

CO₂-rapportage

Eerste helft van 2025

15 december 2025

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	3
2	Algemeen	4
2.1	Beschrijving organisatie	4
2.2	Verantwoordelijkheid voor opstellen	4
2.3	Organisatorische grenzen	4
2.4	Onzekerheid CO ₂ -emissie inventarisatie	5
3	Analyse scopes in 2025	6
3.1	Scope 1 uitstoot	6
3.2	Scope 2 uitstoot	7
4	Vergelijking doelstellingen t.o.v. referentiejaar 2019	8
4.1	Doelstellingen	8
4.2	Analyse scope 1	9
4.3	Analyse scope 2	13
5	Reductiemaatregelen	15
5.1	Scope 1	15
5.2	Scope 2	16
5.3	Scope 3	17

1 Samenvatting

Deze rapportage beschrijft de CO₂-uitstoot die in de eerste helft van 2025 (H1-2025) is veroorzaakt door de bedrijfsactiviteiten van VConsyst Participaties B.V. en de daaronder vallende ondernemingen. De resultaten geven inzicht in de belangrijkste emissiebronnen en laten zien in hoeverre de reductiedoelstellingen voor 2025 binnen bereik liggen.

De inventarisatie is opgebouwd volgens de indeling in drie scopes. Binnen elke scope zijn meerdere CO₂-emissiebronnen opgenomen. Voor de periode tot en met 2026 zijn reductiedoelstellingen vastgesteld, met 2019 als referentiejaar. Op basis van de gegevens over H1-2025 is beoordeeld of de doelstellingen voor 2025 naar verwachting haalbaar zijn.

Scope 3 (indirecte up- en downstream emissies) wordt hierin niet beoordeeld op halfjaarbasis. Deze scope wordt eenmaal per kalenderjaar geïnventariseerd en geëvalueerd.

SCOPE 1 – Directe emissies

Binnen scope 1 (directe emissies) geldt voor 2024 een aangescherpte doelstelling: een daling van de CO₂-uitstoot per goederenvoertuig (vrachtwagens en bestelbussen) ten opzichte van 2019. De totale uitstoot in H1-2025 bedraagt 773 ton CO₂. In dezelfde periode waren 54 goederenvoertuigen in gebruik, wat neerkomt op 14 ton CO₂ per goederenvoertuig.

SCOPE 1: 14 ton uitstoot per goederenvoertuig = 60,1% minder dan in heel 2019



Of de reductiedoelstelling van 47 ton CO₂-uitstoot per goederenvoertuig over heel 2025 wordt gehaald, hangt af van de emissies in H2-2025. Op basis van de resultaten over H1-2025 ligt realisatie van de doelstelling in 2025 voor de hand. Voor de verdere analyse wordt er naar hoofdstuk 3 verwezen.

SCOPE 2 – Indirecte emissies

Binnen scope 2 (indirecte emissies door energieverbruik) is in H1-2025 in totaal 11 ton CO₂ uitgestoten. Dit is 119 ton CO₂ minder dan in dezelfde periode in 2019.

SCOPE 2: 11 ton CO₂-uitstoot = 91,2% minder dan in 2019



Daarmee is de doelstelling voor 2024 van 74% emissiereductie naar verwachting haalbaar. Voor de verdere analyse wordt er naar hoofdstuk 3 verwezen.

2 Algemeen

In het milieubeleid is vastgelegd dat VConsyst Participaties B.V. de leefomgeving wil beschermen en verbeteren voor iedereen. Alle activiteiten door VConsyst zijn vertaald naar CO₂-emissies. Binnen de afgesproken periode moet het geheel aan activiteiten tot minder CO₂-uitstoot leiden. Om dit te bereiken worden reductiemaatregelen vastgesteld en tot uitvoering gebracht. Door tweemaal per jaar de CO₂-uitstoot te meten, wordt beoordeeld of de gestelde reductiedoelen gehaald worden, dan wel bijstelling nodig hebben.

2.1 Beschrijving organisatie

VConsyst Participaties B.V. en de daaronder vallende ondernemingen leveren totaaloplossingen in de afvalinzameling en metaalbewerking. Hier gaan we uit van de ondergaande uitgangspunten:

Missie:

“Een gewaardeerd en deskundig partner zijn die met slimme oplossingen ontzorgt bij het realiseren van een opgeruimde openbare leefomgeving.”

Visie:

“Onze openbare leefomgeving moeiteloos en duurzaam opgeruimd houden.”

Dit staat, samen met de kernwaarden Vertrouwd, Vakkundig, Vernieuwend, Verbonden en Verantwoord, centraal in de ontwikkeling van ons bedrijf, onze producten en diensten en in de relaties met onze medewerkers, klanten en overige belanghebbenden. Gedreven door de overtuiging van eenvoud, werken medewerkers aan de versimpeling van complexe processen. Met het leveren van totaalconcepten ondersteunen en ontzorgen zij hun klanten in de dagelijkse leefomgeving en werkzaamheden.

VConsyst Participaties B.V. maakt deel uit van de Venture Group, een krachtige holding die wereldwijd actief is en ruim duizend medewerkers heeft.

2.2 Verantwoordelijkheid voor opstellen

Het verantwoordelijke directielid voor VConsyst Participaties B.V. is John Wösten (CEO). De rapportage met de daarbij behorende duurzaamheidsberekeningen zijn opgesteld binnen het KAM-team door Wouter Slot (Coördinator duurzaamheid) en intern in dit team gecontroleerd.

2.3 Organisatorische grenzen

De bedrijfsactiviteiten van VConsyst Participaties B.V. vallen binnen de organisatorische grenzen van deze CO₂-emissie inventarisatie. Hierin zijn er 6 locaties, op 3 daarvan vinden productiewerkzaamheden plaats, met twee service locaties en één hoofdlocatie. In de CO₂-emissie inventaris is het energieverbruik van de servicelocaties meegenomen.

Uitgesloten als emissiebron zijn lasgassen en koudemiddelen:

- De emissies van lasgassen op de 3 productielocaties veroorzaken een verwaarloosbare uitstoot.
- De emissies van koudemiddelen zoals airco's zijn minimaal.

De CO₂-emissies in scope 1 en 2 zijn vastgesteld door invoer van verbruiken in de Milieubarometer van Stichting Stimular (www.Milieubarometer.nl). Scope 3 emissies zijn o.a. bepaald door gebruik te maken van de informatie op de website www.co2emissiefactoren.nl.

2.4 Onzekerheid CO₂-emissie inventarisatie

In onderstaande tabel is een inschatting gemaakt van de onzekerheidsfactor van de emissie inventarisatie:

Tabel 1 - Onzekerheid inventarisatie

Emissie	Grondslag	Onzekerheid	Significantie
Aardgas	Facturen en/of overzichten leveranciers en meterstanden	De periode op de factuur kan afwijken van de rapportageperiode.	Verwaarloosbaar
Lasgassen	Facturen leveranciers	Op rapportage moment mogelijk grotere hoeveelheid voorraad dan gemiddeld tijdens andere rapportage momenten.	Verwaarloosbaar
Pellets	Facturen leverancier	Factuur in de betreffende periode kan afwijken van het daadwerkelijke verbruik. Zo is er verbruik, maar is er geen pellets ingekocht. Het verbruik is laag en de emissie daardoor ook.	Verwaarloosbaar
Brandstof-verbruik materieel	Facturen en/of overzichten leveranciers brandstoffen, oliën en LPG.	Op rapportagemoment mogelijk grotere hoeveelheid voorraad dan gemiddeld tijdens andere rapportage momenten. Niet gedeclareerde tankbeurten buiten tankpassen om zijn niet opgenomen.	Verwaarloosbaar
Elektriciteits-verbruik	Op basis van downloads van website van leveranciers. Aanvullend indien nodig: Facturen leveranciers en meterstanden.	De periode op de factuur kan afwijken van de rapportageperiode.	Verwaarloosbaar
Gedeclareerde KM	Declaraties opgave salarisadministratie	De periode op de declaratieopgave kan afwijken van de rapportageperiode. Ook is er onzekerheid of alle ritten worden gedeclareerd.	Verwaarloosbaar
Vliegverkeer	Boekingsbewijzen en e-tickets	Mogelijke afwijking van daadwerkelijk gevlogen route.	Verwaarloosbaar

Grotendeels zijn de data zeer nauwkeurig, omdat de data aangeleverd worden door leveranciers. In enkele gevallen geldt dat er onzekerheid kan bestaan over de nauwkeurigheid. Hierbij wordt de best mogelijke inschatting gemaakt van werkelijke waarden. De onzekerheid wordt ingeschat als < 10%.

3 Analyse scopes in 2025

Deze rapportage betreft een halfjaarlijkse update en is gebaseerd op de beschikbare gegevens over de eerste helft van 2025. De analyse richt zich daarmee op scopes 1 en 2, waarvoor tussentijdse monitoring passend is binnen de reductiedoelstellingen.

Scope 3, net zoals de analyse op de totale uitstoot, wordt hier niet opgenomen in halfjaarlijkse rapportages. Deze scope wordt uitsluitend geanalyseerd in de jaarlijkse rapportage over het volledige kalenderjaar, omdat de benodigde gegevensverzameling en afbakening doorgaans pas na afloop van het jaar volledig en consistent kan worden vastgesteld.

3.1 Scope 1 uitstoot

Scope 1 omvat de directe CO₂-emissies uit bronnen die VConsyst zelf bezit of beheert. Voor VConsyst gaat het in de praktijk met name om brandstofverbruik van het eigen wagenpark (vrachtwagens en bestelbussen) en eventueel aardgas of andere brandstoffen voor verwarming en procesdoeleinden op locaties die onder eigen operationele controle vallen. Voor het eerste halfjaar 2025 ziet dit er volgt uit.

Tabel 2 – ton CO₂-eq Scope 1

Ton CO ₂ -eq Scope 1	Genemuiden	Gorredijk	Maarssen	Nunspeet	Service	Totaal
Brandstof & warmte						
Aardgas voor verwarming	0	45,3	84,3	4,7	13,8	148,1
Aardgas voor productie	0	39,0	0	0	0	39,0
Houtpellets uit droge reststroom	0	0	0	0	0	0,0
Zakelijk verkeer						
Personenwagen benzine	49,2	0	0	6,1	13,1	68,4
Personenwagen diesel	0	0	0	0	0	0,0
Mobiele werktuigen						
Benzine	0	0	0	5,8	0,3	6,02
LPG	0	0	2,3	0	0	2,3
Goederenvervoer						
AdBlue	0	0	0	0	1,51	1,5
Bestelwagen diesel	0	1,0	0	22,1	29,7	52,8
Vrachtwagen diesel	0	0	0	0	454,0	454,0
Vrachtwagen HVO100	0	0	0	0	0,5	0,5
TOTAAL scope 1	49,2	85,3	86,5	38,7	512,9	772,6

De totale uitstoot voor scope 1 ongeveer 772,6 ton CO₂-eq. Kijkende naar het totale bedrijf heeft de serviceafdeling met de diesel vrachtwagen het grootste aandeel met 58% van de totale uitstoot. Dit zijn de servicetrucks, waswagens en servicebussen (het goederenvervoer). Verder op de tweede plek is de grootste uitstoter het aardgas voor verwarmen met 19% en de personenwagens met 9% van de uitstoot.

De serviceafdeling is ook het grootste deel van alle locaties van de scope 1 uitstoot kijkende naar de locaties met 66%. Met Gorredijk en Maarssen die de middengroep vormen en Genemuiden en Nunspeet duidelijk lagere scope 1 emissies in absolute zin.

3.2 Scope 2 uitstoot

Scope 2 omvat de indirecte CO₂-emissies die ontstaan bij de opwek van energie die VConsyst inkoopt en verbruikt. Voor VConsyst betreft dit primair ingekochte elektriciteit voor kantoren, werkplaatsen en productieactiviteiten en, indien relevant, ingekochte warmte of koeling (bijvoorbeeld via stadsverwarming of een warmtenet). De emissie vindt plaats bij de energieleverancier, maar wordt aan VConsyst toegerekend vanwege het energiegebruik. Voor het jaar 2025 ziet dit er als volgt uit.

Tabel 3 – Ton CO₂-eq Scope 2

Ton CO ₂ -eq Scope 2	Genemuiden	Gorredijk	Maarssen	Nunspeet	Service	Totaal
Elektriciteit						
Ingekochte elektriciteit	34,0	67,8	104,1	23,0	9,1	238,0
Waarvan groene stroom uit windkracht	-34,0	-67,8	-104,1	-23,0	-9,1	-238,0
Waarvan nacht- of dalverbruik elektriciteit	28,5%	15,5%	47,1%	ONBK*	ONBK*	29,4%
Waarvan voor opladen voertuigen	47,5%	0%	0%	0%	0%	6,1%
Zakelijk verkeer						
Elektrische auto's laadpas (gridmix stroom)	2,7	0,1	0	0	0	2,8
Gedeclareerde km privéauto's	6,5	0,2	0	0	0,4	7,0
Vliegtuig regionaal (<700 km)	0,3	0	0	0	0	0,3
Vliegtuig Europa (700-2500 km)	1,3	0	0	0	0	1,3
Vliegtuig mondiaal (>2500 km)	0	0	0	0	0	0,0
TOTAAL scope 2	10,7	0,3	0	0	0,4	11,4

*ONBK: Onbekend, het is onbekend wat het piek-/dalverbruik is voor deze locaties.

De totale scope 2-uitstoot in H1-2025 komt uit op 11,4 ton CO₂-eq. Deze uitstoot is verdeeld over meerdere locaties, zonder dat er echt één locatie uitspringt. Wel levert Genemuiden met 10,7 ton CO₂-eq veruit de grootste bijdrage. Dat is grotendeels te verklaren doordat de administratieve werkzaamheden hier zijn geplaatst. De bijbehorende mobiliteit gerelateerde emissies worden momenteel administratief aan Genemuiden toegerekend en kunnen intern nog niet verder worden uitgesplitst naar de andere locaties.

Gorredijk en de servicelocaties dragen slechts in beperkte mate bij aan de scope 2-uitstoot. Voor zowel Maarssen als Nunspeet geldt dat de ingekochte elektriciteit volledig is gecompenseerd, waardoor de scope 2-uitstoot daar op nul uitkomt. De servicelocaties, ondanks hun relatief grote aandeel in scope 1, hebben een beperkte scope 2-uitstoot.

Na correctie voor de volledig gecompenseerde elektriciteit is de resterende scope 2-uitstoot volledig toe te schrijven aan mobiliteit. De grootste bijdrage komt van gedeclareerde kilometers met privéauto's, goed voor 7,0 ton CO₂-eq. Het laden van elektrische voertuigen via publieke laadpassen volgt met 2,8 ton CO₂-eq. Zakelijke vliegtrips dragen in totaal 1,6 ton CO₂-eq bij en bestaan uitsluitend uit regionale en Europese vluchten. Daarmee kan worden geconcludeerd dat de scope 2-uitstoot in deze rapportageperiode volledig mobiliteitsgedreven is en niet meer wordt beïnvloed door het elektriciteitsverbruik op de locaties.

4 Vergelijking doelstellingen t.o.v. referentiejaar 2019

Hieronder volgt een toelichting per scope in vergelijking met dezelfde periode in referentiejaar 2019. Verder wordt er per scope de vooruitgang geëvalueerd.

4.1 Doelstellingen

VConsyst Participaties B.V. en daaronder vallende ondernemingen hebben zich ten doel gesteld om jaarlijks de CO₂-uitstoot te reduceren, die gevolg is van de bedrijfsvoering. Het referentiejaar is 2019. Uitgaand met de correctie van het faillissement van Koninklijke Bammens in december 2024. Vanwege de omvang van deze locatie heeft het faillissement grote gevolgen voor zowel de bedrijfsactiviteiten als de bijbehorende CO₂-uitstoot. Zo worden geen ondergrondse containers meer in Maarssen geproduceerd. Er is een doorstart gemaakt per 17 januari 2025.

Hieronder staan de doelstellingen van VConsyst tot en met 2026. In 2026 wordt er, in combinatie met de overstap naar handboek 4.0

Tabel 4 – Doelstellingen 2019 - 2026

Oud / nieuw	Referentie 2019	Doel 2020	Doel 2021	Doel 2022	Doel 2023	Doel 2024	Doel 2025	Doel 2026
Scope 1 per goederenvoertuig								
Doel	0%	NVT	NVT	NVT	NVT	-25%	-27%	-32%
CO ₂ -eq	64	NVT	NVT	NVT	NVT	48	47	44
Scope 2								
Doel	0%	-12%	-55%	-60%	-70%	-72 %	-74%	-76%
CO ₂ -eq	240	NVT	NVT	NVT	NVT	67	62	57
Scope 3								
Doel	0%	-0,1%	-0,2%	-0,3%	-0,4%	-0,5%	-0,6%	-0,7%
CO ₂ -eq	15.928	NVT	NVT	NVT	NVT	15.690	15.596	15.487

De vergelijking is uitgevoerd met het referentie halfjaar 2019.

4.2 Analyse scope 1

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de scope-1-emissies over de eerste helft van 2025, afgezet tegen het referentiejaar 2019. De weergegeven thema's vormen de kern van de operationele CO₂-uitstoot van VConsyst en omvatten brandstof- en warmtegebruik, zakelijke mobiliteit, mobiele werktuigen en goederenvervoer. Door de meerjarige ontwikkeling naast elkaar te plaatsen wordt zichtbaar in welke mate de ingezette maatregelen effect hebben en waar structurele stijgingen of dalingen optreden.

Tabel 5 – Scope 1 uitstoot in ton CO₂

Categorie	Referentie H1-2019	H1-2020	H1-2021	H1-2022	H1-2023	H1-2024	H1-2025	t.o.v. 2019
Brandstof & warmte	586	595	586	580	584	578	187	-68%
Zakelijk verkeer	184,6	118	184,6	78,3	73,5	74,7	68,41	-63%
Mobiele werktuigen	18,54	16	18,54	14	18	13,27	8,3	-55%
Goederen- vervoer	265,1	265	265	358	436,5	527,1	508,8	94%
Totaal	1.055	1.091	1.076	1.029	1.111	1.193	778,33	-26%

De scope 1-emissies laten over de periode 2019 tot en met 2024 een relatief stabiele trend zien, met een geleidelijke toename van de totale uitstoot. Dit hangt mede samen met de eerder benoemde toename in serviceactiviteiten. In de eerste helft van 2025 is echter een duidelijke daling zichtbaar. Deze dip is het gevolg van het eerder besproken faillissement van Koninklijke Bammens. Sinds de herstart zijn de poedercoatactiviteiten uitbesteed en vinden deze niet langer op locatie plaats. De bijbehorende uitstoot is daarmee verschoven van scope 1 naar scope 3.

Wanneer het totaal wordt vergeleken met het referentiejaar 2019, is de totale scope 1-emissie met 26% afgenomen. Ook deze afname is, nogmaals, deels toe te schrijven aan het faillissement en de daaropvolgende wijzigingen in de bedrijfsvoering. In 2025 is circa 65% van de scope 1-uitstoot afkomstig van goederenvervoer, ongeveer 25% van brandstof en warmte, en minder dan 10% van zakelijke mobiliteit en mobiele werktuigen gezamenlijk. De directe emissies binnen scope 1 zijn daarmee opnieuw in toenemende mate gekoppeld aan de logistieke keten van VConsyst.

Hieronder worden deze onderdelen verder toegelicht.

4.2.1 Brandstof & warmte

De brandstoffen die worden gebruikt voor warmte bestaan uit drie categorieën: aardgas voor verwarming, aardgas voor productie en houtpellets uit een droge reststroom. Onderstaande tabel geeft een uitsplitsing van deze categorieën over de tijd.

Tabel 6 – Brandstof & warmte uitstoot in ton CO₂

Categorie	Referentie H1-2019	H1-2020	H1-2021	H1-2022	H1-2023	H1-2024	H1-2025	t.o.v. 2019
Aardgas voor verwarmen	342	345	399	343	378	319	148	-57%
Aardgas voor productie	244	250	284	293	297	259	39	-84%
Houtpellets uit droge reststroom	0,448	0,473	0,418	0	0	0	0	-100%
Totaal	586	595	683	636	675	578	187,03	-68%

Het gerapporteerde verbruik van aardgas en houtpellets voor verwarming laat tot en met 2024 een vrij stabiel en structureel patroon zien. In 2025 is echter een duidelijke reductie zichtbaar van 57% in CO₂-uitstoot. De sterke afname van het aardgasverbruik voor productie wordt veroorzaakt door de sluiting van de coatinginstallatie in Maarssen en het uitbesteden van de poedercoatactiviteiten na het faillissement van Koninklijke Bammens.

De daling in het aardgasverbruik voor verwarming hangt samen met het sluiten van meerdere bedrijfshallen op dezelfde productielocatie.

Hierbij wordt opnieuw benadrukt dat, ondanks dat de uitstoot van houtpellets in 2025 op nul staat, er wel daadwerkelijk verbruik is binnen deze categorie. Dit komt doordat de gehanteerde databron bestaat uit inkoopfacturen. De houtpellets worden voornamelijk in de tweede helft van het jaar (H2) ingekocht, waardoor de weergegeven cijfers over H1 geen representatief beeld geven van het jaarlijkse verbruik.

4.2.2 Zakelijk verkeer

Het zakelijk verkeer bestaat in scope 1 uit de personenwagens met benzine en diesel.

Tabel 7 – Zakelijk verkeer uitstoot in ton CO₂

Categorie	Referentie H1-2019	H1- 2020	H1- 2021	H1-2022	H1- 2023	H1- 2024	H1- 2025	t.o.v. 2019
Personenwagen benzine	20,5	27,7	39,0	53,0	63,3	73,6	68,0	232%
Personenwagen diesel	159,0	80,1	34,3	25,0	10,2	1,06	0,0	-100%
Totaal	179,5	107,8	73,3	78	73,5	74,66	68	-62%

De ontwikkeling van de scope 1-emissies uit zakelijke personenmobiliteit laat een duidelijke verschuiving zien in de gebruikte voertuigtypen. De emissies van dieselpersonenwagens nemen sinds 2019 stapsgewijs af en zijn in 2025 volledig verdwenen. Dit is het gevolg van het uitfasen van het dieselwagenpark en het vervangen van dienstvoertuigen door hybride, elektrische of benzinevarianten.

Parallel hieraan is een sterke stijging zichtbaar in de emissies van benzinepersonenwagens ten opzichte van 2019. Deze toename hangt samen met een overgangperiode waarin benzine tijdelijk de dominante brandstof was binnen het wagenpark. Ondanks deze stijging is de totale uitstoot van zakelijke mobiliteit per saldo met 62% afgenomen. Dit komt doordat de reductie in dieselkilometers groter is dan de toename van het aantal benzinekilometers.

4.2.3 Mobiele werktuigen

Deze tabel presenteert de emissies uit mobiele werktuigen en toont de overgang van LPG-aangedreven apparatuur naar elektrische apparatuur, met parallel naar een hogere inzet van benzineaggregaten.

Tabel 8 – Mobiele werktuigen uitstoot in ton CO₂

Categorie	Referentie H1-2019	H1-2020	H1-2021	H1-2022	H1- 2023	H1-2024	H1-2025	t.o.v. 2019
Benzine	0,4	0,5	1,1	0,1	0,1	1,5	6,0	1349%
LPG	18,2	15,4	15,5	14	18	11,8	2,0	-89%
Totaal	18,6	15,9	16,6	14,1	18,1	13,3	8,0	-57%

De emissies uit mobiele werktuigen laten een tweezijdige ontwikkeling zien: een sterke toename in benzineverbruik door aggregaten en een structurele afname van het LPG-gebruik. Het benzineverbruik blijft tot en met 2023 beperkt, maar neemt in 2024 en vooral in 2025 duidelijk toe. Dit is het gevolg van een hogere inzet van benzine-aangedreven aggregaten bij serviceactiviteiten.

Daartegenover staat een reductie van 89% in het LPG-gebruik. Deze afname is het resultaat van het uitfasen van oudere LPG-werktuigen en de overstap naar elektrisch materieel. Per saldo leidt deze verschuiving tot een totale emissiereductie van 57% ten opzichte van 2019.

4.2.4 Goederenvervoer

Onderstaande tabel geeft de meerjarige ontwikkeling weer van emissies uit goederenvervoer en laat de toename van zwaar transport binnen de organisatie duidelijk zien.

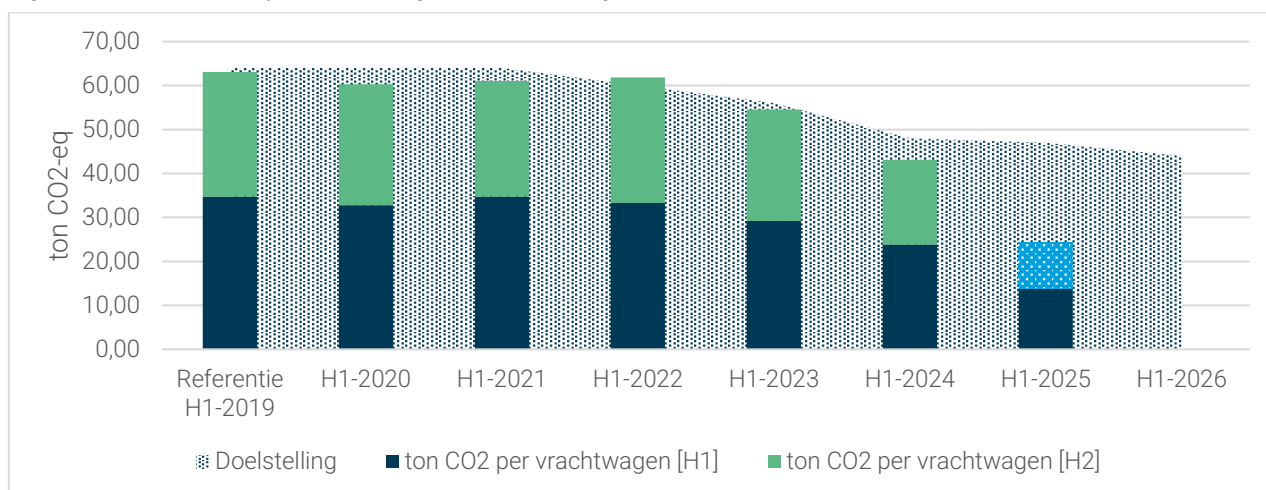
Tabel 9 – Goederenvervoer uitstoot in ton CO₂

Categorie	Referentie H1-2019	H1-2020	H1-2021	H1-2022	H1-2023	H1-2024	H1-2025	t.o.v. 2019
AdBlue	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	+100%
Bestelwagen diesel	87,0	97,2	83,5	65	58,5	66,1	29,7	-66%
Vrachtwagen diesel	172,0	168,0	220,0	239,0	378,0	461,0	454,0	164%
Vrachtwagen HVO100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	+100%
Totaal	259,0	265,2	303,5	304,0	436,5	527,1	485,7	88%

De emissies binnen goederenvervoer laten sinds 2019 een duidelijke stijging zien, voornamelijk als gevolg van de toename in serviceactiviteiten. Dit is zichtbaar in de sterke groei van de emissies van dieselvrachtwagens, die met 164% zijn toegenomen ten opzichte van het referentiejaar. In 2025 zijn daarnaast voor het eerst HVO100 en AdBlue geregistreerd, wat samenhangt met de inzet van nieuwer en schoner materieel. Door de sterke groei in zwaar transport neemt de totale scope 1-uitstoot binnen deze categorie met 88% toe ten opzichte van 2019, waarmee goederenvervoer is uitgegroeid tot de dominante emissiebron.

Door de fors toegenomen werkzaamheden en de toename in uitstoot, lijkt het erop dat er geen maatregelen worden genomen. Dit is echter niet correct. Hierom kijken we binnen scope 1 naar de uitstoot per vrachtwagen. Hieruit blijkt dat er wel degelijk maatregelen worden doorgevoerd, gericht op het inzetten van steeds efficiëntere vrachtwagens. Dit is hieronder gevisualiseerd. In de grafiek geeft de blauwe staaf een voorspelling van de verwachte uitstoot in de tweede helft van 2025 (H2 025). Op basis van deze prognose verwachten wij dat de beoogde uitstoot voor 2025 wordt behaald.

Figuur 1 –CO₂ uitstoot per vrachtwagen & doelstellingen



Een analyse van de gegevens bevestigt deze uitspraak. De cijfers tonen aan dat, na een lichte stijging vanaf 2020, de uitstoot sinds 2022 structureel daalt. In 2025 is er zelfs opnieuw sprake, na 2024, van een sterke daling, waardoor de totale uitstoot sinds 2019 met 62% is afgenomen. Dit duidt erop dat de ingezette verduurzamingsmaatregelen binnen het transport effectief zijn, ondanks het groeiende aantal voertuigen in de servicetak.

4.3 Analyse scope 2

Deze tabel geeft een overzicht van de scope 2-emissies uit elektriciteitsverbruik en zakelijke mobiliteit.

Tabel 10 – Scope 2 uitstoot in ton CO₂

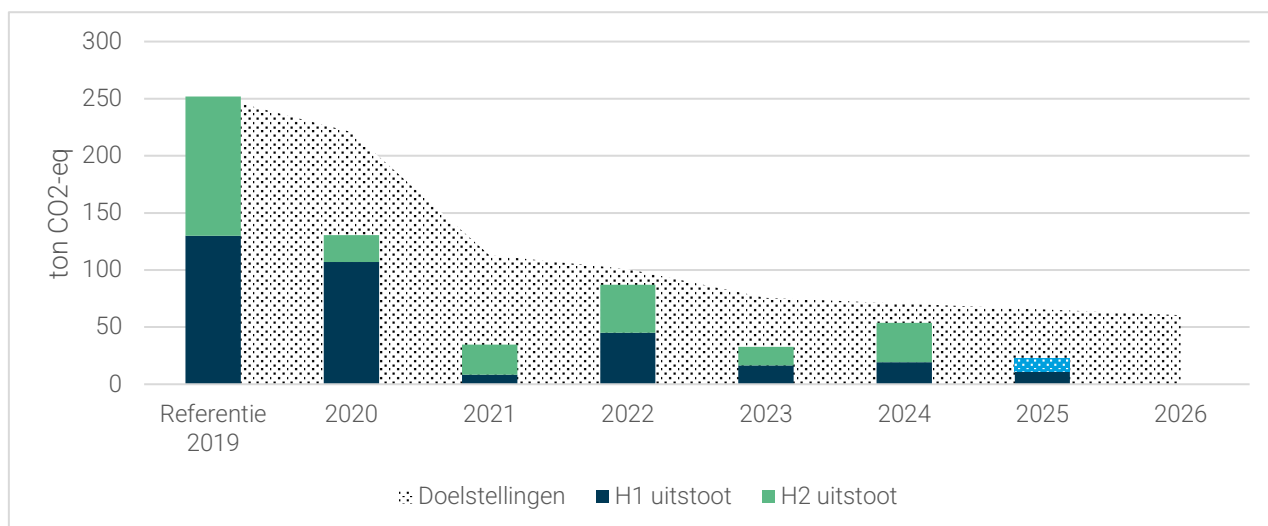
Categorie	Referentie H1-2019	H1-2020	H1-2021	H1-2022	H1-2023	H1-2024	H1-2025	t.o.v. 2019
Elektriciteit	108,0	98,0	3,0	30,0	4,0	0,0	0,0	-100%
Zakelijk verkeer	21,8	Niet gemeten	5,2	15,8	12,5	19,2	11,4	-48%
Totaal	130	98	8,37	45,8	16,5	19,2	11,39	-91%

De scope 2-emissies laten ten opzichte van 2019 een zeer sterke daling zien, met een totale reductie van 91%. De emissies uit elektriciteit zijn sinds 2024 volledig verdwenen doordat alle locaties zijn overgestapt op volledig gecertificeerde groene stroom via certificaten. Hierdoor komt deze emissiebron in de berekening uit op nul.

De emissies uit zakelijk verkeer vertonen over de gehele periode een dalende trend, ondanks jaarlijkse fluctuaties. Deze schommelingen worden voornamelijk veroorzaakt door verschillen in registratienauwkeurigheid en de mate waarin thuisladen en extern laden van elektrische voertuigen in de dataset zijn geregistreerd. De combinatie van de structurele verduurzaming van de elektriciteitsmix en de afname van indirecte emissies uit mobiliteit verklaart de sterke reductie van de totale scope 2-uitstoot.

De doelstellingen van scope 2 worden over de volledige scope gemeten en de vooruitgang staat in onderstaande grafiek weergegeven. In de grafiek geeft de blauwe staaf een voorspelling van de verwachte uitstoot in de tweede helft van 2025 (H2 025). Op basis van deze prognose verwachten wij dat de beoogde uitstoot voor 2025 wordt behaald.

Figuur 2 –CO₂ uitstoot scope 2 en doelstellingen



De trendgegevens laten zien dat de jaarlijkse scope 2-uitstoot sinds 2019 consistent en substantieel is gedaald, waardoor de gerealiseerde waarden in recente jaren ruim onder de vastgestelde doelstellingen liggen. Op basis van deze doorzettende dalende lijn wordt verwacht dat de doelstelling voor 2025, evenals die voor 2026, zonder problemen zal worden behaald.

4.3.1 Elektriciteit

Deze tabel geeft inzicht in de scope 2-emissies die voortkomen uit ingekochte elektriciteit, inclusief de invloed van groene stroom en afzonderlijk geregistreerde verbruiksstromen.

Tabel 11 – Elektriciteit uitstoot in ton CO₂

Categorie	Referentie H1-2019	H1-2020	H1-2021	H1-2022	H1-2023	H1-2024	H1-2025	t.o.v. 2019
Ingekochte elektriciteit	844,0	644	665	544	518	577	238,0	-72%
Waarvan groene stroom uit windkracht	-736	-547	-662	-514	-514	-577	-238,0	-68%
Waarvan nacht- of dalverbruik elektriciteit	ONBK	ONBK	ONBK	ONBK	ONBK	ONBK	29,4%	+100
Waarvan voor opladen voertuigen	ONBK	ONBK	ONBK	ONBK	ONBK	ONBK	6,1%	+100
Totaal	108	97	3	30	4	0	0	-100%

De emissies uit ingekochte elektriciteit laten sinds 2019 een structurele daling zien, die in 2025 resulteert in een volledige reductie. Dit komt doordat alle locaties, zoals eerder benoemd, volledig zijn overgestapt op gecertificeerde groene stroom uit windkracht. Hierdoor worden de CO₂-emissies die samenhangen met elektriciteitsverbruik in de berekening tot nul gereduceerd.

De deelcategorieën nacht- of dalverbruik en het opladen van voertuigen zijn pas in 2025 afzonderlijk zichtbaar in de registratie. Deze leveren echter geen aanvullende emissies op, omdat zij onderdeel zijn van de totale ingekochte elektriciteit die volledig groen is ingekocht. Om deze reden zijn voor deze categorieën uitsluitend percentages gerapporteerd in plaats van absolute emissiewaarden.

4.3.2 Zakelijk verkeer

Deze tabel toont de indirecte scope 2-emissies die samenhangen met zakelijke mobiliteit, waaronder gedeclareerde privékilometers, elektriciteitsverbruik voor laden en vliegverkeer.

Tabel 12 – Zakelijk verkeer uitstoot in ton CO₂

Categorie	Referentie H1-2019	H1-2020	H1-2021	H1-2022	H1-2023	H1-2024	H1-2025	t.o.v. 2019
Elektrische auto's laadpas (gridmix stroom)	ONBK	ONBK	ONBK	ONBK	ONBK	ONBK	2,8	+100%
Gedeclareerde km privéauto's	5,1	6,5	4,5	8,2	8,4	12,0	7,0	38%
Vliegtuig regionaal (<700 km)	5,2	2,0	0,4	3,7	0,9	0,9	0,3	-94%
Vliegtuig Europa (700-2500 km)	8,0	1,3	0,3	3,9	3,2	6,4	1,3	-84%
Vliegtuig mondiaal (>2500 km)	3,47	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-100%
Totaal	21,82	9,78	5,177	15,8	12,5	19,281	9,79	-55%

De indirecte, mobiliteitsgebonden emissies zijn met 55% afgenomen ten opzichte van 2019, al laten de verschillende deelcategorieën uiteenlopende trends zien. Het vliegverkeer neemt over de gehele periode sterk af, met name bij regionale en mondiale afstanden. Dit wijst op een structurele vermindering van (inter)nationale dienstreizen. De gedeclareerde kilometers met privéauto's laten daarentegen een stijging zien, mede door een grotere inzet van privévoertuigen voor zakelijke ritten. De categorie elektrische auto's die laden via de gridmix-stroom wordt pas vanaf H2-2024 afzonderlijk geregistreerd en is daarom in eerdere jaren niet zichtbaar in de tabel.

5 Reductiemaatregelen

De doelstellingen in de 3 scopes worden bereikt door overeengekomen reductiemaatregelen tot uitvoering te brengen. In de rapportage worden alle opgepakte reductiemaatregelen per thema vermeld.

5.1 Scope 1

Scope 1 reductiestrategie richt zich primair op het reduceren van aardgas en het brandstofverbruik bij service. De strategie uitgewerkt in onderstaande tabel.

Tabel 13 – Reductiemaatregelen tot 2027

Categorie	Reductiemaatregelen	2024	2025	2026	2027
Aardgas verbruik	Verwarming: onderzoeken alternatieven op de productielocaties			Onderzoek	
Brandstof-verbruik	Goederenvervoer: wagenpark service optimaliseren naar Euro 6, zuiniger in brandstofverbruik	Vervanging 6 vrachtwagens, 2 waswagens en 6 bestelbussen			
	Goederenvervoer: tanken van HVO100 voor service			Onderzoek	
	Goederenvervoer: onderzoek naar elektrificatie wagenpark (zero emissie) service, vóór 2030 proefdraaien		Onderzoek afgerond		
	Mobiele werktuigen: LPG-heftrucks Maarssen inwisselen voor elektrisch			Onderzoek	

Op het gebied van brandstofverbruik voor goederenvervoer zijn meerdere maatregelen genomen. In 2024 is het servicewagenpark geoptimaliseerd door de vervanging van zes vrachtwagens, twee waswagens en zes bestelbussen door voertuigen met Euro 6-motoren en een lager brandstofverbruik. Euro 6-motoren stoten met name minder schadelijke stoffen uit voor de luchtkwaliteit, zoals stikstofoxiden en fijnstof, maar per liter diesel ongeveer evenveel CO₂ als Euro 5-motoren. In de gehanteerde rekenmethode wordt daarom geen verschil in CO₂-uitstoot tussen Euro 5- en Euro 6-voertuigen meegenomen. De vervanging van zes vrachtwagens, twee waswagens en zes bestelbussen heeft in deze berekening dan ook een reductiepotentieel van 0%, wat voor H1-2025 neerkomt op 0 ton CO₂-equivalent. De daadwerkelijke klimaatwinst is hiermee beperkt en zit vooral in een verbetering van de lokale luchtkwaliteit.

Daarnaast wordt in 2025 en 2026 onderzoek gedaan naar de inzet van HVO100 als brandstof voor serviceactiviteiten. HVO100 is een hernieuwbare diesel, geproduceerd uit onder andere afval- en reststromen, die over de keten aanzienlijk minder broeikasgassen veroorzaakt dan fossiele diesel. Hiermee kan potentieel een emissiereductie van circa 87% worden gerealiseerd, wat overeenkomt met 394,98 ton CO₂-equivalent in de eerste helft van 2025. In tegenstelling tot de overgang van Euro

5 naar Euro 6 leidt de overstap naar HVO100 in de berekening dus wel tot een substantiële reductie van de CO₂-uitstoot.

Parallel hieraan is in 2025 onderzoek uitgevoerd naar de elektrificatie van het servicewagenpark, met implementatie binnen de organisatie en als doel om uiterlijk in 2030 te proefdraaien met zero-emissievoertuigen. Voor elektrische vrachtwagens zijn twee laadsenario's uitgewerkt: laden met groene stroom op de eigen locatie en laden via de reguliere elektriciteitsmix. Laden met groene stroom resulteert, bij vervanging van een dieselvrachtwagen, in een uitstootreductie van 100%. Wanneer het wagenpark groeit zonder vervanging, leidt dit scenario niet tot een toename van CO₂-emissies. Laden via de reguliere elektriciteitsmix resulteert bij vervanging in een uitstootreductie van 68% per vrachtwagen. Indien er geen vervanging plaatsvindt, ontstaat in dat geval een emissietoename van 32% in plaats van 100%.

Voor mobiele werktuigen is reeds een concrete stap gezet door twee LPG-heftrucks op de locatie Gorredijk te vervangen door elektrische heftrucks. Deze maatregel kan ook worden doorgevoerd op de locatie Maarssen, wat zou leiden tot een emissiereductie van 100% voor deze bronnen. Dit komt overeen met een reductie van 2,28 ton CO₂-equivalent in de eerste helft van 2025.

5.2 Scope 2

Binnen de categorie elektriciteitsverbruik worden verschillende maatregelen getroffen en gepland om zowel het verbruik als de bijbehorende emissies te beperken.

Tabel 14 – Reductiemaatregelen tot 2027

Categorie	Reductiemaatregelen	2024	2025	2026	2027
Elektriciteit verbruik	Lampen vervangen voor LED op productielocaties		Loopt	Loopt	
	Voldoende groene stroom certificaten inkopen voor totale elektriciteitsverbruik VConsyst groep	Continu proces			
	Bij aanschaf nieuwe machines: duurzaamheid & energieverbruik meenemen in afweging	Continu proces			
Alternatieve energiebronnen	Eigen elektriciteit opwekken Genemuiden (en Gorredijk)		Niet mogelijk door net-congestie		
Zakelijk verkeer	*Minder gedeclareerde KM door stimuleren en faciliteren van werk op afstand *Deelauto ter beschikking stellen op locaties waar dit nog niet gebeurt	Continu proces			

Voor de gehele VConsyst-groep worden doorlopend voldoende garanties van oorsprong ingekocht om het volledige elektriciteitsverbruik te dekken. Hierdoor kan in theorie een emissiereductie van 100% op elektriciteit worden gerealiseerd.

Op de productielocaties worden verlichtingsarmaturen stapsgewijs vervangen door LED-varianten met een terugverdientijd van minder dan vijf jaar. Deze maatregel loopt door in 2025. Hoewel dit leidt

tot een lager elektriciteitsverbruik, resulteert de maatregel niet in een aanvullende CO₂-reductie, omdat de verbruikte elektriciteit reeds volledig is vergoend.

Binnen de categorie alternatieve energiebronnen wordt onderzocht of eigen elektriciteitsopwek op de locaties Genemuiden en Gorredijk mogelijk is. Dit is momenteel nog niet realiseerbaar vanwege netwerkcongestie, maar het onderwerp wordt in een later stadium opnieuw opgepakt. Ook hier geldt dat eigen opwek, gezien de huidige inkoop van groene stroom, geen additionele CO₂-reductie oplevert, maar wel bijdraagt aan een lagere afname van elektriciteit van het net.

Voor zakelijk verkeer ligt de focus op het verminderen van gedeclareerde kilometers. Dit gebeurt door het stimuleren en faciliteren van werken op afstand, het beschikbaar stellen van deelauto's op locaties waar deze nog niet aanwezig zijn en het beperken van reisbewegingen tussen vestigingen. Deze gedrags- en organisatiegerichte maatregelen maken onderdeel uit van een continu verbeterproces.

5.3 Scope 3

In onderstaande tabel staan de huidige reductiemaatregelen voor VConsyst op het vlak van CO₂ voor scope 3. Deze punten zijn gefocust op de twee grootste uitstoot categorieën in scope 3: het gebruik van materialen en de up- & downstream transport.

Tabel 15 – Reductiemaatregelen tot 2027

Categorie	Reductiemaatregelen	2024	2025	2026	Potentiële CO ₂ -winst
Halffabricaten	Focus op MKI waardevermindering		Onderzoek (fietsparkeer & afvalbakken)	Onderzoek (ondergrondse containers)	Onbekend, bekend na MKI bepaald
	Hergebruik materialen (uit ketenanalyse)		Onderzoek		Onbekend, nog onder onderzoek
Inkoop	Inkoop duurzamer beton (uit ketenanalyse)	Voltooid			
Inkoop/transport	Nieuw duurzaam inkoopbeleid; Kiezen voor leveranciers met CO ₂ beleid en/of circulair beleid (uit ketenanalyse)		Onderzoek / implementatie	Eerste beoordelingen conform beleid	Onbekend, nog onder onderzoek
	Nieuw duurzaam inkoopbeleid; Milieuprestaties meenemen in beoordeling toeleveranciers.		Onderzoek / implementatie	Eerste beoordelingen conform beleid	Onbekend, nog onder onderzoek
Transport	Optimaliseren transporten door leveranciers (uit ketenanalyse)	Continue proces			Onbekend, nog niet gekwantificeerd

Eerst wordt gekeken naar de categorie halffabricaten, waarbij de focus ligt op het bepalen van de MKI-waardes en het in kaart brengen van de eindelevensfase van deze halffabricaten. In 2025 wordt hiervoor onderzoek uitgevoerd naar MKI-reductiemogelijkheden voor fietsparkeersystemen en afvalbakken. In 2026 volgt een vergelijkbaar onderzoekstraject voor afvalbakken en ondergrondse containers. De potentiële CO₂-reductiewinst kan pas worden gekwantificeerd nadat de MKI-waardes per productgroep zijn vastgesteld. Parallel hieraan wordt het hergebruik van materialen verder

verkend op basis van de uitkomsten van de ketenanalyse. Dit richt zich met name op het identificeren van materiaalstromen die technisch en kwalitatief geschikt zijn voor hergebruik, waarbij de daadwerkelijke CO₂-impact nog nader wordt onderzocht.

Aan de inkoopzijde is reeds een eerste stap gezet met de overgang naar duurzamer beton, voortvloeiend uit de ketenanalyse, die in 2024 is gerealiseerd. Daarnaast wordt gewerkt aan de ontwikkeling en implementatie van een nieuw duurzaam inkoopbeleid. Hierin gaat de voorkeur expliciet uit naar leveranciers met een aantoonbaar CO₂-reductiebeleid en/of een circulair beleid. Vanaf 2026 worden de eerste leveranciers conform dit beleid beoordeeld en worden milieuprestaties structureel meegenomen in de leveranciersbeoordeling. De potentiële emissiereductie van deze inkoopmaatregelen is op dit moment nog niet volledig te bepalen, omdat de exacte effecten afhankelijk zijn van concrete keuzes in de keten en de prestaties van individuele leveranciers.

Binnen de categorie transport wordt ingezet op het optimaliseren van goederenstromen bij leveranciers. Dit betreft een doorlopend proces van logistieke efficiëntieverbetering, zoals het bundelen van zendingen en het verminderen van lege kilometers. De bijbehorende CO₂-reductiewinst is momenteel nog niet gekwantificeerd, maar zal op termijn beter inzichtelijk worden naarmate meer data over transportbewegingen en doorgevoerde verbetermaatregelen beschikbaar komt.