel 2. Netto CO2 totalen en doelstellingen.

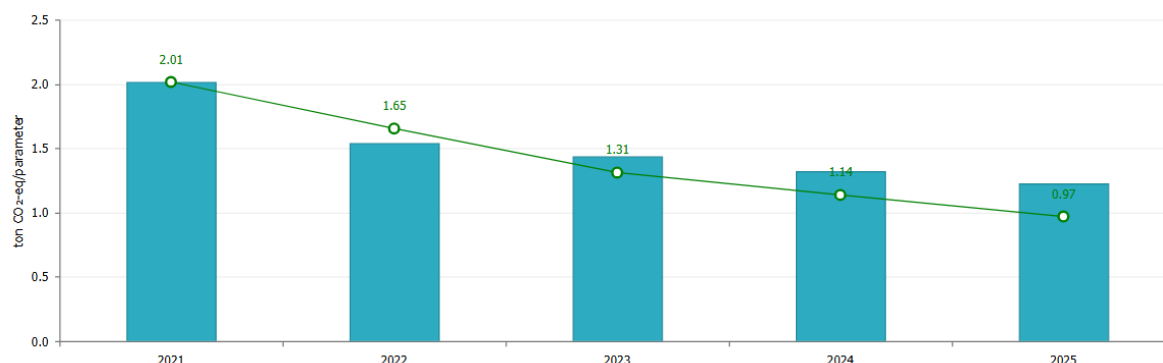
Doelstellingen	2025 t.o.v. 2021	Doel 2030 (t.o.v. basisjaar 2021)
Scope 1	+14%	-42%
Scope 2 (incl. groene stroom)	-92%	-42%
Totaal scope 1 en 2 SBTI target (incl. groene stroom)	-5%	-42%
Zakelijk vervoer*	+17%	-42%

*Dit is inclusief inkoop groene stroom voor elektrisch vervoer.

In 2025 is de totale netto CO₂-uitstoot voor de scope 1 en 2 emissies van Fudura **afgenomen**. De afname is met name zichtbaar in scope 2. Hiermee is de scope 2 doelstelling behaald. Binnen deze ontwikkeling valt op dat ook de uitstoot door zakelijk verkeer is gestegen. Dit sluit aan bij de bredere trend van personeelsgroei en toenemende mobiliteit.

Relatieve emissiereductie

Onderstaande grafiek laat de ontwikkeling zien van de CO₂-uitstoot per FTE in de jaren 2021 tot en met 2025. De groene lijn geeft het benodigde uitstootniveau per FTE weer om op lange termijn de absolute reductiedoelstelling van de organisatie te behalen. Deze lijn is gebaseerd op een jaarlijkse (lineaire) daling van 4,6% van de totale CO₂-uitstoot, rekening houdend met de verwachte groei in personeel. De lijn dient als richtinggevend lange termijn doel.



Figuur 4. Trend over de afgelopen jaren, weergegeven in CO₂/FTE (scope 1, 2 en 3).



In 2022 lag de uitstoot per FTE nog onder de trendlijn, en was de organisatie op koers. Vanaf 2023 ligt de uitstoot per FTE daar echter net boven. In 2025 is dit verschil verder toegenomen. Daarmee wijkt de realisatie af van het pad richting de lange termijn doelstelling.

9. Maatregelen

9.1 Maatregelen mobiliteit

In 2025 is vastgesteld dat elke dieselbus die uit contract loopt, wordt vervangen door een elektrische bus. Op dit moment stappen we over naar een nieuwe leasemaatschappij. Zodra deze overstap is afgerond, zullen we de vervanging volgens dit beleid uitvoeren. Op basis van ons transitieplan is berekend dat we hiermee de reductiedoelstelling behalen. We toetsen dit jaarlijks om te controleren of de reductie voldoende blijft en om waar nodig bij te sturen.

De elektrificatie van het personen leasewagenpark verloopt voorspoedig. Het aantal gereden dieselkilometers is inmiddels sterk gedaald. Uitsluitend enkele voorloop- en huurauto's rijden nog op benzine. Deze voertuigen worden uiterlijk in 2028 volledig uitgefaseerd, waarmee het personenvervoer volledig emissievrij zal zijn. Voor alle mobiliteitsgerelateerde activiteiten is in 2025 100% groene stroom ingekocht, waarmee de emissie van elektrisch vervoer verder wordt geminimaliseerd.

9.2 Maatregelen gebouwen

Op het gebied van gebouwen is in het verslagjaar vooral ingezet op het borgen van de ingezette koers. Het energieverbruik van alle locaties wordt structureel (halfjaarlijks) uitgevraagd, zodat gericht kan worden gemonitord en waar nodig kan worden bijgestuurd. De in Zwolle geplaatste batterij wordt ingezet om lokaal opgewekte energie op te slaan en efficiënter te benutten. Daarnaast zijn alle gebouwen volledig voorzien van ingekochte groene stroom, waarmee scope 2-emissies verder worden beperkt.

9.3 Effect maatregelen op doelstelling

Op basis van de doorrekening van het transitieplan verwachten wij dat de maatregelen die momenteel worden geïmplementeerd voldoende zijn om de reductiedoelstelling van 42% in 2030 te behalen. Het transitieplan is daarbij adaptief: jaarlijks evalueren wij de voortgang en stellen wij het plan waar nodig bij op basis van de groei en ontwikkeling van de organisatie. Op deze manier blijven we sturen op zowel maximale impact als een realistische uitvoering.



10. Bijlage ISO-norm

NEN-EN ISO 14064- 1:2019	Eisnr. §9.3.1	Rapporteringseis	Paragraaf emissie inventaris
	A	Beschrijving van rapporterende organisatie	2
	B	Verantwoordelijke persoon/personen	3
	C	Periode waarover organisatie rapporteert	4
5.1	D	Documentatie van de organisatorische grenzen	2
	E	Documentatie van genoemde organisatorische grenzen en bijbehorende criteria	5 + boundary document
5.2.2.	F	Directe GHG-emissies gescheiden in ton CO ₂	7.1
Bijlage D	G	Beschrijving van CO ₂ uitstoot door biomassa	6.2
5.2.2.	H	GHG-verwijderingen in ton CO ₂	6.2
5.2.3.	I	Verklaring van weglaten CO ₂ bronnen en -putten	6.2
5.2.4.	J	Indirecte GHG-emissies gescheiden in ton CO ₂	7.1
6.4.1.	K	GHG-emissie inventarisatie basisjaar	4
6.4.1.	L	Verklaring verandering en nacalculaties van basisjaar	6.1
6.2	M	Referentie/beschrijving incl. reden voor gekozen berekenmethode	6.3
6.2	N	Verklaring veranderingen in gekozen berekenmethode t.o.v. andere jaren	6.3
6.2	O	Referentie/documentatie van gebruikte GHG factoren en verwijderdata	6.3
8.3	P	Beschrijving impact van onzekerheden op accuraatheid GHG-emissies en verwijderdata	6.3
8.3	Q	Onzekerheden van beoordelingsomschrijvingen en uitkomsten	6.3
	R	Opmerking dat emissie inventaris is gemaakt in overeenstemming met NEN-EN-ISO 14064-1:2019	Titelpagina
	S	Opmerking dat emissie inventarisatie is geverifieerd incl. type verificatie	6.3
	T	De GWP-waarden die bij de berekening zijn gebruikt, evenals hun bron	



BIJLAGE 1: Totale CO2 emissies huidig jaar.

Scope	Categorie	Activiteit	Eenheid	Invoer	Factor (kg CO ₂ - eq/Eenh.)	Emissies (ton CO ₂ - eq)
Scope 1	Brandstoffen en warmte	Brandstoffen - Aardgas	m3	46.804,4	2,134	99,9
Scope 1	Zakelijk reizen	Leaseauto - Benzine	liter	42.658,6	2,797	119,3
Scope 1	Zakelijk reizen	Bedrijfswagen - Diesel	liter	105.780,3	3,251	343,9
Scope 1	Elektriciteit	Groene stroom - Zonne	kWh	68.763,4	0,000	0,0
Scope 1	Zakelijk reizen	Bedrijfswagen - Benzine	liter	10,0	2,797	0,0
Scope 1	Zakelijk reizen	Leaseauto - Diesel	liter	1.343,8	3,251	4,4
Totaal Scope 1						567,5
Scope 2	Elektriciteit	Standaard - Grijs stroom	kWh	351.809,1	0,497	174,9
Scope 2	Brandstoffen en warmte	Warmte - Stadsverwarming	GJ	70,5	38,430	2,7
Scope 2	Zakelijk reizen	Leaseauto - Elektrisch (grijze stroom)	kWh	673.688,0	0,497	334,8
Scope 2	Zakelijk reizen	Bedrijfswagen - Elektrisch (grijze stroom)	kWh	13.981,9	0,497	6,9
Scope 2	Brandstoffen en warmte	Warmte - Lokaal warmtenet Utrecht	GJ	192,5	27,910	5,4
Totaal Scope 2						524,7
Scope 3	Woon-werkverkeer	Werknemers auto - Benzine Hybride	km	46.995,0	0,183	8,6
Scope 3	Woon-werkverkeer	Werknemers auto - Benzine	km	328.501,0	0,195	64,1
Scope 3	Woon-werkverkeer	Werknemers auto - Diesel	km	32.577,0	0,180	5,9
Scope 3	Woon-werkverkeer	Werknemers auto - Elektrisch (grijze stroom)	km	26.294,0	0,114	3,0
Scope 3	Woon-werkverkeer	Werknemers auto - Brandstofsoort onbekend	km	182,0	0,191	0,0
Scope 3	Woon-werkverkeer	Fiets - Standaard	km	58.360,0	0,000	0,0
Scope 3	Woon-werkverkeer	Bromfiets of scooter - Elektrisch	km	5.168,0	0,013	0,1
Scope 3	Woon-werkverkeer	Bromfiets of scooter - Gemiddeld	km	840,0	0,076	0,1
Scope 3	Woon-werkverkeer	Motorfiets - Benzine	km	3.925,0	0,147	0,6
Scope 3	Zakelijk reizen	Werknemersauto - Elektrisch (grijze stroom)	km	45.633,0	0,114	5,2
Scope 3	Zakelijk reizen	OV Algemeen - Bus, Tram, Metro	km	21.784,0	0,056	1,2

Scope 3	Zakelijk reizen	Werknemersauto - Benzine	km	211.642,0	0,195	41,3
Scope 3	Zakelijk reizen	Werknemersauto - Diesel	km	39.653,0	0,180	7,1
Scope 3	Zakelijk reizen	Werknemersauto - Benzine hybride	km	29.053,0	0,183	5,3
Scope 3	Zakelijk reizen	Werknemersauto - Brandstofsoort onbekend	km	3.858,0	0,191	0,7
Scope 3	Zakelijk reizen	Trein - Treintype onbekend	km	1.275.420,5	0,003	3,8
Scope 3	Zakelijk reizen	Trein - Internationaal	km	577,0	0,014	0,0
Scope 3	Zakelijk reizen	Vliegtuig - Regionale vluchten (km ≤ 7)	km	667,9	0,234	0,2
Scope 3	Zakelijk reizen	Vliegtuig - Europese vluchten (7 < km < 25)	km	7.272,8	0,172	1,3
Scope 3	Zakelijk reizen	Vliegtuig - Intercontinentale vluchten (≥ 25 km)	km	235.200,0	0,157	36,9
Totaal scope 3						185,34
Bruto						1.223,44
	Vermeden emissies		kWh	999.563,83	-0,4970	-496,78
Netto						726,66

