

CO2-emissie inventaris 2025 Veeg- en Rioolbedrijf Adriaans B.V.

Client

Adriaans B.V.

Project

CO2-emissie inventaris 2025

Auteur

LuTz consulting (Maxim Luttmer)

Version

2.0

Date

19-02-2026

Date	Version	Changes
13-02-2026	1.0	Hoofdstukken indelen, teksten opstellen inclusief resultaten uit Carbon Manager.
19-02-2026	2.0	Doelstellingen en monitoring hoofdstukken aangescherpt.

Content

1	Inleiding	1
1.1	Over de organisatie	1
1.2	Verantwoordelijken voor de rapportage	1
1.3	Rapportageperiode	1
2	Afbakening	2
2.1	Organisatorische grenzen	2
2.2	Operationele grenzen	2
2.2.1	<i>Type emissies per scope</i>	2
2.2.2	<i>Emissieactiviteiten van de organisatie</i>	2
2.2.3	<i>Projecten met gunningsvoordeel</i>	3
2.3	Vaststellen omvang van de organisatie	4
3	Methodiek bepaling CO2-emissies	5
3.1	Basisjaar en herberekening	5
3.2	Uitsluitingen	5
3.3	Borging datakwaliteit	5
4	Analyse CO2-emissies	7
4.1	Huidige CO2-emissies	7
4.2	Historische CO2-emissies	7
4.2.1	<i>Trendanalyse basisjaar versus meest recente jaar</i>	7
4.2.2	<i>Trendanalyse referentiejaar versus meest recente jaar</i>	8
4.2.3	<i>Analyse gebouwen</i>	9
4.2.4	<i>Analyse vervoer</i>	10
4.2.5	<i>Projecten met gunningsvoordeel</i>	11
5	Strategie en doelstellingen	13
5.1	Beleid	13
5.2	Doelstellingen	13
5.2.1	<i>Introductie</i>	13
5.3	Voortgang doelstellingen	14
5.3.1	<i>Absolute CO2-emissies</i>	14
5.3.2	<i>Relatieve CO2-emissies</i>	15

1 Inleiding

Dit rapport bevat de CO₂-emissieinventaris van Veeg- en Rioolbedrijf Adriaans B.V. en is opgesteld conform de eisen 3.A.1 en 3.B.1 van de CO₂-prestatieladder, handboek versie 3.1. Inhoudelijk wordt op de volgende aspecten ingegaan:

- De boundary of afbakening van de CO₂-inventaris
- De methodiek voor de bepaling van de emissies
- De CO₂-footprint voor het jaar 2025, historie en trends
- De strategie voor CO₂-emissiereductie en doelstellingen

Een overzicht met de energiestromen en een maatregellijst om de doelstellingen te halen zijn conform eis 3.B.2 opgenomen in een apart document, het Energie Management Actie Plan 2021-2025.

1.1 Over de organisatie

Veeg- en Rioolbedrijf Adriaans B.V. is een Nederlands familiebedrijf gevestigd in Mierlo dat al meer dan 60 jaar actief is in de riolerings- en reinigingsbranche. De organisatie biedt een breed scala aan diensten aan, waaronder het ontstoppen en reinigen van rioleringen, kolkenreiniging, rioolreparatie en -vernieuwing, en het vegen van parkeerterreinen en wegen. Met een uitgebreid wagenpark en jarenlange ervaring richt het bedrijf zich op snelle, professionele oplossingen voor uiteenlopende riool- en reinigingsvraagstukken.

1.2 Verantwoordelijken voor de rapportage

Bij de totstandkoming van dit rapport zijn betrokken:

- Rick Kusters - KAM Coördinator, controle en eindverantwoordelijke.
- Anna Szczęsna - CO₂-expert, invoeren data in online systeem (Carbon Manager).
- Maxim Luttmer - CO₂-expert, controle CO₂-data en opstellen van rapportages.

1.3 Rapportageperiode

De rapportage periode beslaat het jaar 2025.

2 Afbakening

2.1 Organisatorische grenzen

De organisatorische afbakening van Adriaans B.V. is vastgesteld conform het GHG-Protocol op basis van de operationele controlebenadering. Dit betekent dat alle entiteiten en activiteiten waarover Adriaans B.V. operationele zeggenschap uitoefent, zijn opgenomen in de CO₂-inventaris.

Adriaans bestaat uit vier besloten vennootschappen (B.V.'s), die alle onder de CO₂-Prestatieladder vallen. Er zijn geen andere dochterondernemingen of deelnemingen die buiten deze inventarisatie vallen. Ten opzichte van het voorgaande verslagjaar hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in de organisatorische structuur die van invloed zijn op de afbakening.

Omdat er geen sprake is van gezamenlijke regelingen (joint ventures), minderheidsdeelnemingen of andere constructies met gedeelde zeggenschap, is een aanvullende analyse niet noodzakelijk. De organisatorische afbakening beperkt zich derhalve tot de vier B.V.'s binnen de groep.

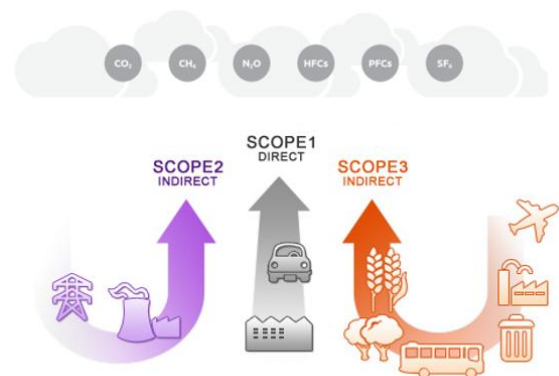
2.2 Operationele grenzen

2.2.1 Type emissies per scope

De operationele afbakening van Adriaans B.V. is opgesteld conform het GHG-Protocol Corporate Standard en de eisen van de CO₂-Prestatieladder (Handboek 3.1). Hierbij worden de emissies onderverdeeld in scope 1 (directe emissies), scope 2 (indirecte emissies door ingekochte energie) en, waar relevant, scope 3 (overige indirecte emissies in de waardeketen). Een opsomming wordt hieronder gegeven:

- Scope 1 emissies: directe invloed;
 - Gasverbruik gebouwen,
 - Brandstofverbruik bedrijfswagens,
- Scope 2 emissies: indirecte invloed,
 - Elektriciteitsverbruik gebouwen en vervoer,

Er worden vooralsnog geen zogenaamde scope 3 emissies meegenomen in de CO₂-inventaris van Adriaans B.V.



Figuur 1. Overzicht CO₂-emissies per scope.

2.2.2 Emissieactiviteiten van de organisatie

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

Gebouwen

Adriaans B.V. is gevestigd aan Loeswijk 40, 5731 VL te Mierlo (gemeente Geldrop-Mierlo). De locatie bevindt zich op een kleinschalig bedrijventerrein aan de rand van een woonomgeving. Het terrein bestaat uit een kantoorgebouw en twee overdekte bedrijfsruimten (loodsen), met bijbehorend buitenterrein voor parkeren, opslag en het stallen van voertuigen. De gebouwen zijn in eigendom van Adriaans B.V.

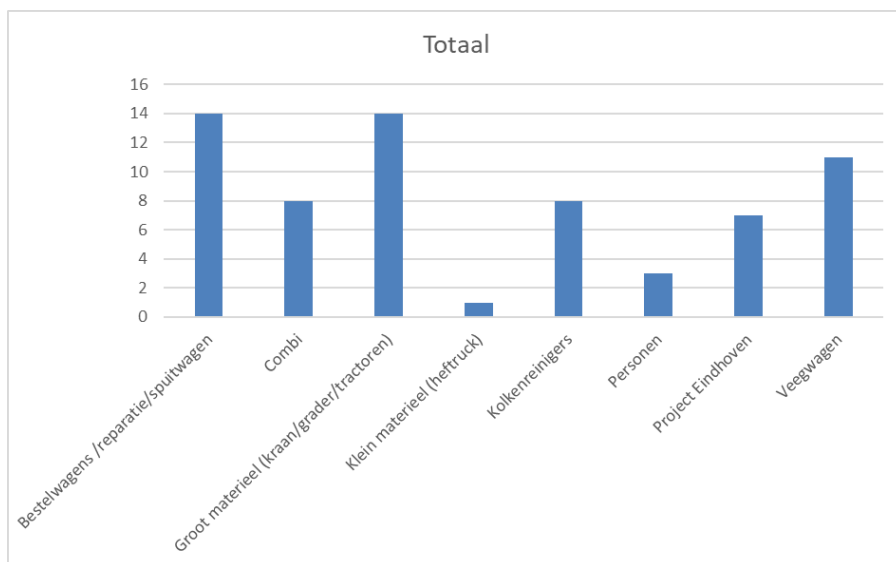
- Kantoor: Het kantoorgebouw heeft een gebruiksfunctie kantoor en een vloeroppervlakte van circa 122 m². Het oorspronkelijke bouwjaar is 2006. Het kantoor wordt gebruikt voor administratieve werkzaamheden, planning en managementactiviteiten.
- Bedrijfshallen / overdekte ruimten: Op het terrein bevinden zich twee overdekte bedrijfsruimten die worden gebruikt voor opslag van materieel, voertuigen en materialen, alsmede voor onderhouds- en voorbereidende werkzaamheden. De bedrijfshal is voorzien 26 x 5 zonnepanelen geplaatst met een zuidwestelijke oriëntatie.

Vervoer

Adriaans B.V. beschikt over een divers en gespecialiseerd wagenpark dat aansluit bij de aard van de bedrijfsactiviteiten op het gebied van riooltechniek, reiniging en onderhoud. Het wagenpark bestaat uit:

- Vrachtwagens, waaronder veegwagens, kolkenreinigers en combi-units voor rioolreiniging;
- Bestelbussen, ingezet voor reparatie- en servicewerkzaamheden, spuitwagens en projectgebonden activiteiten (o.a. project Eindhoven);
- Personenauto's voor ondersteunende en leidinggevende functies;
- Landbouw- en groot materieel, zoals tractoren, wielkranen, loaders, weegschaven, straatreinigingsmachines en onkruidborstels;
- Klein materieel, waaronder een heftruck.

In onderstaande figuur zijn de aantallen voertuigen per categorie weergegeven. Het volledige wagenpark maakt gebruik van diesel als brandstof. Sinds 2025 is op het bedrijfsterrein een HVO-tank (Hydrotreated Vegetable Oil) geplaatst. Vanaf medio 2025 wordt voor een deel van het bedrijfswagenpark HVO toegepast als alternatief voor fossiele diesel. Dit betreft met name voertuigen die worden ingezet op project- en aanbesteding gebonden werkzaamheden, waar het gebruik van hernieuwbare brandstoffen in toenemende mate wordt voorgeschreven, bijvoorbeeld binnen gemeentelijke bestekken.



Figuur 2. Verdeling soorten voertuigen die in gebruik zijn.

2.2.3 Projecten met gunningsvoordeel

Het project Eindhoven betreft werkzaamheden voor de gemeente Eindhoven op het gebied van rioolreparatie, onderhoud aan huisaansluitingen en aanverwante infrastructurele werkzaamheden. Sinds de gunning

van het nieuwe bestek in 2020 is de omvang van het project toegenomen en vormt het een structureel onderdeel van de bedrijfsactiviteiten van Adriaans B.V.

Aan het project zijn 7 vaste bestelbussen gekoppeld (aangeduid als “Project Eindhoven”). Deze voertuigen worden ingezet voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden op locatie en vormen de primaire transport- en werkmiddelen binnen het project.

Daarnaast kan, afhankelijk van de aard en omvang van de werkzaamheden, aanvullend specialistisch materieel worden ingezet, zoals reinigingsvoertuigen of ondersteunende vrachtwagens. Het brandstofverbruik van de aan het project gekoppelde bestelbussen enige directe emissiebron binnen dit project.

Alle voertuigen rijden op diesel; sinds medio 2025 wordt voor een deel van de projectvoertuigen gebruik gemaakt van HVO-brandstof, conform aanbestedingseisen van de gemeente.

2.3 Vaststellen omvang van de organisatie

Conform paragraaf 4.2 van de CO₂-Prestatieladder wordt de omvang van een organisatie bepaald aan de hand van de totale jaarlijkse CO₂-uitstoot. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen kleine, middelgrote en grote organisaties (zie Tabel 4.1 van het handboek CO₂-Prestatieladder).

Adriaans heeft in het jaar 2025 een totale CO₂-uitstoot van 2265 ton CO₂ gerapporteerd. Daarmee valt de organisatie net binnen de grens van 2500 ton CO₂ per jaar, die geldt voor de classificatie ‘middelgrote organisatie (M)’.

3 Methodiek bepaling CO2-emissies

3.1 Basisjaar en herberekening

Het basisjaar voor de bepaling van de doelstelling is 2021. Het meest recente jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn is 2025.

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.

3.2 Uitsluitingen

Hieronder worden de uitsluitingen opgesomd.

Koudemiddelen

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

Woon-werkverkeer

De emissies door woon-werkverkeer worden nog niet in kaart gebracht. Deze is vooralsnog 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 door Maxim Luttmer, maar niet geverifieerd door een externe auditor.

3.3 Borging datakwaliteit

Adriaans B.V. maakt gebruik van de online milieu en CO2 data platform de Carbon Manager (www.carbon-manager.nl). Met behulp van dit online systeem gebruikt Adriaans B.V. ook een aantal mogelijkheden om de datakwaliteit te borgen. 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 KAM manager als de expert, de verantwoordelijke voor het opstellen van de CO2-footprint, kunnen inloggen in het systeem.
- De KAM manager stuurt data door naar de expert die wordt ingevoerd in het online systeem. Hierbij voegt de expert bij de ingevoerde data bewijslast (facturen, e.d.), en geeft aan of de data gemeten of dat het een schatting betreft.

- De KAM manager controleert en accordeert de CO2-footprint in het systeem en archiveert daarna de CO2-footprint (kopie wegschrijven).
- De externe auditor heeft (beperkte) toegang tot de applicatie om periodiek een steekproef te kunnen uitvoeren.

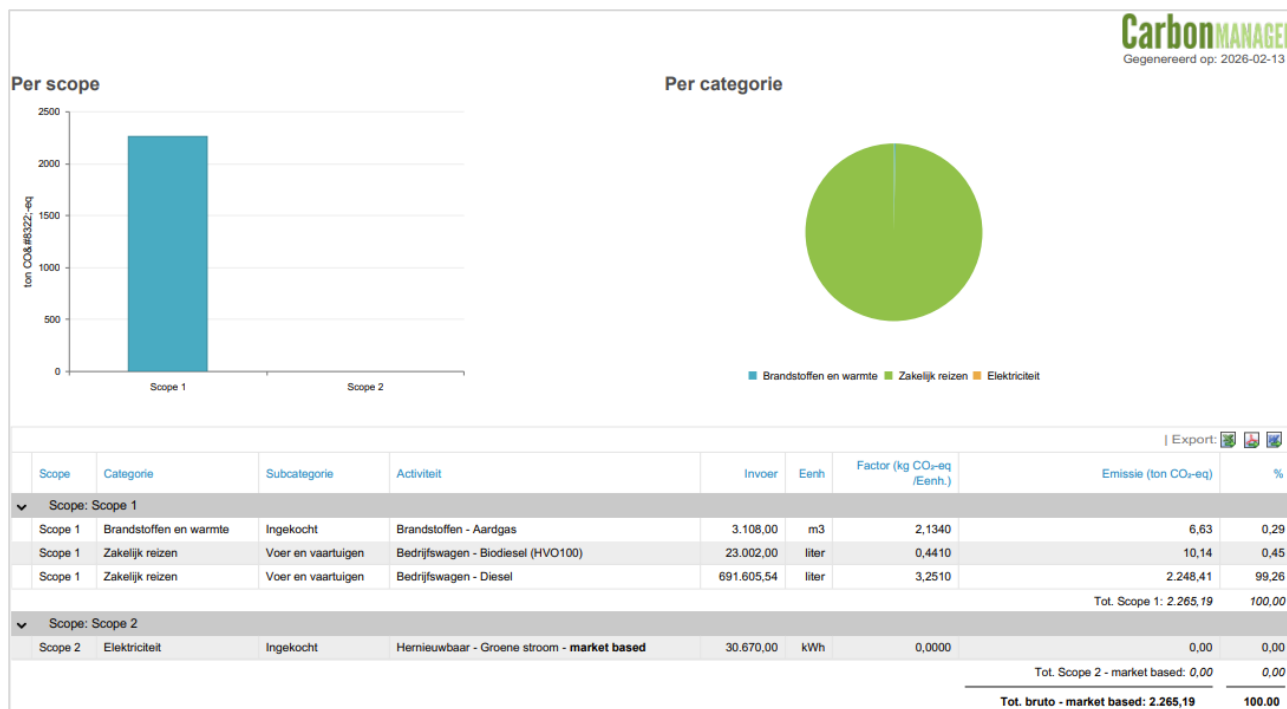
En verder

- 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, dit gebeurt automatisch.
- Data invoer kan per jaar, kwartaal of maand. Op dit moment gaat het nog per kwartaal, maar in vervolg wordt getracht dit per maand te doen.
- De organisatie maakt periodiek 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. Jaarlijks wordt er een verbeterplan gemaakt met daaraan gekoppelde maatregelen om de nauwkeurigheid van de inschattingen te verbeteren.

4 Analyse CO2-emissies

4.1 Huidige CO2-emissies

In onderstaande tabel is de CO₂-footprint weergegeven op basis van de market-based methode, conform het GHG-Protocol. Dit betekent dat voor ingekochte elektriciteit wordt gerekend met emissiefactoren die aansluiten bij de daadwerkelijk ingekochte stroom. In dit geval inclusief de inkoop van hernieuwbare stroom middels garanties van oorsprong, in plaats van met het gemiddelde landelijke elektriciteitsmix.



Figuur 3. CO2-emissies meest recente jaar.

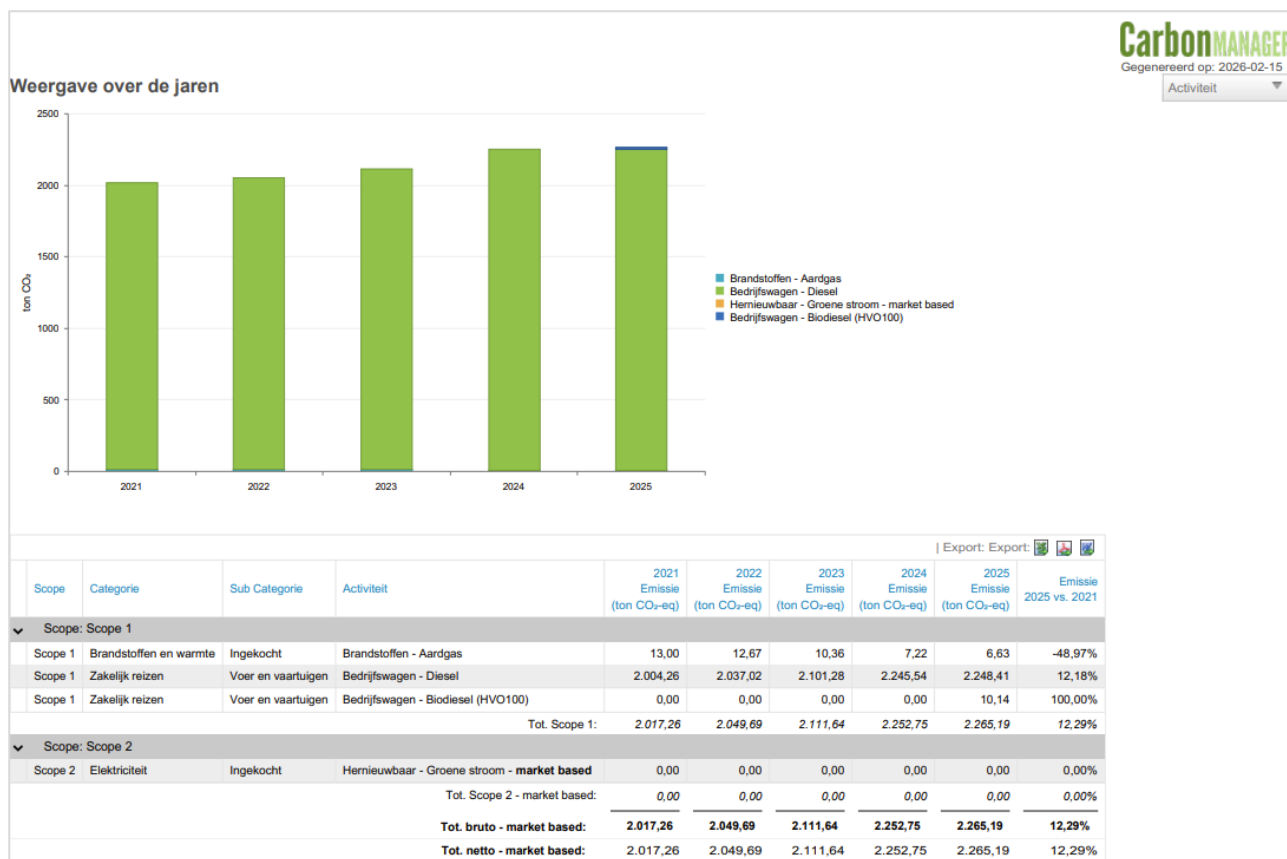
De totale CO₂-footprint bedraagt 2.265 ton CO₂-eq (market-based). De uitstoot is volledig geconcentreerd in Scope 1. Scope 2 (elektriciteit) draagt in deze weergave niet bij aan de emissies, omdat uitsluitend hernieuwbare elektriciteit met een emissiefactor van 0 is opgenomen.

De uitstoot is vrijwel volledig toe te schrijven aan zakelijk reizen, en daarbinnen specifiek aan: Dieselverbruik van bedrijfswagens, dat circa 99% van de totale footprint vertegenwoordigt. HVO100 en aardgas leveren slechts een zeer beperkte bijdrage.

4.2 Historische CO2-emissies

4.2.1 Trendanalyse basisjaar versus meest recente jaar

Onderstaande figuur en tabel laat de historische CO2-emissies zien ten opzichte van het basisjaar 2021 en het referentiejaar 2025.



Figuur 4. Historische CO₂-emissies (2021-2025)

De totale CO₂-uitstoot (market-based) stijgt van 2.017 ton in 2021 naar 2.265 ton in 2025. Dit betekent een toename van circa 12% over vijf jaar. De stijging is geleidelijk zichtbaar vanaf 2021 en zet door in 2024 en 2025.

De uitstoot bestaat vrijwel volledig uit Scope 1.

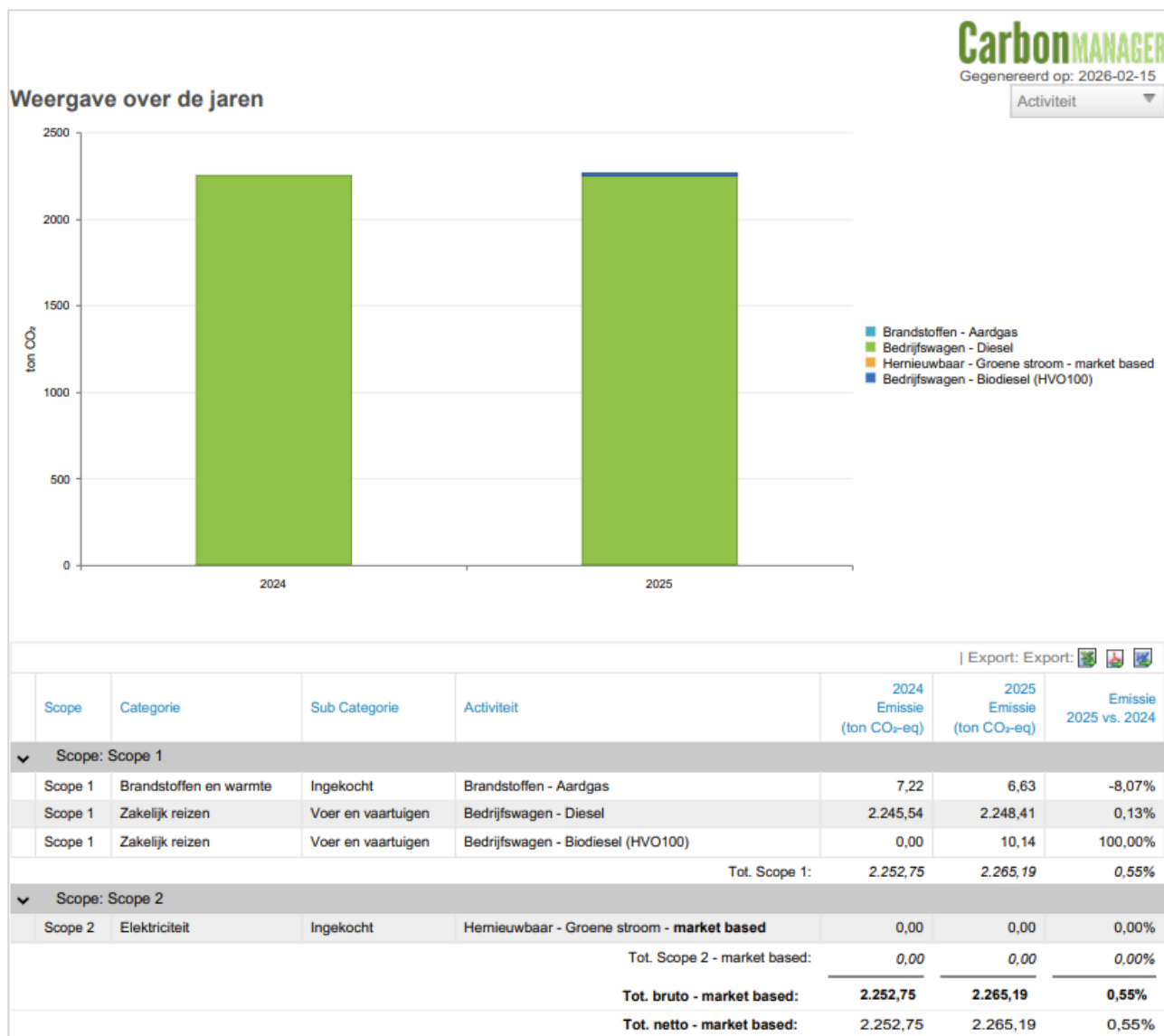
- Binnen Scope 1 wordt de footprint vrijwel volledig bepaald door zakelijk vervoer, met name dieselverbruik van vrachtwagens/bedrijfswagens.
- Aardgas laat juist een dalende trend zien.
- Elektriciteit heeft (market-based) geen bijdrage (door de inkoop van groene stroom).

De trendgrafiek laat zien dat de stijging vrijwel één-op-één samenhangt met het dieselverbruik. De toename is te verklaren door:

- Een groei van het aantal projecten, waardoor meer transportbewegingen plaatsvinden.
- Een uitbreiding van het wagenpark (circa 8 nieuwe voertuigen), wat direct leidt tot meer brandstofverbruik.
- Een toename van reinigings- en veegactiviteiten, met bijbehorende inzet van vrachtwagens.
- Een algemene omzetgroei en groei van het aantal FTE, door een schaalvergroting van de organisatie.

4.2.2 Trendanalyse referentiejaar versus meest recente jaar

Onderstaande figuur laat de historische CO₂-emissies zien voor de jaren 2024 en 2025.

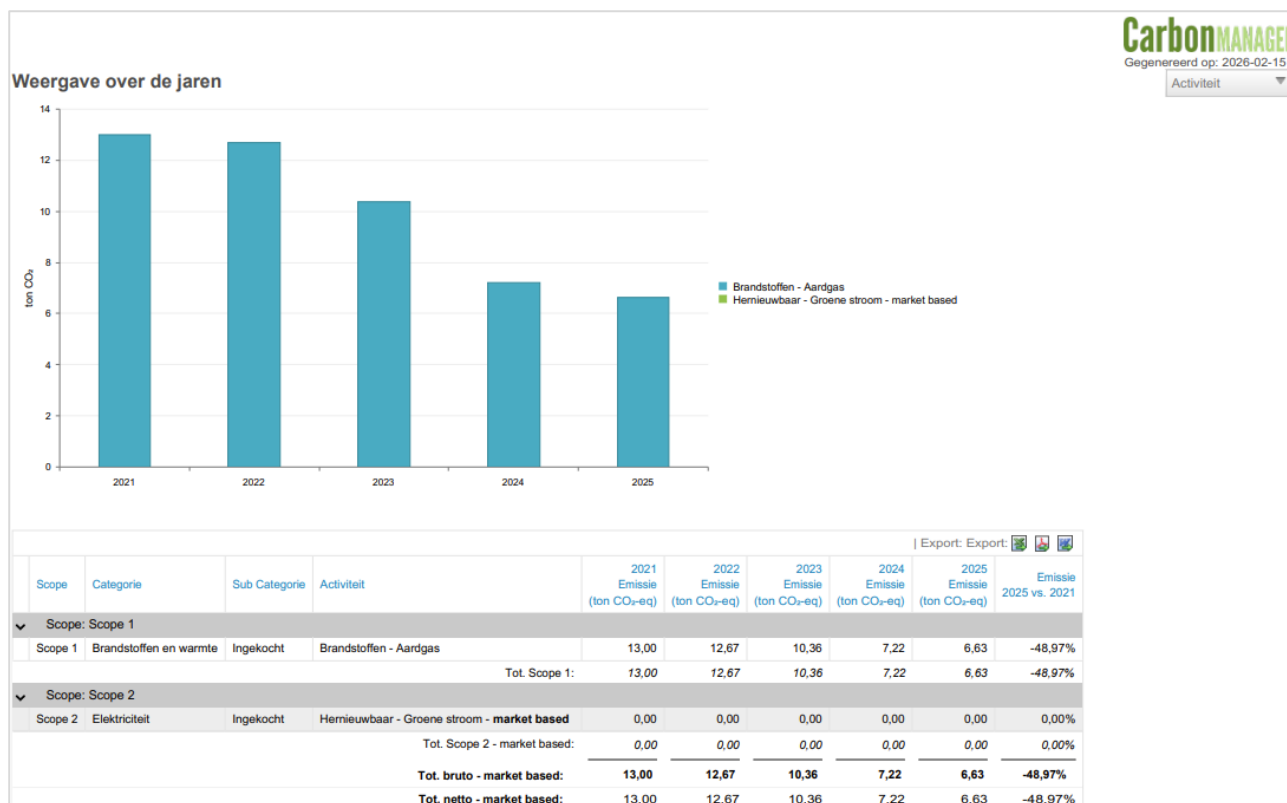


Figuur 5. Historische CO₂-emissies (2024 - 2025).

De totale CO₂-uitstoot is in 2025 nagenoeg gelijk gebleven ten opzichte van 2024 (+0,55%). Het dieselvebruik laat een zeer lichte stijging zien, terwijl aardgas juist beperkt is afgenomen (circa -8%). Daarnaast is er sprake van een verschuiving binnen de brandstofmix. Halverwege 2025 is op het terrein van Adriaans B.V. een HVO100-tank geplaatst, waardoor voertuigen deels zijn overgeschakeld op HVO100. Elektriciteit is in 2025 volledig als hernieuwbaar (market-based) verwerkt en draagt daardoor niet bij aan de CO₂-uitstoot.

4.2.3 Analyse gebouwen

Onderstaande figuur laat de historische CO₂-emissies zien voor de jaren 2021 en 2025 voor gebouwen.



Figuur 6. Historische CO₂-emissies (2021-2025).

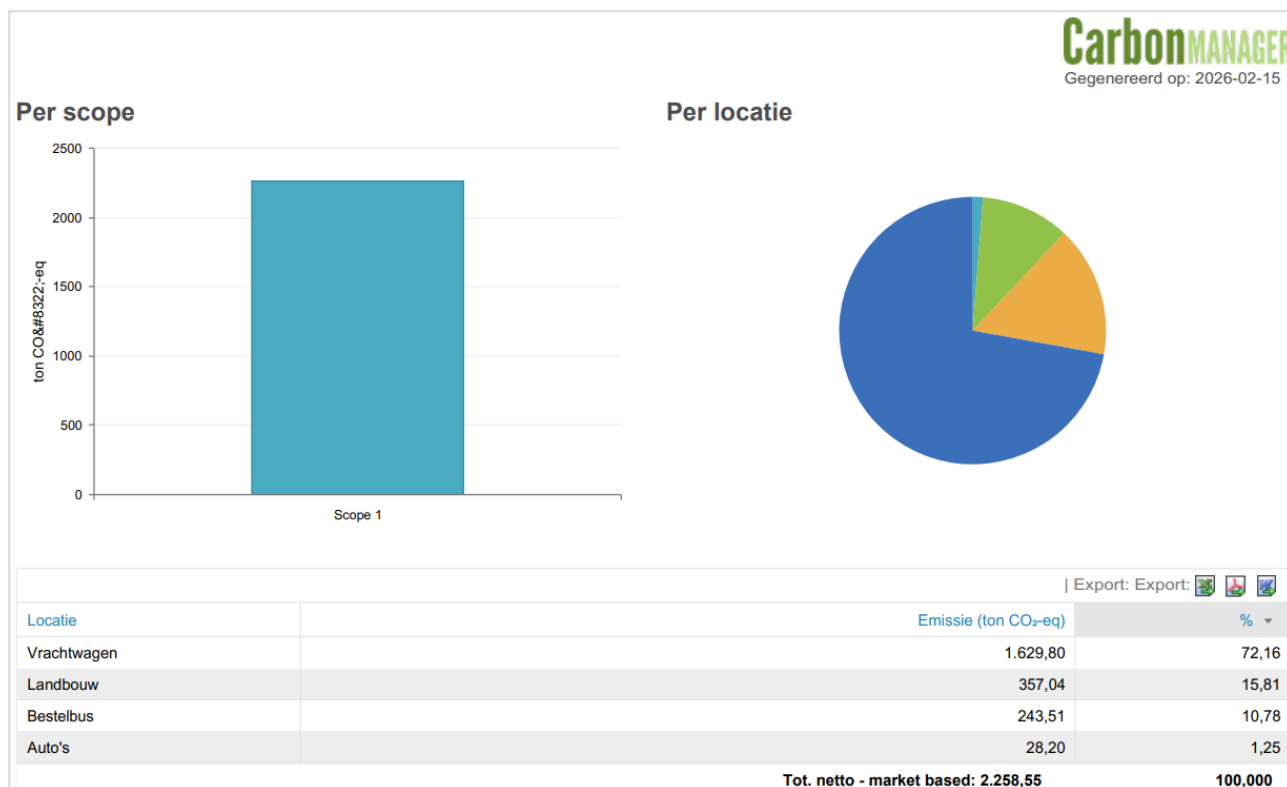
De CO₂-uitstoot van het gebouw in Mierlo laat over de periode 2021-2025 een duidelijke dalende trend zien. De emissies nemen af van circa 13 ton in 2021 naar circa 6,6 ton in 2025. Dit betekent een reductie van ongeveer 49% ten opzichte van 2021.

Belangrijkste observaties:

- De uitstoot is volledig afkomstig uit aardgasverbruik (Scope 1).
- Elektriciteit draagt in de market-based benadering niet bij aan de uitstoot.

4.2.4 Analyse vervoer

Onderstaande figuur laat de CO₂-emissies zien voor de het jaar 2025 voor vervoer.



Figuur 7. CO₂-emissies vervoer 2025.

De totale netto CO₂-uitstoot bedraagt circa 2.259 ton CO₂ en is volledig toe te schrijven aan brandstofverbruik (Scope 1). De uitstoot is sterk geconcentreerd in het zware materieel.

Vrachtwagens vormen met ruim 70% veruit de grootste emissiebron binnen de organisatie. Landbouwmaterieel draagt ongeveer 16% bij, gevolgd door bestelbussen met circa 11%. De bijdrage van personenauto's is met ongeveer 1% zeer beperkt. De emissies zijn daarmee duidelijk mobiliteits- en materieel gedreven, waarbij het zware transport dominant is. Dit betekent dat maatregelen gericht op vrachtwagens en zwaar materieel de grootste potentiële impact hebben op de totale CO₂-uitstoot.

4.2.5 *Projecten met gunningsvoordeel*

Onderstaande figuur laat de historische CO₂-emissies zien voor de jaren 2021 en 2025 voor het gunningsproject Eindhoven.



Figuur 8. Historische CO₂-emissies (2021-2025) - Project Eindhoven

De CO₂-uitstoot van het gunningsproject Eindhoven is sinds 2021 sterk gedaald (circa -44%). Na een duidelijke afname in de eerste jaren stabiliseert het emissieniveau vanaf 2023. Tussen 2024 en 2025 is een lichte stijging zichtbaar (van circa 60 naar 62 ton; ongeveer +4%). De emissies zijn volledig toe te schrijven aan het diesilverbruik van bedrijfswagens.

De organisatie brede maatregelen op het gebied van brandstofverduurzaming gelden ook voor dit project. Zo kan in de komende jaren eveneens HVO worden ingezet, wat naar verwachting zal bijdragen aan verdere reductie van de projectgebonden CO₂-uitstoot.

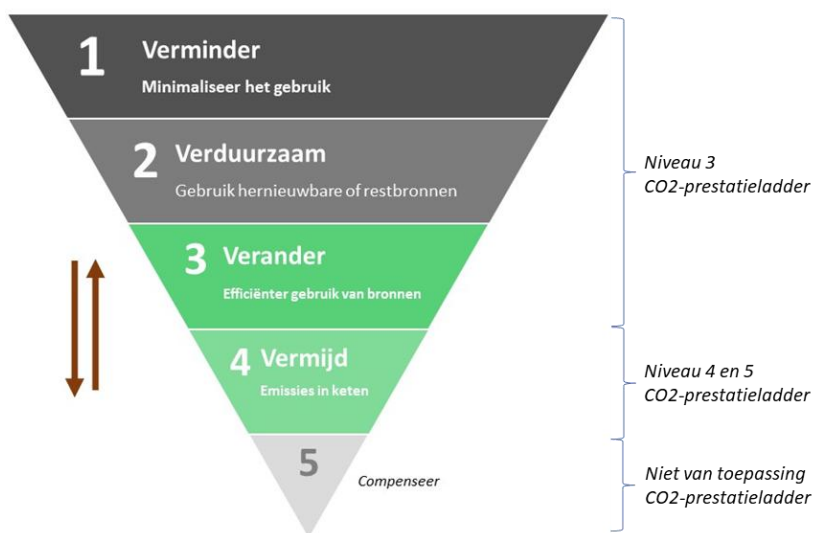
5 Strategie en doelstellingen

5.1 Beleid

Adriaans B.V. heeft zich ten doel gesteld om de CO₂-uitstoot te reduceren door het energieverbruik:

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

Adriaans B.V. stelt hierbij doelstellingen gericht op de bedrijfsgebouwen (kantoor en opslag), het wagenpark, materieel, vervoer, en de projectlocaties.



Figuur 9. CO₂-emissiereductiestrategie.

5.2 Doelstellingen

5.2.1 Introductie

Adriaans B.V. heeft in de afgelopen periode gewerkt met een relatieve reductiedoelstelling. Voor de periode 2021-2025 was het doel om een CO₂-reductie van 30% te realiseren ten opzichte van 2021, gerelateerd aan de omzet. Dit betekent dat de CO₂-uitstoot per eenheid omzet met 30% moest afnemen. Deze doelstelling richtte zich primair op Scope 1, aangezien het grootste deel van de emissies voortkomt uit brandstofverbruik van het wagenpark.

Voor Scope 2 hanteerde de organisatie een afzonderlijke doelstelling: het jaarlijks inkopen van 100% hernieuwbare elektriciteit (groene stroom met garanties van oorsprong), waardoor de elektriciteit gerelateerde emissies volgens de market-based methode structureel op nul worden gehouden.

De relatieve doelstelling heeft bijgedragen aan een structurele verbetering van de energie-efficiëntie en CO₂-intensiteit van de organisatie. Tegelijkertijd sluit deze benadering minder goed aan bij internationale klimaatkaders, waarin absolute emissiereductie centraal staat.

Daarom stapt Adriaans B.V. vanaf de volgende doelperiode over op een absolute reductiedoelstelling conform de systematiek van het Science Based Targets initiative (SBTi). Hierbij geldt 2030 als near-term doeljaar. Voor Scope 1 en 2 wordt het 1,5°C-scenario toegepast, wat inhoudt dat de organisatie haar absolute emissies in lijn brengt met het mondiale reductiepad dat nodig is om de opwarming te beperken tot maximaal 1,5°C.

Deze overgang betekent dat toekomstige reducties niet langer uitsluitend worden beoordeeld op basis van uitstoot per eenheid omzet, maar op basis van de totale absolute uitstoot (ton CO₂-eq). Hierdoor wordt gewaarborgd dat emissiereductie niet afhankelijk is van economische groei of fluctuaties in omzet.

Samengevat:

Tot en met 2025:

- Scope 1: t.o.v. het basisjaar 2021 - 30% reductie in CO₂-intensiteit (t.o.v. omzet) in 2025
- Scope 2: jaarlijks 100% inkoop van hernieuwbare elektriciteit (market-based nul)

Vanaf 2026 richting 2030 (SBTi-benadering - near-term target):

- Scope 1 en 2: t.o.v. het basisjaar 2021 - 42% absolute emissiereductie conform het 1,5°C-pad
- Scope 2: jaarlijks 100% inkoop van hernieuwbare elektriciteit (market-based nul)

Scope 3 wordt momenteel in kaart gebracht. Zodra deze emissies volledig zijn geïnventariseerd, zal worden beoordeeld of en hoe deze binnen de SBTi-systematiek worden opgenomen.

5.3 Voortgang doelstellingen

5.3.1 Absolute CO₂-emissies

In absolute zin is tussen 2021 en 2025 geen reductie van de totale CO₂-emissies gerealiseerd. De totale uitstoot (market-based) is in deze periode licht toegenomen (12%). Deze ontwikkeling kent echter duidelijke structurele oorzaken. In dezelfde periode is sprake geweest van groei in omzet, uitbreiding van het aantal FTE en een toename van de operationele activiteiten. Met name het zakelijke vervoer - dat het grootste aandeel in de footprint vertegenwoordigt - is hierdoor in absolute omvang toegenomen.

De stijging van de absolute emissies moet daarom worden gezien in het licht van deze organisatorische groei. Er is geen sprake van verslechterde efficiëntie, maar van volumegroei binnen de bedrijfsvoering.

Binnen scope 2 is de doelstelling ten aanzien van de inkoop van groene stroom gerealiseerd. De organisatie koopt 100% groene elektriciteit in voor haar gebouwen, waardoor de market-based emissies voor elektriciteit op nul uitkomen. Hiermee is deze specifieke doelstelling behaald.

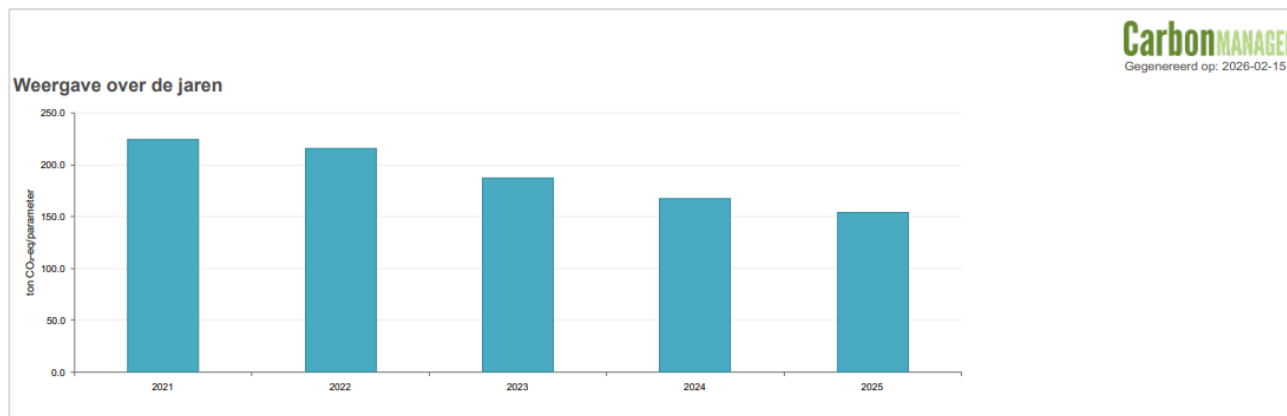
Op basis van de voorgenomen maatregelen (zie energie actieplan 2026-2030) - waaronder structurele inzet van HVO, verdere elektrificatie van het wagenpark en optimalisatie van brandstofverbruik - wordt verwacht dat tussen 2026 en 2030 een substantiële absolute emissiereductie kan worden gerealiseerd.

Gegeven de huidige emissies, waarbij het merendeel van de uitstoot voortkomt uit dieselverbruik binnen scope 1, ligt een absolute reductie in de orde van grootte van 36-45% in 2030 ten opzichte van 2021 binnen realistische bandbreedte.

De daadwerkelijke realisatie is mede afhankelijk van de ontwikkeling van de bedrijfsomvang en het activiteitsniveau..

5.3.2 Relatieve CO₂-emissies

Onderstaande figuur laat de CO₂-intensiteit zien voor de jaren 2021 en 2025 voor gebouwen.



Figuur 10. Historische CO₂-intensiteit 2021-2025 (ton CO₂/omzet).

De CO₂-uitstoot per miljoen euro omzet laat een duidelijke daling zien over de periode 2021-2025. De totale intensiteit daalt met circa 31% ten opzichte van 2021. Daarmee is de reductiedoelstelling van 30% (t.o.v. 2021, gerelateerd aan omzet) in 2025 gerealiseerd.

Observaties per emissiebron:

- Diesilverbruik van bedrijfswagens bepaalt vrijwel volledig de CO₂-intensiteit. Deze daalt met circa 31% ten opzichte van 2021.
- Aardgas laat een sterkere relatieve daling zien (bijna -70%), maar heeft een beperkte invloed op het totaal.
- HVO100 wordt in 2025 voor het eerst zichtbaar in de cijfers. Het aandeel is nog beperkt, maar draagt bij aan verdere verduurzaming van het brandstofgebruik.
- Elektriciteit (Scope 2, market-based) heeft geen bijdrage aan de intensiteit, doordat 100% groene stroom wordt ingekocht.