CO2-Rapportage

Externe CO_2-rapportage van het jaar 2025



vconsyst

Inhoudsopgave

1 Samenvatting 3

2 Algemeen 5

2.1 Beschrijving organisatie 5

2.2 Verantwoordelijkheid voor opstellen 5

2.3 Organisatorische grenzen 5

2.4 Datakwaliteit 7

3 Elektriciteit & gasgebruik 9

3.1 Elektriciteitsverbruik 9

3.2 Gasverbruik 10

4 Energiebalans & beoordeling 11

5 Emissie-inventarisatie & beoordeling 14

5.1 Scope 1 17

5.2 Scope 2 21

5.3 Scope 3 24

6 Emissie projecten / overhead 27

7 Gunningsvoordeel 29

1 Samenvatting

Deze rapportage geeft inzicht in de CO_2e-uitstoot in 2025 die te relateren is aan de bedrijfsactiviteiten van VConsyst Participaties B.V. en de daaronder vallende ondernemingen. De inventarisatie is onderverdeeld in drie vastgestelde scopes, met binnen elke scope meerdere CO_2e-emissiebronnen. Het gestelde doel is om jaarlijks per scope een daling in CO_2e-uitstoot te realiseren. Er is geen rekening gehouden met eventuele groei. 2019 geldt als referentiejaar.

In het jaar 2025 is de volledige uitstoot van de 3 scopes 20.305 ton CO_2e-uitstoot, wat 13.886 ton CO_2e-uitstoot minder is dan in 2019 (een reductie van 40,6%).

TOTALE EMISSIES

20.305 ton CO_2e

-40,6%

Minder ten opzichte van het resultaat in basisjaar 2019

Het aandeel van scope 3 is 93% van de totale uitstoot. De resultaten over 2025 per scope zijn:

Scope 1 activiteiten leiden in 2025 tot 1.473 ton CO_2e-uitstoot, wat 680 ton CO_2e minder is dan in 2024 en 431 ton CO_2e minder dan in 2019. De uitstoot van service is hierin gelijk gebleven, maar er is een afname in het gasgebruik. De reductiedoelstelling in scope 1 is het verlagen van de scope 1 uitstoot per goederenvoertuig met minimaal 27% in 2025. Wanneer gekeken wordt naar de uitstoot per goederenvoertuig, dan is die gedaald met 56% door een reductie in bijna alle thema's.

SCOPE 1

28 ton CO_2e

Per goederenvoertuig

-56,8%

Minder ten opzichte van het resultaat in basisjaar 2019

In **scope 2** is er 0 ton CO_2e uitgestoten, wat 100% minder is dan in 2019. Hiermee zijn de reductiedoelstellingen van 76% ruimschoots behaald. Conform de 3.1 handboek methodiek ligt dit op 5 ton CO_2e (98% minder dan in 2019). De reductie is voornamelijk bereikt met de keuze voor groene elektriciteit op alle productielocaties en hoofdkantoor.

SCOPE 2

0 ton CO_2e

Emissies

-100%

Minder ten opzichte van het resultaat in basisjaar 2019

In **scope 3** betreft het een uitstoot van 18.832 ton CO_2e, wat 41,3% minder is dan in 2019 (met 13.225). De reductiedoelstelling van 0,5% is hiermee ruimschoots behaald.

SCOPE 3

18.832 ton CO_2e

Emissies

-41,3%

Minder ten opzichte van het resultaat in basisjaar 2019

De overeengekomen reductiemaatregelen dragen bij aan de realisatie van de vastgestelde doelstelling per scope. Hoewel enkele geplande maatregelen niet meer van toepassing zijn vanwege gewijzigde productieactiviteiten na het faillissement van Koninklijke Bammens, zoals specifieke verbeteringen in het poedercoatproces, blijft het merendeel van de maatregelen relevant en effectief.

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 CO_2e-emissies. Binnen de afgesproken periode moet het geheel aan activiteiten tot minder CO_2e-uitstoot leiden. Om dit te bereiken worden reductiemaatregelen vastgesteld en tot uitvoering gebracht. Door tweemaal per jaar de CO_2e-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 onderstaande 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.

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 binnen de organisatie gecontroleerd.

2.3 Organisatorische grenzen

Voor het bepalen van de organisatorische grenzen is gekozen voor de laterale methode in combinatie met de consolidatiebenadering "operational control". Hierbij worden alle juridische entiteiten meegenomen waarover VConsyst Participaties B.V. operationele zeggenschap uitoefent. Deze benadering sluit aan bij de voorkeursmethode van Handboek 4.0 van de CO_2-Prestatieladder.

VConsyst Participaties B.V. fungeert hierbij als hoofdentiteit binnen de organisatie, waarbij het grootste aandeel van VConsyst Participaties B.V. onder Venture Group B.V. valt.

Binnen de organisatorische grenzen van de CO_2-Prestatieladder zijn de volgende juridische entiteiten opgenomen:

- VConsyst Participaties B.V.
- VConsyst B.V.
- VConsyst Service B.V.
- VConsyst Metaalwerken B.V.
- Jan Kuipers Nunspeet B.V.

Deze entiteiten vormen gezamenlijk de operationele organisatie die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling, verkoop, productie, levering, plaatsing, installatie, implementatie, onderhoud, keuring en reiniging van afvalinzamelsystemen, fietsparkeeroplossingen, straatmeubilair en metaalconstructies.

De organisatorische grens omvat de volgende operationele locaties:

Tabel 1 - Organisatorische grenzen

Locatie	Juridische entiteit	Activiteiten
Genemuiden	VConsyst Participaties B.V., VConsyst B.V., VConsyst Service B.V.	Hoofdkantoor, ontwikkeling, verkoop, dienstverlening
Gorredijk	VConsyst Metaalwerken B.V.	Productie, assemblage, coating en logistiek
Maarssen	VConsyst Metaalwerken B.V. VConsyst Service B.V.	Productie en serviceactiviteiten
Nunspeet	Jan Kuipers Nunspeet B.V.	Productie en montage
Pijnacker	VConsyst Service B.V.	Service steunpunt
Zaandam	VConsyst Service B.V.	Service steunpunt

Jaarlijks wordt beoordeeld of wijzigingen in eigendomsstructuren, deelnemingen, activiteiten of operationele zeggenschap aanleiding geven om de organisatorische grenzen aan te passen. Hierbij wordt specifiek gekeken naar overnames, afstotingen, nieuwe deelnemingen en wijzigingen in de operationele aansturing van bestaande entiteiten. Eventuele wijzigingen worden verwerkt in de eerstvolgende emissie-inventaris en gerapporteerd in de jaarlijkse CO_2-rapportage.

2.4 Datakwaliteit

2.4.1 Norm

Deze rapportage is opgesteld als jaarlijkse CO_2-rapportage over 2025. Voor de continuïteit met eerdere publicaties worden enkele indicatoren nog weergegeven conform Handboek 3.1. Daarnaast bevat deze rapportage voorbereidende onderdelen conform Handboek 4.0/GHG Protocol, waaronder scope 3, OBE, market-based en location-based scope 2. Waar de methodiek afwijkt tussen 3.1 en 4.0, wordt dit expliciet aangegeven. Deze rapportage is niet bedoeld als volledige vervanging van het klimaattransitieplan en plan van aanpak onder Handboek 4.0.

2.4.2 Emissie-factoren

De CO_2-emissies binnen scope 1 en 2 zijn bepaald op basis van het energie- en brandstofverbruik, welke zijn ingevoerd in de Milieubarometer van Stichting Stimular (www.milieubarometer.nl). Voor het bepalen van de scope 3 emissies is gebruikgemaakt van externe databronnen, waaronder de kengetallen van www.CO2emissiefactoren.nl.

Voor brandstoffen en energiedragers worden de totale Well-to-Wheel-emissiefactoren (WTW) toegepast. Deze omvatten zowel de emissies door winning, productie en levering van de energiedrager (Well-to-Tank, WTT) als de emissies tijdens het gebruik (Tank-to-Wheel, TTW). De bijbehorende voorketenemissies worden binnen deze rapportage meegenomen bij scope 1 en scope 2, zoals toegestaan onder Handboek 4.0 van de CO_2-Prestatieladder. Deze emissies worden daarom niet nogmaals opgenomen in scope 3, categorie 3. CO_2-compensatie van aardgas wordt niet in mindering gebracht op de gerapporteerde emissies.

Aanvullend zijn overige emissies, inclusief niet-CO_2 broeikasgassen, berekend met behulp van de EcoInvent-database, bereikt via SimaPro. Door deze combinatie van tools en databronnen ontstaat een zo compleet en betrouwbaar mogelijk beeld van de totale emissies.

2.4.3 Onzekerheid CO_2-emissie inventarisatie

Gedurende het onderzoek en tijdens het uitvoeren van het datakwaliteitsmanagementplan zijn er diverse onzekerheden naar voren gekomen. In dit onderzoek staat per emissiecategorie de databron, verantwoordelijke informatiehouder, verzamelwijze, controlewijze, opslaglocatie, onzekerheid en verbeteractie vastgelegd. Het plan wordt ten minste jaarlijks beoordeeld en geactualiseerd naar aanleiding van de CO_2-emissie-inventaris, interne audit, directiebeoordeling en wijzigingen in databronnen of berekeningsmethoden. Dit plan is intern onderhouden door het KAM-team.

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

Tabel 2 – Onzekerheid inventarisatie

Categorie	Locatie	Onzekerheid	Significantie
Elektriciteit en gas	Genemuiden	Exact verbruik onbekend i.v.m.	Onbekend

	Gorredijk, Leitswei 6 Zaandam Pijnacker	meerdere huurders op één aansluiting. Schatting op huuraandeel en/of grondoppervlak.	
Alle emissies in scope 3	Alle locaties	Emissies gebaseerd op inkoop facturen en niet op actuele gebruiken. Voorraad kan hierin scheven emissies geven op maandbasis	Verwaarloosbaar
Emissieprofielen	Alle locaties	Generieke profielen voor staal of beton gebruikt. Exacte emissies via EPD's niet uitgevoerd.	Onbekend (naar verwachting materieel i.v.m. aandeel scope 3)
Gedeclareerde KM	Declaraties opgave salarisadministratie	De periode op de declaratieopgave kan afwijken van de rapportageperiode.	Verwaarloosbaar
Vliegverkeer	Boekingsbewijzen en e-tickets	Mogelijke afwijking van daadwerkelijk gevlogen route.	Verwaarloosbaar

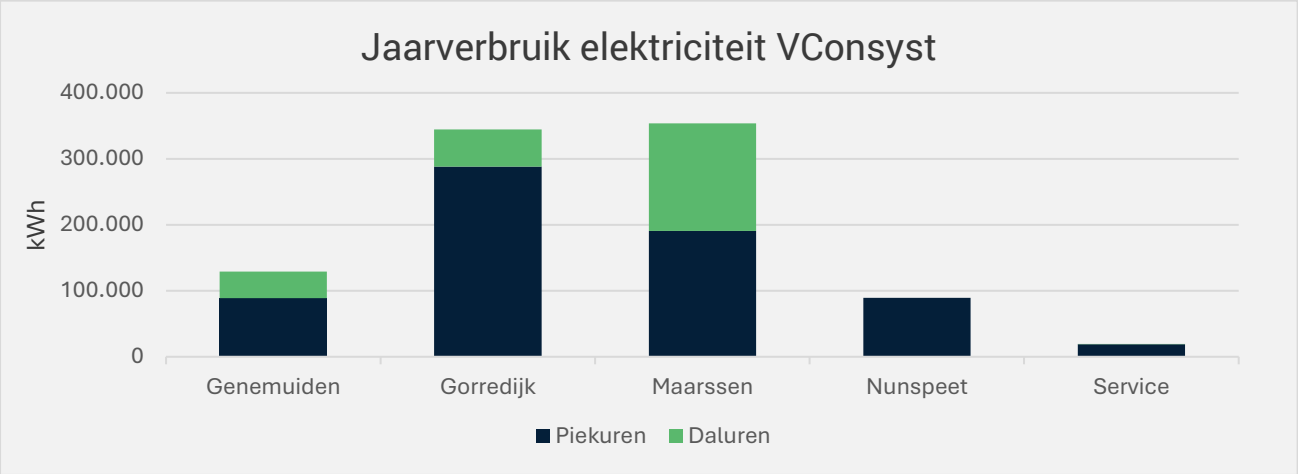
De significantie van de onzekerheden zijn niet altijd te bepalen zoals bij de elektriciteit, gas en emissieprofielen en moeten zich gaan vormen gedurende het verbetertraject naar de toekomst. Ondanks de geïdentificeerde onzekerheden wordt de kwaliteit van de CO_2-emissie-inventaris als voldoende beschouwd om betrouwbare analyses uit te voeren en trends te monitoren. Het merendeel van de emissies is gebaseerd op primaire gegevens afkomstig van leveranciers, facturen, meterstanden, ERP-systemen en administratieve registraties. Daarnaast zijn de belangrijkste onzekerheden bekend, gedocumenteerd en opgenomen in het datakwaliteitsmanagementplan.

3 Elektriciteit & gasgebruik

Dit hoofdstuk geeft inzicht in het elektriciteits- en gasverbruik van de locaties binnen VConsyst Participaties B.V. De analyse is gebaseerd op de geregistreerde energieverbruiken van 2025.

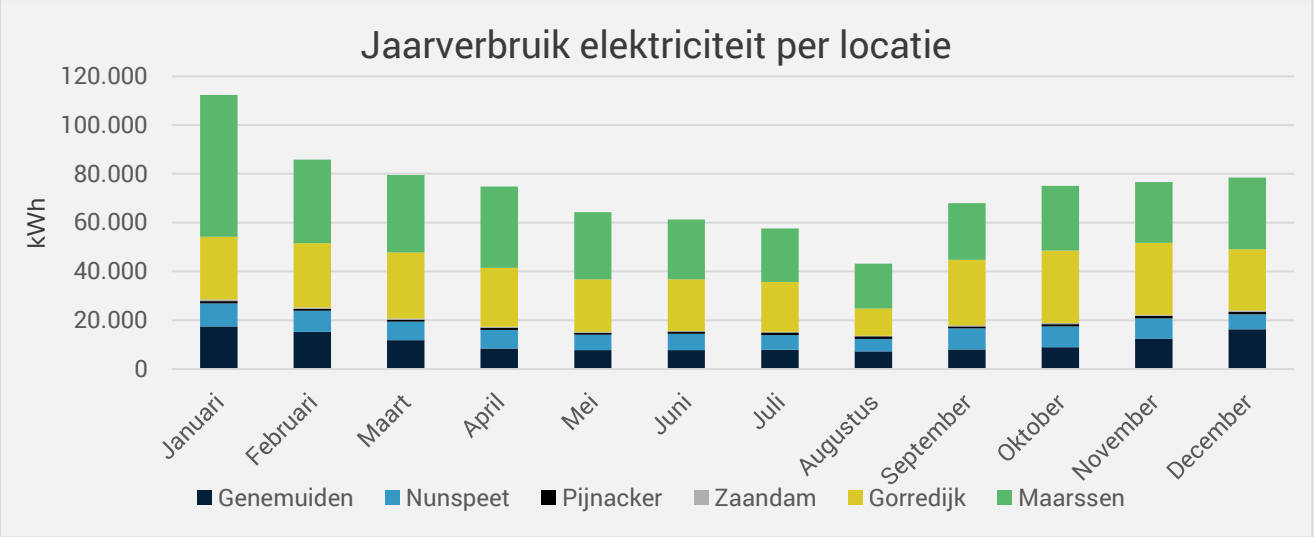
3.1 Elektriciteitsverbruik

In 2025 bedroeg het totale elektriciteitsverbruik van VConsyst circa 1,2 GWh. Het grootste deel van het verbruik was geconcentreerd op de locaties Maarssen, Gorredijk en Genemuiden, die gezamenlijk verantwoordelijk waren voor het merendeel van de elektriciteitsvraag binnen de organisatie. De verdeling van het elektriciteitsverbruik over de verschillende locaties is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 1 – Totaal stroomverbruik 2025

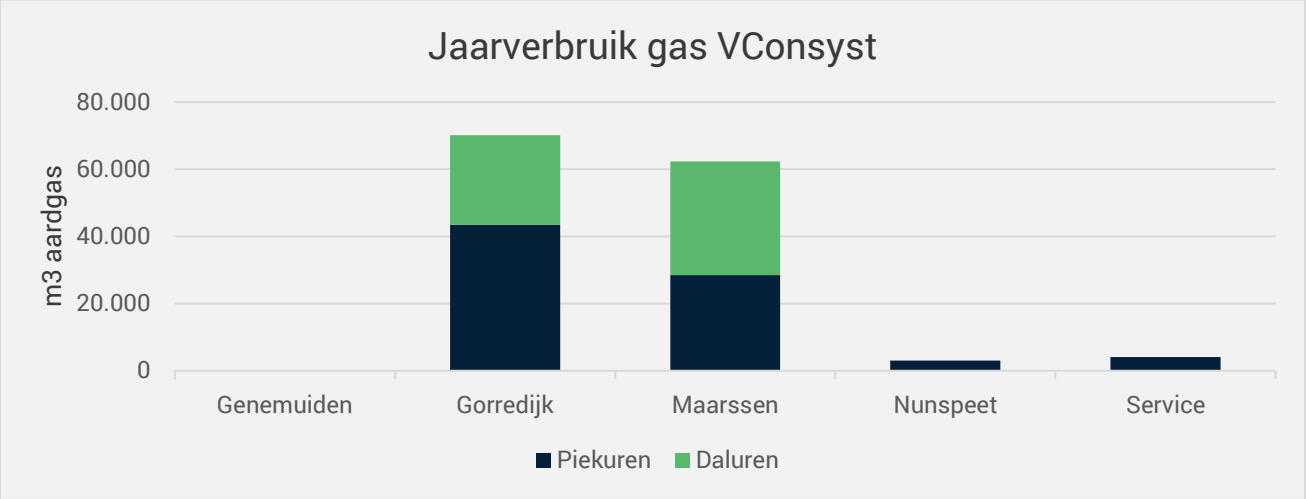
Gedurende het jaar was een duidelijk seizoenspatroon zichtbaar. Het elektriciteitsverbruik lag het hoogst in de wintermaanden en nam af richting de zomer. Daarnaast was in augustus een duidelijke daling zichtbaar als gevolg van vakantie- en sluitingsperiodes op verschillende locaties. Het verloop van het elektriciteitsverbruik gedurende het jaar is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 2 - Verloop stroomverbruik (kWh)

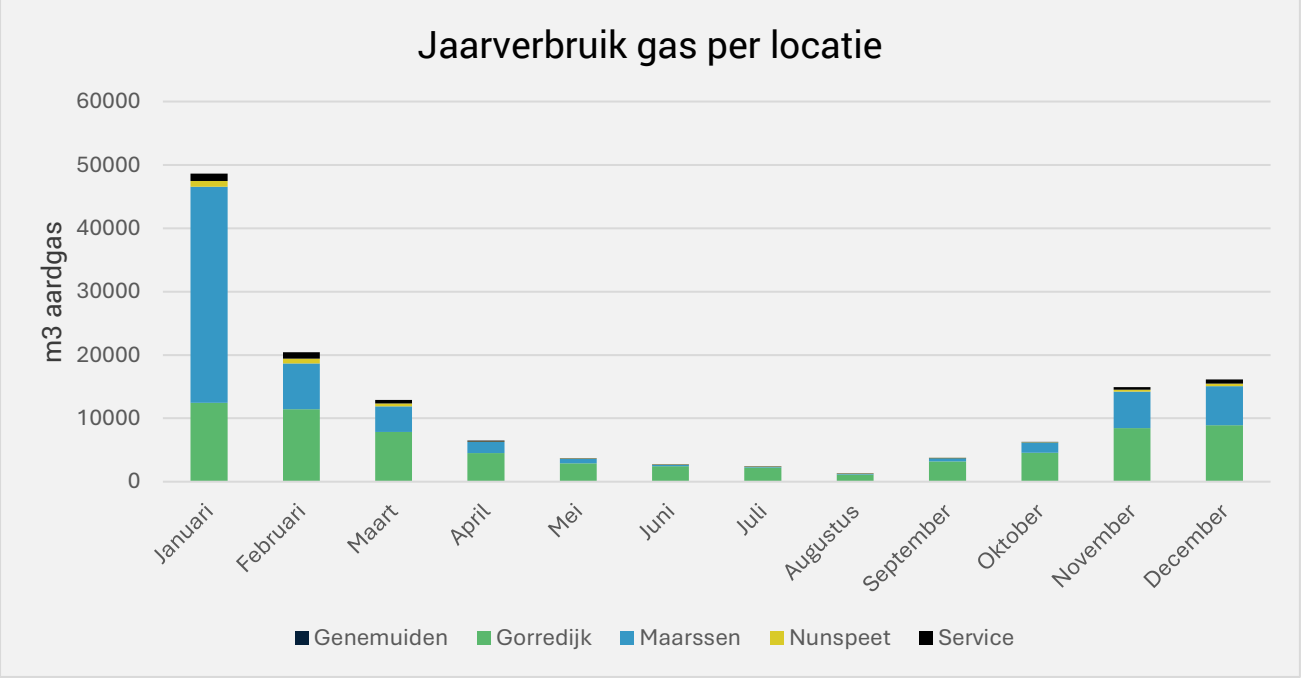
3.2 Gasverbruik

Het totale aardgasverbruik was voornamelijk geconcentreerd op de locaties Gorredijk en Maarssen. Deze locaties waren gezamenlijk verantwoordelijk voor het grootste deel van het gasverbruik binnen de organisatie. De overige locaties hadden een beperkte bijdrage aan het totale verbruik. Genemuiden is gasloos. De verdeling van het gasverbruik over de verschillende locaties is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 3 - Jaarverbruik gas Genemuiden 2025

Net als bij elektriciteit was een duidelijk seizoenspatroon zichtbaar. Het gasverbruik was voornamelijk geconcentreerd in de wintermaanden en nam sterk af gedurende de warmere perioden van het jaar. De hoogste verbruiken werden geregistreerd in de eerste en laatste maanden van het jaar. Het verloop van het gasverbruik gedurende het jaar is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 4 - Jaarverbruik gas per locatie

4 Energiebalans & beoordeling

In dit hoofdstuk wordt de totale energiebalans van VConsyst beoordeeld. Naast het elektriciteits- en gasverbruik zijn hierin ook het goederenvervoer, mobiele werktuigen en het zakelijke verkeer opgenomen. Om de verschillende energiedragers onderling te kunnen vergelijken, zijn alle verbruiken omgerekend naar gigajoule (GJ).

In 2025 bedroeg het totale energieverbruik van VConsyst 21.150 GJ. Ten opzichte van 2024 is dit een afname van 39%, terwijl ten opzichte van het basisjaar 2019 een reductie van circa 42% zichtbaar is. De grootste bijdrage aan deze afname komt voort uit het sterk gedaalde aardgasverbruik voor productie en verwarming, gecombineerd met een afname van het elektriciteitsverbruik.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de ontwikkeling van het energieverbruik per energiedrager tussen het basisjaar 2019, het voorgaande verslagjaar 2024 en het rapportagejaar 2025. Daarnaast is de procentuele ontwikkeling ten opzichte van 2024 weergegeven. Het is hierin belangrijk om te benoemen dat hier geen correctie in is uitgevoerd met voor en na het faillissement in de data tussen 2019 tot 2024.

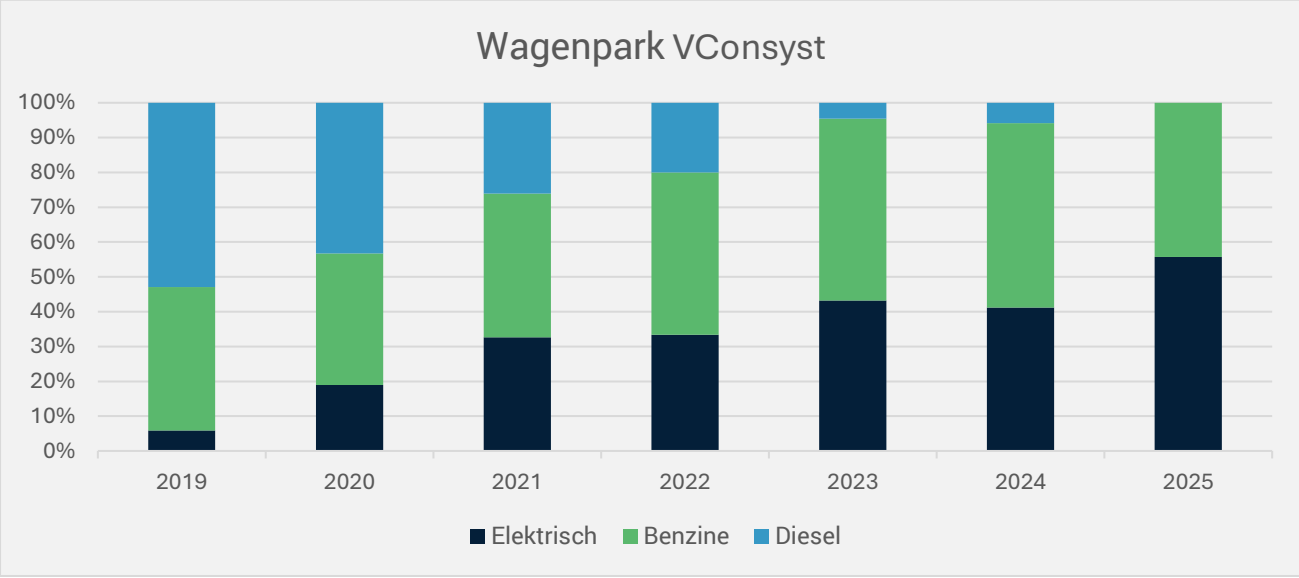
Tabel 3 - Ontwikkeling van het energieverbruik per energiedrager 2019 - 2025

Emissie groep	Omschrijving	2019 in GJ (basisjaar)	2024 in GJ (vorige jaar)	2025 in GJ (rapportage jaar)	Ontwikkeling% 2025/2024
Elektriciteit	Diesel voor aggregaat	10	0	4	1612%
Brandstof & warmte	Aardgas	9.697	6.573	3.522	-46%
Brandstof & warmte	Aardgas voor productie	7.519	7.203	1.031	-86%
Brandstof & warmte	Houtpellets droge reststroom	491	212	220	4%
Zakelijk verkeer	Personenwagen benzine	513	1.551	1.366	-12%
Zakelijk verkeer	Personenwagen diesel	3.292	12	0	-100%
Mobiele werktuigen	Benzine	1	1	0	-58%
Mobiele werktuigen	LPG	467	276	55	-80%
Goederenvervoer	Bestelwagen diesel	1.825	1.315	1.388	6%
Goederenvervoer	Vrachtwagen diesel	3.470	10.268	10.146	-1%
Goederenvervoer	Vrachtwagen HVO-biodiesel	0	0	5	-
Elektriciteit	Ingekochte elektriciteit	8.923	7.138	3.452	-52%

Elektriciteit	Waarvan voor opladen voertuigen	0	-139	-186	34%
Zakelijk verkeer	Elektrische auto's laadpas	0	213	147	-31%
Totaal		**36.208**	**34.623**	**21.150**	**-39%**

De grootste energieverbruiker binnen VConsyst is het goederenvervoer, bestaande uit diesel bestelwagens en vrachtwagens. Het energieverbruik neemt toe, mede door de groei van de serviceactiviteiten en het daarmee samenhangende aantal gereden kilometers. De grootste kans voor verbetering van de energieprestatie ligt bij elektrificatie van het wagenpark, waarmee naar verwachting circa 67,3% energie in GJ kan worden bespaard. Wanneer elektrisch rijden nog niet mogelijk is, kan worden ingezet op zuinigere dieselvoertuigen en routeoptimalisatie, waarbij voor routeoptimalisatie een besparing van circa 0 tot 8,5% wordt verwacht. HVO100 kan aanvullend worden ingezet voor CO_2-reductie, maar levert naar verwachting geen energiebesparing in GJ op. De aanbevolen aanpak is daarom om primair in te zetten op elektrificatie en routeoptimalisatie en, waar dit nog niet haalbaar is, op verdere verduurzaming en vernieuwing van het wagenpark.

Binnen de mobiliteit is een duidelijke verschuiving zichtbaar richting elektrisch vervoer. Het energiegebruik van dieselpersonenauto's is volledig verdwenen, terwijl het energiegebruik van benzinepersonenauto's met 12% afnam ten opzichte van 2024. Deze ontwikkeling sluit aan bij het actieve duurzame leasebeleid van VConsyst, waarbij de afgelopen jaren steeds meer wordt ingezet op de elektrificatie van het wagenpark. Dit wordt bevestigd in onderstaande tabel, waarbij het aandeel van elektrisch laden jaar op jaar groter wordt en diesel verdwijnt.



Figuur 5 - Wagenpark VConsyst

Het energieverbruik voor het opladen van voertuigen steeg van 139 GJ in 2024 naar 186 GJ in 2025 (+34%). Hierbij moet worden opgemerkt dat elektrisch laden pas sinds 2024 afzonderlijk wordt geregistreerd en een stijging gevolg is van betere data registratie. Hierdoor is geen vergelijking met het basisjaar 2019 mogelijk en staat deze categorie in dat jaar nog op 0 GJ weergegeven.

De verdere dalingen zoals het aardgas en elektriciteitsgebruik is niet alleen het resultaat van energiebesparende maatregelen, maar nogmaals, organisatorische wijzigingen in Nunspeet en Maarssen.

Ondanks de gerealiseerde reducties binnen verwarming, productie en personenmobiliteit blijft goederenvervoer de grootste energieverbruiker binnen de organisatie. Het energiegebruik van vrachtwagens van service bedroeg in 2025 circa 10.146 GJ, wat overeenkomt met ongeveer 48% van het totale energieverbruik in GJ. Ten opzichte van 2024 bleef dit verbruik vrijwel stabiel (-1%). Het hoge aandeel van goederenvervoer wordt voornamelijk verklaard door de groei van de serviceactiviteiten.

5 Emissie-inventarisatie & beoordeling

In 2025 bedroeg de totale uitstoot van VConsyst 20.305 ton CO_2e (market-based). Ten opzichte van 2024 is dit een afname van circa 29%, terwijl ten opzichte van het basisjaar 2019 een reductie van circa 41% zichtbaar is. De grootste bijdrage aan de totale uitstoot komt nog altijd uit scope 3, waarin de emissies uit de waardeketen zijn opgenomen. Hierdoor ligt de grootste klimaatimpact van VConsyst niet binnen de eigen bedrijfsactiviteiten, maar in de keten van leveranciers, transport en verwerking van producten.

Scope 3 was in 2025 verantwoordelijk voor 18.832 ton CO_2e, wat overeenkomt met circa 93% van de totale uitstoot (in 2024 circa 92%). Scope 1 bedroeg 1.473 ton CO_2e (7%), terwijl de scope 2-uitstoot op market-based basis uitkwam op 0 ton CO_2e. Daarmee blijft de uitstoot binnen de eigen bedrijfsvoering relatief beperkt ten opzichte van de uitstoot in de waardeketen.

Deze emissies zijn bepaald door de relevante emissiebronnen binnen scope 1, scope 2 en scope 3 te identificeren en om te rekenen naar CO_2e. Voor scope 1 en scope 2 is gebruikgemaakt van primaire verbruiksgegevens, zoals aardgasverbruik, brandstofverbruik, elektriciteitsverbruik, laadgegevens en zakelijke mobiliteit. Voor scope 3 zijn onder andere gegevens over ingekochte goederen en diensten, transport, afvalstromen, woon-werkverkeer, verwerking van verkochte producten en end-of-life meegenomen. De berekeningen zijn uitgevoerd met actuele emissiefactoren en beschikbare brongegevens uit onder andere leveranciersinformatie, facturen, administratieve registraties en interne systemen. Waar exacte gegevens niet beschikbaar waren, zijn onderbouwde aannames toegepast en vastgelegd in het datakwaliteitsmanagementplan.

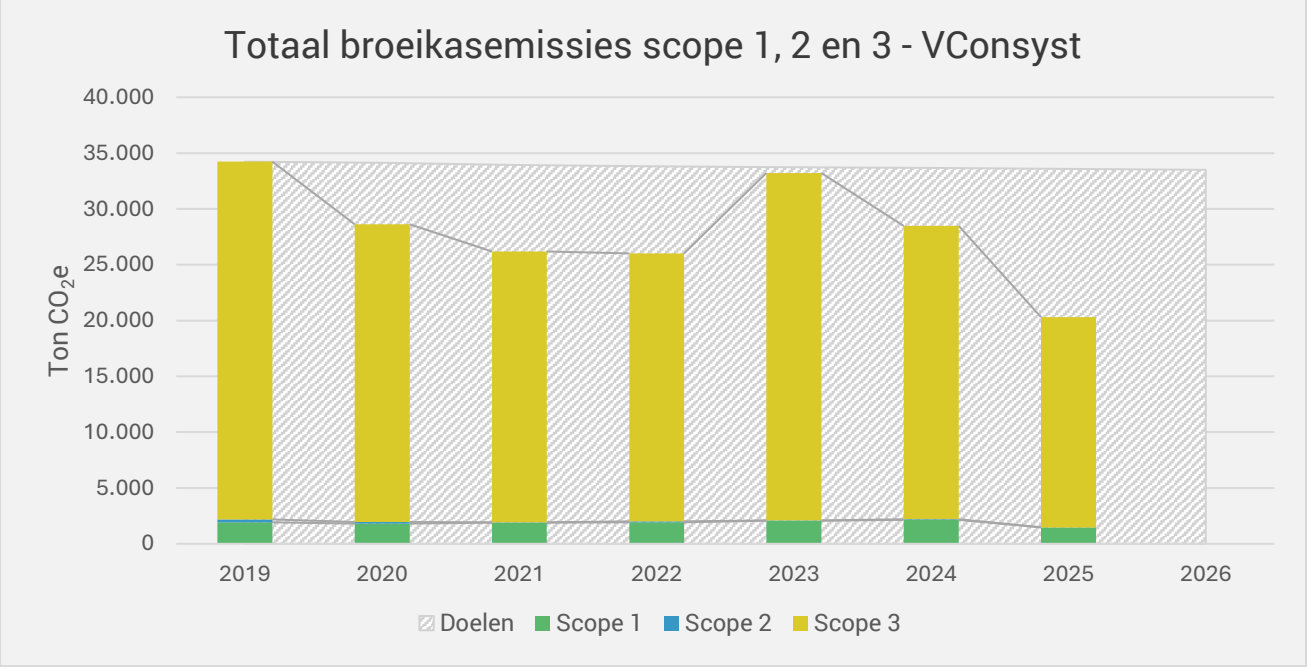
Tabel 4 - Ontwikkeling van de broeikasgasemissies per scope en emissiecategorie (2019-2025) geeft een overzicht van de ontwikkeling van de broeikasgasemissies per scope en emissiecategorie tussen het basisjaar 2019, het voorgaande verslagjaar 2024 en het rapportagejaar 2025.

Tabel 4 - Ontwikkeling van de broeikasgasemissies per scope en emissiecategorie (2019-2025); conform GHG-protocol

Retrospectief				
VConsyst Participaties BV 2025	**2019 in ton CO_2-eq**	**2024 in ton CO_2-eq**	**2025 in ton CO_2-eq**	**Aandeel % 2025 / 2024**
Scope 1-emissies				
CO_2-uitstoot scope 1	1.905	2.154	1.473	68%
Scope 2-emissies				
CO_2-uitstoot scope 2 (location-based)	1.177	671	262	39%
CO_2-uitstoot scope 2 (market-based)	210	22,3	0	-100%
Scope 3-emissies				
CO_2-uitstoot scope 3	32.056	26.323	18.832	72%
1. Inkoop van goederen en diensten	9.620	8.745	12.058	138%
2. Kapitaalgoederen	-	0	178	-

4. Upstream Transport en Distributie	215	366	130	36%
5. Afval verkregen uit Operations	1.193	900	153	17%
6. Zakelijk verkeer	35,9	34,3	36,2	105%
7. Woon-werkverkeer	683	452	198	44%
8. Leased assets	0	0	0	0
9. Downstream Transport en Distributie	2.264	797	385	48%
10. Verwerking van verkochte producten	9.568	7.146	0	0%
12. End-of-Life afhandeling van verkochte producten	8.477	7.882	5.692	72%
Totale broeikasgasemissies				
Totale CO_2-uitstoot (market-based)	34.171	28.499	20.305	71%
Broeikasgasintensiteit	**ton CO_2/M€**	**ton CO_2/M€**	**ton CO_2/M€**	
Totale CO_2-uitstoot (location-based) per opbrengst/omzet	484	460	344	75%
Total CO_2-uitstoot (market-based) per opbrengst/omzet	471	450	339	75%

De verdeling van de totale uitstoot over de verschillende scopes is weergegeven in Figuur 6 - Totaal broeikasemissies scope 1, 2 en 3 van VConsyst. Hieruit blijkt dat scope 3 veruit de grootste bijdrage levert aan de totale uitstoot van VConsyst.



Figuur 6 - Totaal broeikasemissies scope 1, 2 en 3 van VConsyst

De grootste absolute reductie is zichtbaar binnen scope 3. De uitstoot daalde van 26.323 ton CO_2e in 2024 naar 18.832 ton CO_2e in 2025 (-28%). Daarnaast nam de scope 1-uitstoot af van 2.154 ton

naar 1.473 ton CO_2e (-32%). Ook de scope 2-uitstoot daalde verder door de inzet van groene elektriciteit en vergroende laadstromen.

Binnen scope 3 is een verschuiving zichtbaar in de verdeling van de emissies. De uitstoot uit ingekochte goederen en diensten steeg van 8.745 ton CO_2e naar 12.058 ton CO_2e (+38%). Deze toename kan zowel liggen aan het aanzienlijk verbeteren van de datakwaliteit (van kosten gebaseerd naar data uit de diverse systemen), het absorberen van categorie 10 verwerking van verkochte goederen en/of het beter registreren van goederen.

Het tweede punt moet expliciet benoemd worden, omdat sinds 2019 het verzinken van staal hieronder stond gecategoriseerd. Terwijl dit onder categorie 1 valt waarbij het zink en het zinking proces wordt ingekocht. Binnen dit profiel waren ook verkeerde emissieprofielen gebruikt en wordt met ingang met de 4.0 handboek volledig herberekend. Daarnaast is het ook mogelijk om sinds dit jaar een nieuwe categorie te meten: categorie 2 kapitaalgoederen.

Tegelijkertijd zijn sterke reducties zichtbaar binnen afvalverwerking (-83%) door voornamelijk een afname van de totale hoeveelheid geproduceerd afval (sterk door daling afvalproductie in Maarssen), downstream transport en distributie (-52%) door minder transportbewegingen en de end-of-life verwerking van verkochte producten (-28%). Hierdoor blijft de totale scope 3-uitstoot ondanks de verbeterde datakwaliteit aanzienlijk lager dan in voorgaande jaren.

5.1 Scope 1

Scope 1 omvat de directe emissies van VConsyst. Dit betreft emissies afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of worden beheerd door de organisatie, zoals aardgasverbruik, brandstoffen voor voertuigen, mobiele werktuigen en procesemissies. In 2025 bedroeg de totale scope 1-uitstoot 1.473 ton CO_2e.

5.1.1 Emissies 2025

Tabel 5 – Broeikasgasemissies per locatie geeft de verdeling van de scope 1-uitstoot weer over de verschillende locaties en emissiebronnen.

Tabel 5 – Broeikasgasemissies per locatie (scope 1)

CO_2 Scope 1	Thema	Genemuiden	Gorredijk	Maarssen	Nunspeet	Service	Totaal
Elektriciteit	Diesel voor aggregaat	0	0	0	0	0,3	0,33
Brandstof & warmte	Aardgas	0	80,1	133	6,5	8,8	228
Brandstof & warmte	Aardgas voor productie	0	69,5	0	0	0	69,5
Brandstof & warmte	Houtpellets uit droge reststroom	0	0	0	0,34	0	0,34
Emissies	Lasgas	0	1,25	0,003	0,4	0	1,6
Zakelijk verkeer	Personenwagen benzine	87,6	0	0	8,41	26	122
Mobiele werktuigen	Benzine	0	0	0	0,03	0	0,03
Mobiele werktuigen	LPG	0	0	4,07	0	0	4,1
Goederenvervoer	AdBlue	0	0	0	0	3,0	3,0
Goederenvervoer	Bestelwagen diesel	0	2,51	0	22,1	101	126
Goederenvervoer	Vrachtwagen diesel	0	0	0	0	919	919
Goederenvervoer	Vrachtwagen HVO-biodiesel	0	0	0	0	0,1	0,1
TOTAAL scope 1		88	153	137	37,9	1.058	1.473

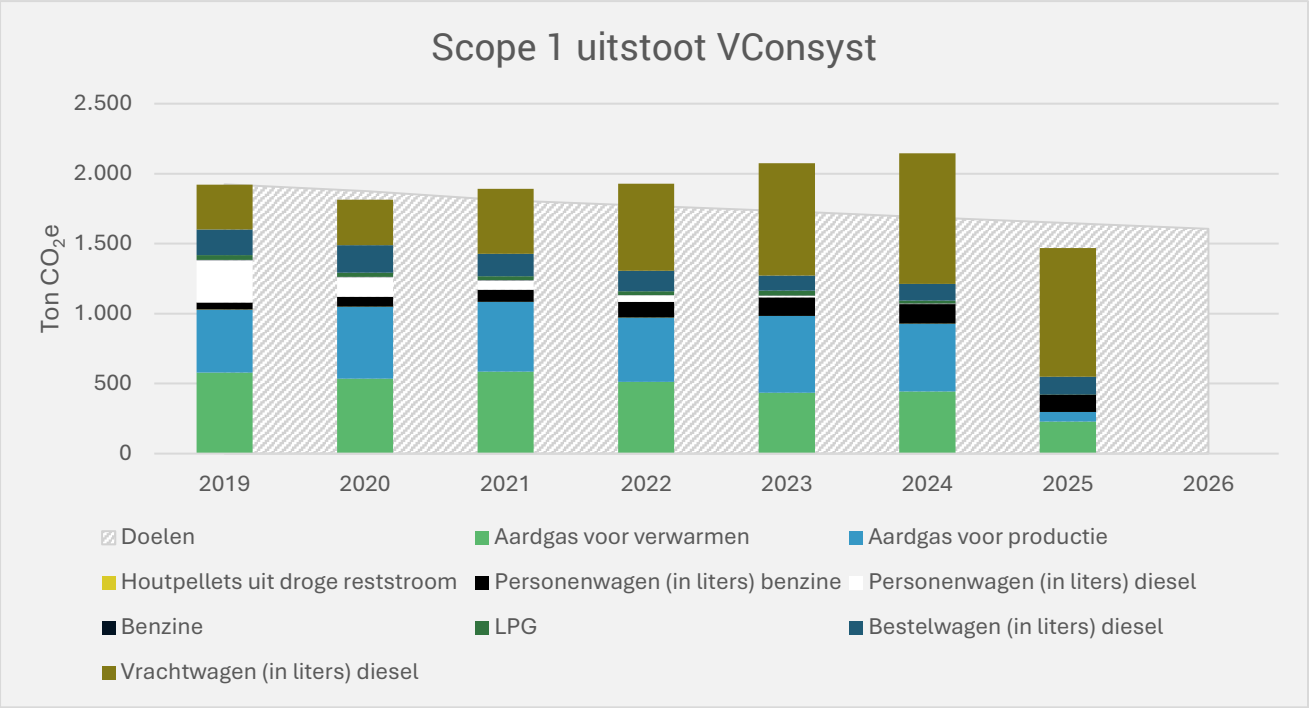
In 2025 bedroeg de totale scope 1-uitstoot 1.473 ton CO_2e. Hiervan was 1.058 ton CO_2e afkomstig van VConsyst Service, wat overeenkomt met circa 72% van de totale scope 1-uitstoot. Daarmee vormen de serviceactiviteiten veruit de grootste bron van directe emissies binnen de organisatie.

Het grootste aandeel binnen VConsyst Service wordt veroorzaakt door het goederenvervoer. De uitstoot van vrachtwagens bedroeg 919 ton CO_2e, aangevuld met 126 ton CO_2e voor bestelwagens. Daarmee wordt een aanzienlijk deel van de directe uitstoot veroorzaakt door transportactiviteiten.

Buiten de serviceactiviteiten wordt de uitstoot voornamelijk bepaald door aardgasverbruik voor verwarming en productie. De uitstoot uit aardgas voor gebouwverwarming bedroeg 228 ton CO_2e,

terwijl aardgas voor productieprocessen verantwoordelijk was voor 69,5 ton CO_2e. Deze emissies zijn voornamelijk afkomstig van de locaties Gorredijk en Maarssen.

Wanneer er gekeken wordt naar de jaarlijkse verandering, kan onderstaande grafiek gemaakt worden.



Figuur 7 - Scope 1 uitstoot van 2019 tot 2025

Sinds 2019 is er een structurele stijging in de CO_2e-uitstoot door het groter worden van de serviceactiviteiten, maar is er in 2025 een sterke daling zichtbaar. Het aardgasverbruik voor verwarming daalde van 579 ton CO_2e in 2019 naar 228 ton CO_2e in 2025. Ook het aardgasverbruik voor productieprocessen nam af van 449 ton CO_2e naar 70 ton CO_2e. Deze afname wordt voornamelijk verklaard door de gewijzigde bedrijfsactiviteiten in Maarssen. Na het faillissement van Koninklijke Bammens zijn diverse productiehallen buiten gebruik gesteld en zijn de productieactiviteiten geconcentreerd in één productiehal. Daarnaast zijn de poedercoatactiviteiten beëindigd, waardoor de warmtevraag voor zowel productie als gebouwverwarming aanzienlijk is afgenomen. De daling van het aardgasverbruik moet daarom grotendeels worden toegeschreven aan een gewijzigde operationele situatie en niet uitsluitend aan energiebesparende maatregelen.

De afname van de uitstoot uit mobiele werktuigen wordt grotendeels verklaard door de elektrificatie van heftrucks. Sinds 2020 wordt in Pijnacker gebruikgemaakt van een elektrische heftruck en sinds medio 2024 geldt dit voor alle heftrucks in Gorredijk. Ten opzichte van 2024 hebben hierin geen verdere wijzigingen plaatsgevonden. De beperkte veranderingen in 2025 worden daarom voornamelijk veroorzaakt door verschillen in gebruiksuren en bedrijfsactiviteiten, en niet door aanvullende verduurzamingsmaatregelen.

5.1.2 Doelstellingen

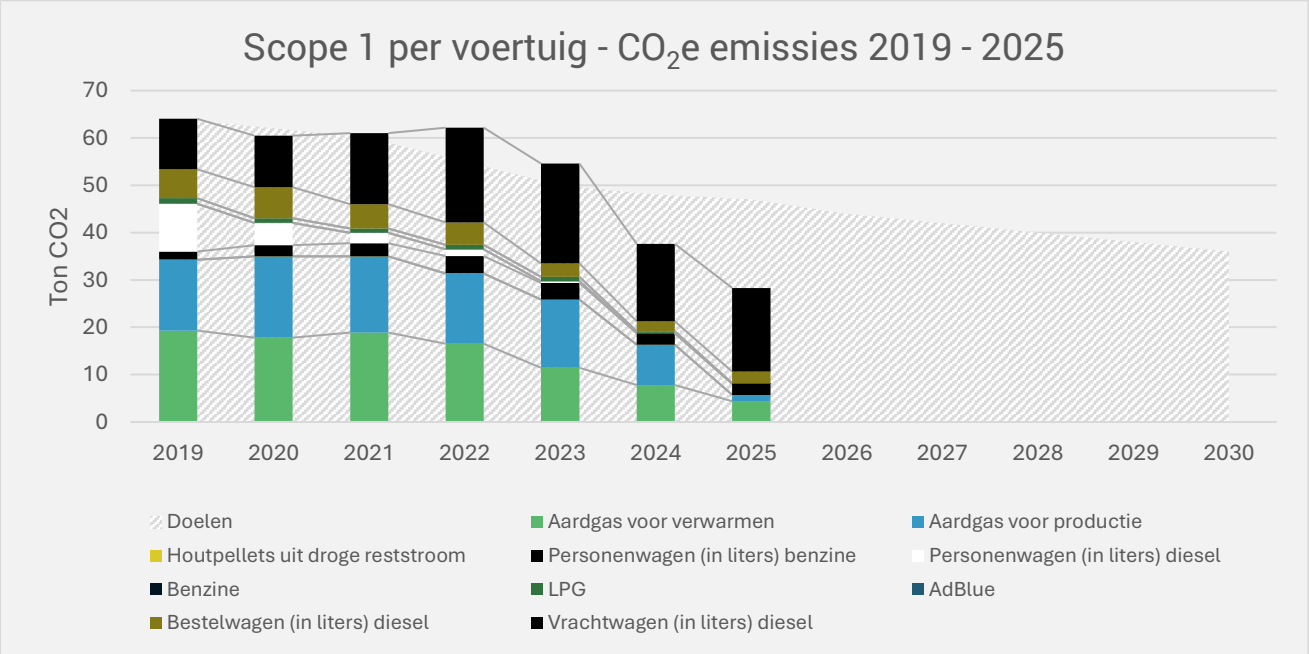
Voor scope 1 wordt gestuurd op uitstoot per goederenvoertuig in plaats van op de absolute uitstoot. Deze keuze sluit aan bij de sterke groei van de serviceactiviteiten binnen VConsyst Service. Doordat de omvang van de dienstverlening toeneemt, geeft een absolute uitstootdoelstelling onvoldoende inzicht in de daadwerkelijke verduurzaming van de transportactiviteiten.

Door te sturen op uitstoot per voertuig blijft het mogelijk om de effectiviteit van emissie reducerende maatregelen te beoordelen, onafhankelijk van de groei van de organisatie. De ontwikkeling van de doelstellingen is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 6 – Doelstellingen Scope 1 emissies

Oud / nieuw	Referentie jaar 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%
Oud	64	NVT	NVT	NVT	NVT	48	47	44
Nieuw	64	NVT	NVT	NVT	NVT	48	47	44

De ontwikkeling van de scope 1-uitstoot per goederenvoertuig is weergegeven in onderstaande figuur. Hierbij is zowel de gerealiseerde uitstoot als de vastgestelde reductiedoelstelling weergegeven. Door de uitstoot te relateren aan het aantal goederenvoertuigen ontstaat een beter beeld van de daadwerkelijke emissieprestatie van VConsyst, onafhankelijk van de groei van de activiteiten.



Figuur 8 – Verloop emissies van scope 1 per voertuig van 2019 tot 2025

Uit de resultaten blijkt dat de uitstoot van scope 1, gedeeld door het totaal goederenvoertuigen (voortaan gerefereerd naar “per goederenvoertuig) sinds het referentiejaar 2019 sterk is afgenomen.

Waar de uitstoot in 2019 nog 64,0 ton CO_2e per goederenvoertuig bedroeg, is deze in 2025 gedaald naar 28,3 ton CO_2e per goederenvoertuig. Dit komt overeen met een reductie van circa 56% ten opzichte van het referentiejaar, ondanks de absolute stijging in emissies.

De daling komt door een combinatie van een toename in goederenvoertuigen waarbij de uitstoot gerelateerd aan vervoer gelijk blijft en er een afname is in scope 1 uitstoot zoals aardgas. De gerealiseerde reductie ligt daarmee aanzienlijk voor op de gestelde doelstellingen. Voor 2025 was een uitstoot van maximaal 47 ton CO_2e per goederenvoertuig vastgesteld, terwijl de gerealiseerde uitstoot uitkwam op 28,3 ton CO_2e per goederenvoertuig. Ook de doelstelling voor 2026 van 44 ton CO_2 per goederenvoertuig wordt hiermee reeds ruimschoots gerealiseerd.

5.1.3 Reductiemaatregelen

De reductiemaatregelen binnen scope 1 richten zich voornamelijk op het verder verduurzamen van de eigen bedrijfsvoering en het terugdringen van directe emissies. Binnen het wagenpark wordt ingezet op de vervanging van dieselbestelwagens door elektrische voertuigen, voor zover de actieradius en operationele inzet dit toelaten. Verder voor de voertuigen wordt er gekeken naar het vervangen van oude vrachtwagen met moderne euro6 en het gebruik van HVO100 brandstoffen.

Ook binnen de gebouwen en activiteiten worden verdere reducties nagestreefd. Hierbij ligt de focus op het verlagen van het aardgasverbruik door optimalisatie van verwarmingsinstallaties, energiebesparende maatregelen aan gebouwen en de geleidelijke vervanging van gasgestookte systemen door duurzame alternatieven. Daarnaast wordt de elektrificatie van resterende werktuigen voortgezet, waardoor het gebruik van fossiele brandstoffen binnen de bedrijfsvoering verder afneemt.

5.2 Scope 2

Scope 2 omvat de indirecte emissies als gevolg van elektriciteitsverbruik en elektrisch vervoer. De elektriciteit wordt, net als in voorgaande jaren, ingekocht als groene stroom uit windenergie via Garanties van Oorsprong (GvO's). Daarnaast wordt ook het elektrisch laden van voertuigen vergroend meegenomen in de berekeningen.

5.2.1 Emissies 2025

Tabel 7 – Scope 2 emissies per thema, per locatie van 2025 geeft de verdeling van de scope 2-uitstoot weer over de verschillende locaties en emissiebronnen.

Tabel 7 – Scope 2 emissies per thema, per locatie van 2025

CO_2 Scope 2	Thema	Genemuiden	Gorredijk	Maarssen	Nunspeet	Service	Totaal
Elektriciteit	Ingekochte elektriciteit	64,2	171	176	44,4	9,37	465
Elektriciteit	Waarvan groene stroom uit windkracht	-64,2	-171	-176	-44,4	-9,37	-465
Elektriciteit	Waarvan voor opladen voertuigen (groene stroom)	0	0	0	0	0	0
Zakelijk verkeer	Elektrische auto's laadpas (gridmix stroom)	9,76	0,529	0	0,687	0	11
Zakelijk verkeer	...waarvan op groene stroom uit zon of wind (NL)	-9,76	-0,529	0	-0,687	0	-11
TOTAAL scope 2		0	0	0	0	0	0

De scope 2-uitstoot kwam in 2025 uit op 0 ton CO_2e op market-based basis en 262 ton COe op location-based basis. Het verschil tussen beide methoden wordt veroorzaakt door de inzet van groene elektriciteit via Garanties van Oorsprong bij de market-based methodiek. Hierdoor wordt het grootste deel van de uitstoot van het elektriciteitsverbruik gecompenseerd.

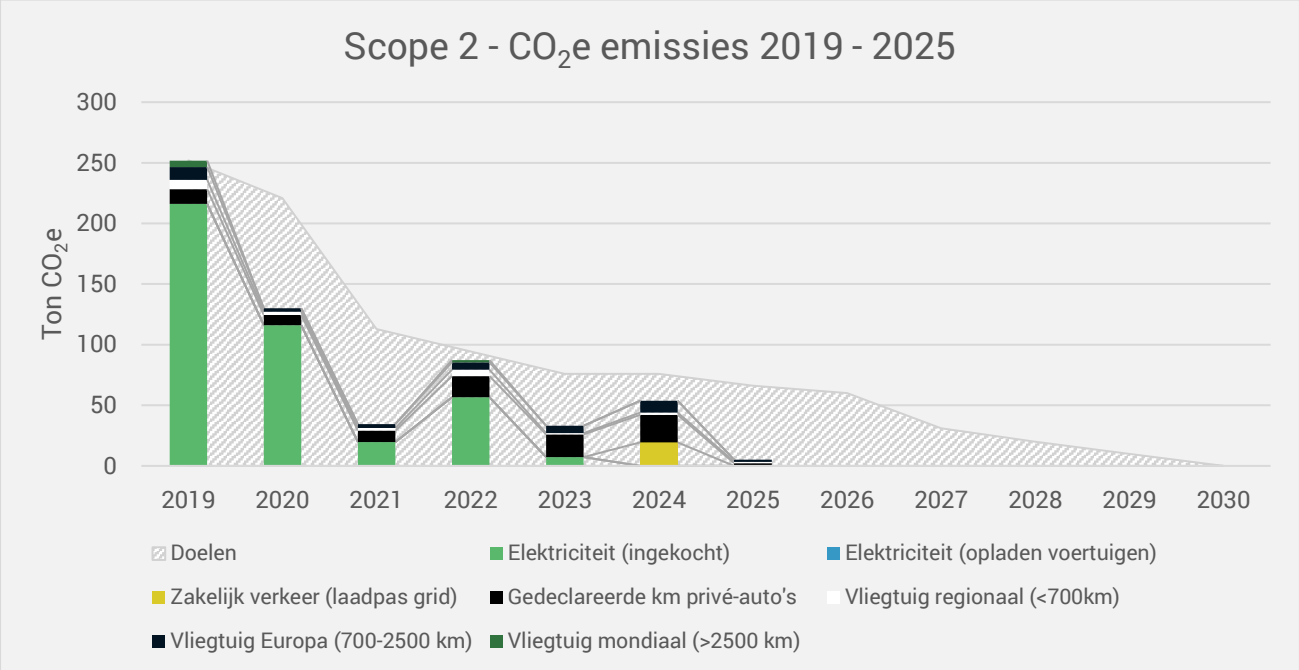
5.2.2 Doelstellingen

Voor scope 2 zijn er wel absolute uitstoot reductie doelstellingen gezet. Deze staan in Tabel 8 - Doelstellingen Scope 2 emissies benoemd. Het is hier belangrijk om te benoemen dat de doelstellingen nog wel conform de 3.1 handboek zijn opgesteld, wat betekend: inclusief zakelijk verkeer binnen scope 2. In handboek 4.0 (conform GHG), wordt dit scope 3.

Tabel 8 - Doelstellingen Scope 2 emissies

Oud / nieuw	Referentie jaar 2019	Doel 2020	Doel 2021	Doel 2022	Doel 2023	Doel 2024	Doel 2025	Doel 2026
Scope 2								
Doel	0%	-12%	-55%	-60%	-70%	-72 %	-74%	-76%
Oud	252	221	113	101	76	71	66	60
Nieuw	240	NVT	NVT	NVT	NVT	67	62	57

De ontwikkeling van de scope 2-uitstoot ten opzichte van de vastgestelde doelstellingen is weergegeven in onderstaande figuur. Hierin zijn zowel de gerealiseerde uitstoot als het reductiepad richting 2026 opgenomen.



Figuur 9 - Scope 2 emissies 2019 - 2025

Uit de resultaten blijkt dat de scope 2-uitstoot sinds het referentiejaar 2019 vrijwel volledig is gereduceerd. Waar de uitstoot in 2019 nog 251,8 ton CO_2e bedroeg, is deze in 2025 afgenomen tot 5,1 ton CO_2e. Dit komt overeen met een reductie van circa 98% ten opzichte van het referentiejaar.

De grootste bijdrage aan deze reductie is gerealiseerd door de vergroening van het elektriciteitsverbruik via GvO certificaten. De uitstoot van ingekochte elektriciteit daalde hierdoor van 216 ton CO_2e in 2019 naar nul ton CO_2e vanaf 2024. Hierdoor vormt elektriciteitsverbruik geen materiële emissiebron meer binnen scope 2.

De resterende uitstoot in 2025 wordt vrijwel volledig veroorzaakt door zakelijke reizen met privéauto's en vliegreizen. De uitstoot uit gedeclareerde kilometers met privéauto's bedroeg in 2025 circa 2,2 ton CO_2e. Daarnaast was sprake van beperkte emissies uit regionale vliegreizen (1,2 ton CO_2e) en Europese vliegreizen (1,7 ton CO_2e). Intercontinentale vliegreizen hebben in 2025 niet plaatsgevonden.

De gerealiseerde uitstoot ligt daarmee ruim onder de vastgestelde doelstelling. Voor 2025 was een maximale uitstoot van 66 ton CO_2e toegestaan, terwijl de werkelijke uitstoot uitkwam op slechts 5,1 ton CO_2e. Hiermee wordt ook de doelstelling voor 2026 reeds ruimschoots gerealiseerd.

5.2.3 Reductiemaatregelen

De grootste reductie binnen scope 2 is gerealiseerd door de inkoop van groene elektriciteit, ondersteund met Garanties van Oorsprong (GvO's). Hierdoor is de uitstoot die samenhangt met het elektriciteitsverbruik sterk afgenomen. Voor de komende jaren ligt de focus op het verder verduurzamen van het energiegebruik binnen de organisatie. Hierbij wordt ingezet op de verdere elektrificatie van het wagenpark, waarbij voertuigen zoveel mogelijk worden geladen met duurzaam opgewekte elektriciteit. Daarnaast wordt onderzocht hoe laadprocessen slimmer kunnen worden aangestuurd om piekbelasting op het elektriciteitsnet te beperken.

Ook wordt gewerkt aan het verder verlagen van het elektriciteitsverbruik door verbeterd energiemanagement, ondersteund door een nieuw monitoringssysteem dat naar verwachting in het volgende verslagjaar operationeel wordt. Aanvullende maatregelen richten zich op het optimaliseren van installaties en voorzieningen binnen de gebouwen, waaronder verlichting, ventilatie, persluchtinstallaties en andere energie-intensieve systemen. Op langere termijn wordt tevens gekeken naar mogelijkheden voor eigen duurzame energieopwekking, zodra de beschikbare netcapaciteit dit toelaat.

5.3 Scope 3

Scope 3 omvat alle indirecte emissies die ontstaan binnen de waardeketen van VConsyst. Hieronder vallen onder andere emissies van leveranciers, transporteurs, afvalverwerkers en de verwerking van producten aan het einde van hun levensduur. Sinds 2025 worden ook kapitaalgoederen binnen deze scope meegenomen. Omdat deze emissies buiten de directe invloedssfeer van de organisatie plaatsvinden, maar wel samenhangen met de bedrijfsactiviteiten, vormt scope 3 doorgaans de grootste uitstootcategorie binnen productiebedrijven.

5.3.1 Emissies 2025

Tabel 9 - Scope 3 emissies per thema, per locatie van 2025 geeft de verdeling van de scope 3-uitstoot weer over de verschillende locaties en emissiecategorieën.

Tabel 9 - Scope 3 emissies per thema, per locatie van 2025

CO_2 Scope 3	Thema	Genemuiden	Gorredijk	Maarssen	Nunspeet	Service	Totaal
Upstream	Ingekochte goederen	5.150	4.146	1.483	1.129	150	12.055
Upstream	Kapitaal-goederen	1,1	85	0,063	10	82	178
Upstream	Upstream transport en distributie	29	58	18	18	6	130
Upstream	Afval	0,246	38	4	19	91	153
Upstream	Zakelijk verkeer	35	0,249	0,128	0,00544	1	36
Upstream	Woon-werk verkeer	53	42	38	17	48	198
Upstream	Geleasde activa	0	0	0	0	0	0
Downstream	Downstream transport en distributie	23	210	4,42	38	110	385
Downstream	Verwerking van verkochte goederen	0	0	0	0	0	0
Downstream	End-of-life verkochte producten	1.886	2.978	441	337	50,3	5.692
TOTAAL scope 3		**7.178**	**7.559**	**1.990**	**1.567**	**538**	**18.832**

In 2025 bedroeg de scope 3-uitstoot 18.832 ton CO_2e. Hiervan had 12.572 ton CO_2e betrekking op upstream activiteiten en 6.255 ton CO_2eop downstream activiteiten. Daarmee vertegenwoordigt de upstream keten circa twee derde van de totale scope 3-uitstoot.

De grootste emissiebron binnen scope 3 bestaat uit ingekochte goederen en diensten met 12.055 ton CO_2e. Daarnaast vormen de end-of-life verwerking van verkochte producten (5.692 ton CO_2e) en downstream transport en distributie (385 ton CO_2e) belangrijke bijdragen aan de totale uitstoot.

Bij de interpretatie van de resultaten voor ingekochte goederen en diensten moet rekening worden gehouden met de verbeterde datakwaliteit in 2025. Door de overgang naar meer primaire en systeemgedreven gegevens ontstaat een nauwkeuriger beeld van de daadwerkelijke uitstoot in de keten dan in voorgaande jaren.

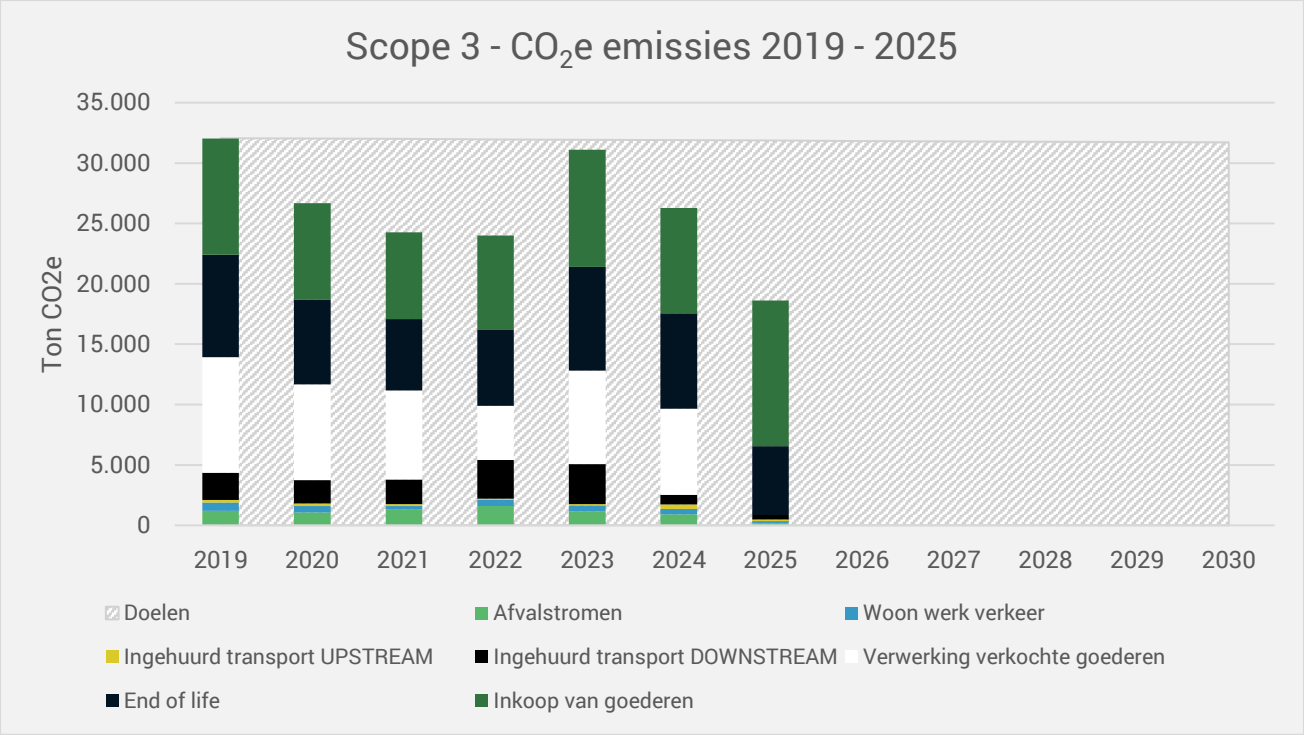
5.3.2 Doelstellingen

Ook voor scope 3 zijn er wel absolute uitstoot reductie doelstellingen gezet. Deze staan in Tabel 10 - Doelstellingen Scope 3 emissies benoemd. Exclusief zakelijk verkeer conform de 3.1 handboek.

Tabel 10 - Doelstellingen Scope 3 emissies

Oud / nieuw	Referentie jaar 2019	Doel 2020	Doel 2021	Doel 2022	Doel 2023	Doel 2024	Doel 2025	Doel 2026
Scope 3								
Doel	0%	-0,1%	-0,2%	-0,3%	-0,4%	-0,5%	-0,6%	-0,7%
Emissie	32.020	31.988	31.956	31.924	31.892	31.860	31.828	31.796

De ontwikkeling van de scope 3-uitstoot ten opzichte van de vastgestelde doelstellingen is weergegeven in onderstaande figuur. Hierin zijn zowel de gerealiseerde uitstoot als het reductiepad richting 2026 opgenomen.



Figuur 10 - Scope 3 - CO_2e emissie van 2019 tot 2025

In 2025 bedroeg de totale scope 3-uitstoot 18.830 ton CO_2e. Ten opzichte van het referentiejaar 2019, waarin de uitstoot 32.056 ton CO_2e bedroeg, is sprake van een reductie van circa 41%. Ook ten opzichte van 2024 is een duidelijke afname zichtbaar van 26.324 ton naar 18.830 ton CO_2e (-28%).

De grootste bijdragen binnen scope 3 blijven afkomstig van ingekochte goederen en diensten (12.058 ton CO_2e) en de end-of-life verwerking van verkochte producten (5.692 ton CO_2e). Samen vertegenwoordigen deze categorieën circa 94% van de totale scope 3-uitstoot in 2025.

Bij de interpretatie van de resultaten moet rekening worden gehouden met een belangrijke verbetering van de datakwaliteit. In 2025 is voor een groter deel van de ingekochte goederen overgestapt van een cost-based benadering naar een datagedreven methode op basis van brongegevens uit de onderliggende systemen. Hierdoor ontstaat een volledige en nauwkeuriger beeld van de werkelijke uitstoot in de keten. De stijging van de categorie 'Inkoop van goederen' van 8.746 ton CO_2e in 2024 naar 12.058 ton CO_2e in 2025 dient daarom niet uitsluitend te worden geïnterpreteerd als een stijging van de daadwerkelijke uitstoot, maar deels ook als een gevolg van de verbeterde meetmethodiek.

Tegelijkertijd zijn binnen meerdere categorieën substantiële reducties zichtbaar. De uitstoot uit afvalstromen daalde van 900 ton CO_2e naar 153 ton CO_2e (-83%), downstream transport en distributie nam af van 797 ton naar 385 ton CO_2e (-52%) en woon-werkverkeer daalde van 452 ton naar 198 ton CO_2e (-56%). Daarnaast is de uitstoot uit de verwerking van verkochte producten teruggebracht naar nul.

Ook de emissies uit zakelijk verkeer zijn sinds de coronaperiode structureel laag gebleven. Met name het aantal vliegreizen ligt aanzienlijk lager dan voor 2020. Deze ontwikkeling was reeds zichtbaar in eerdere rapportagejaren en heeft zich in 2025 voortgezet, waarbij vliegreizen een beperkte bijdrage blijven leveren aan de totale scope 3-uitstoot.

De gerealiseerde uitstoot ligt daarmee ruim onder de oorspronkelijke doelstelling van 31.864 ton CO_2e voor 2025. De resultaten laten zien dat significante reducties binnen de waardeketen mogelijk zijn, maar ook dat de kwaliteit van ketendata een steeds grotere invloed heeft op de gerapporteerde emissies.

5.3.3 Reductiemaatregelen

De belangrijkste reductiekansen binnen scope 3 liggen in het verder verduurzamen van de waardeketen. Hierbij wordt ingezet op het verlagen van de CO_2-impact van ingekochte goederen en diensten door duurzaamheid nadrukkelijker mee te nemen in het inkoopproces. Hiervoor worden leveranciers actief beoordeeld op hun duurzaamheidsprestaties en wordt gebruikgemaakt van een duurzaamheidsvragenlijst bij de beoordeling van leveranciers. Daarnaast worden levenscyclus-analyses (LCA's) uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de belangrijkste milieu-impact van producten en om gerichte verbetermaatregelen te identificeren.

Verder richt de organisatie zich op het vergroten van circulariteit binnen producten en processen, het verlengen van de levensduur van producten en het stimuleren van hergebruik en hoogwaardige recycling van materialen. Door deze maatregelen wordt niet alleen de uitstoot binnen de keten verminderd, maar wordt ook toegewerkt naar een efficiënter gebruik van grondstoffen en een lagere milieu-impact gedurende de gehele levenscyclus van producten.

5.4 Niet-CO2-Broeikasgassen

Voor rapportagejaar 2025 is onderzocht welke andere broeikasgassen naast CO_2 bijdragen aan de klimaatimpact van VConsyst. De analyse is uitgevoerd met SimaPro en EcoInvent versie 3.12. Vooral methaan (CH_4) en distikstofmonoxide (N_2O) zijn relevant. Deze emissies hangen samen met brandstofverbruik, elektriciteitsproductie en processen in de waardeketen, waaronder materiaalproductie en transport.

Binnen de gemodelleerde scope 1- en scope 2-klimaatimpact bedraagt het gezamenlijke aandeel niet-CO_2-broeikasgassen meer dan 5%. De analyse beoordeelt deze emissies daarom als materieel. Ook binnen scope 3 worden deze gassen relevant geacht. De beoordeling wordt minimaal voorafgaand aan iedere initiële audit en vervolgens driejaarlijks herzien.

5.5 OBE-analyse

VConsyst heeft voor rapportagejaar 2025 een analyse uitgevoerd van overige beïnvloedbare emissies (OBE). Hierbij zijn biogene CO_2-emissies, directe CO_2-verwijderingen en vermeden emissies beoordeeld. Deze worden afzonderlijk van de reguliere scope 1-, scope 2- en scope 3-footprint beschouwd en hiermee niet verrekend.

De berekende biogene CO_2-emissies bedragen circa 24,4 ton, voornamelijk door het gebruik van houtpellets. Vanwege de beperkte relatieve omvang worden deze momenteel als niet relevant beoordeeld. Directe CO_2-verwijderingen zijn niet geïdentificeerd.

Vermeden emissies zijn potentieel relevant. Producten en diensten zoals vulgraadmeting, inzamelsoftware, fietsparkeersystemen en oplossingen voor afvalscheiding kunnen bijdragen aan emissiereductie ten opzichte van een referentiesituatie. Betrouwbare kwantificering is nog niet mogelijk door onvoldoende gegevens over het daadwerkelijke gebruik en de referentiesituatie. VConsyst kan deze effecten beïnvloeden via productontwerp, informatievoorziening en samenwerking met klanten. De OBE-analyse wordt jaarlijks beoordeeld.

6 Emissie projecten / overhead

De bedrijfsactiviteiten van VConsyst Participaties B.V. zijn op te splitsen in 2 categorieën, overhead en projecten. Onder overhead vallen de kantoorruimtes. Alles wat verband houdt met productie, logistiek van producten en bouwplaatsen valt onder projecten. De emissies van alle onderdelen in de 3 scopes worden met een verdeelsleutel toegerekend aan deze categorieën.

In 2025 is de uitkomst dat van de totale uitstoot 98,1% verband houdt met projecten. Slechts 1,9% is te relateren aan overhead. Hieronder is de toerekening van emissies aan projecten uitgewerkt in een tabel.

Tabel 11 - Project gerelateerde emissies 2025

2025	Overhead (Kantoorruimtes)	Projecten (Productielocaties en bouwplaatsen)	Totaal uitstoot
Scope 1			
Diesel voor aggregaat	0,0	0,3	0,3
Aardgas voor verwarming	18,3	209,7	228
Aardgas voor productie	0,0	69,5	69,5
Pellets	0,0	0,4	0,4
Brandstof mobiele werktuigen	0,0	4,1	4,1
Zakelijk verkeer	122,0	0,0	122
Goederenvervoer	0,0	1048,1	1048,1
Scope 2			
Elektriciteit	0,0*	0,0*	0,0*
Elektrische lease	0,0*	0,0*	0,0*
Gedeclareerde kilometers	33,3	0,0	33,3
Zakelijk luchtverkeer	2,9	0,0	2,9
Scope 3			
Woon-werkverkeer	198,0	0,0	198,0
Afval	2,0	151,0	153
Ingehuurd transport upstream	0,0	130,0	130
Ingehuurd transport downstream	0,0	385,0	385
Upstream geleasde activa	0,0	0,0	0,0
Verwerking van verkochte goederen	0,0	0,0	0,0
End of life	0,0	5692,0	5.692
Inkoop van goederen	0,0	12.058,0	12.058
Totaal	**337,0**	**19.748,0**	**20.305**

*ondanks negatieve score in scope 2 emissies, hier nul weergegeven.

7 Gunningsvoordeel

VConsyst voert projecten uit waarbij de CO_2-Prestatieladder onderdeel is van de gunningscriteria. Voor rapportagejaar 2025 betreft dit de projecten Amsterdam, HVC en Kampen. Deze projecten vallen binnen het energie- en CO_2-managementsysteem van VConsyst en hebben ieder een afzonderlijk projectdossier.

Het project Amsterdam omvat de levering en instandhouding van ondergrondse afvalinzamelsystemen. De belangrijkste reductiekansen liggen bij materiaalgebruik, transport en serviceactiviteiten. Het project HVC betreft de levering van ondergrondse afvalinzamelsystemen, met een contractuele reductiedoelstelling voor de productie. In 2025 hadden hiervoor nog geen leveringen plaatsgevonden. Het project Kampen betreft de levering en installatie van milieupascontrollers en bijbehorende communicatiesoftware. Hierbij wordt aangesloten op het algemene reductiebeleid van VConsyst.

Per project worden het energieverbruik, de CO_2-emissies, de toepasselijke maatregelen en de voortgang vastgelegd. De projectdocumentatie voorziet in communicatie met de opdrachtgever bij de start en afronding en minimaal jaarlijks gedurende meerjarige projecten. De specifieke berekeningen, uitgangspunten en resultaten zijn opgenomen in de afzonderlijke gunningsrapportages en projectdossiers.