CO_2-Prestatieladder N5

Verslag footprint jaar 2025

Organisatie: CityTec
Contactpersoon: M. Rademakers

Adviseur: Guus de Jong
Adviesbureau: De Duurzame Adviseurs

Datum laatste bewerking: 25-9-2026

1 Inleiding van de CO_2-Prestatieladder

De CO_2-Prestatieladder is een managementsysteem dat zich richt op CO_2-reductie, energiebesparing en het gebruik van duurzame energie binnen de bedrijfsvoering en in projecten en in de keten. Het systeem vereist continue verbetering van inzicht, verdere CO_2-reductiemaatregelen, communicatie en samenwerking in de bedrijfsvoering. Het helpt organisaties met het structuren van interne bedrijfsprocessen rondom verduurzaming en het opzetten van duurzaamheidsverslaggeving met een focus op CO_2. Naast het maatschappelijke belang van duurzaamheid biedt het ook kansen voor het inspireren van interne en externe belanghebbenden, onderscheiding ten opzichte van concurrenten, kostenbesparing en het voldoen aan wetgeving. Daarnaast kan het certificeren op de CO_2-Prestatieladder voordeel opleveren in aanbestedingen van (publieke) opdrachtgevers. Hoe meer een organisatie zich inspant om CO_2 te reduceren, hoe meer kans op gunning bij een opdracht.

De CO_2-Prestatieladder kent vijf niveaus, waarbij niveau één, twee en drie zich richten op de eigen organisatie en niveau vier en vijf een stap maken naar de keten van de organisatie. Om de ladder te beklimmen naar een volgend niveau moet aan alle verplichte normeisen van onderliggende niveaus worden voldaan. Ieder niveau omvat de volgende vier invalshoeken:

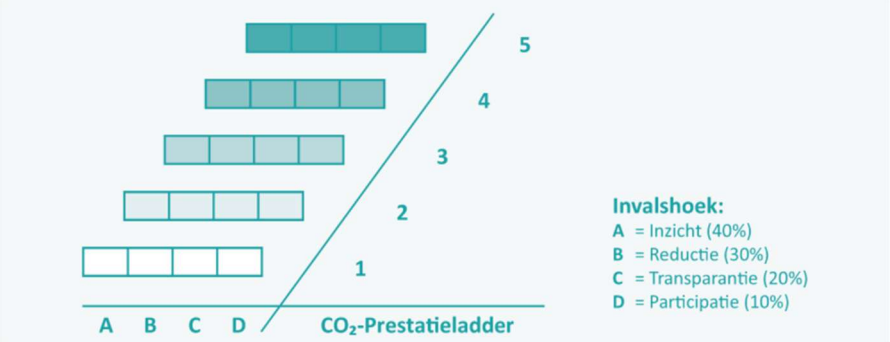
A. Inzicht maakt een organisatie bewust van de eigen CO_2-prestatie, de risico's en kansen, biedt de organisatie informatie die ze kan gebruiken voor het formuleren van effectieve doelstellingen en maatregelen om de CO_2-uitstoot te reduceren, en waar de communicatie en samenwerking zich op dient te richten. Invalshoek A stimuleert organisaties om eigen uitstoot en in de keten te kennen. De organisatie realiseert continue verbetering in de diepgang, reikwijdte en efficiëntie van inzicht en kwaliteit van de emissie-inventaris.

B. Reductie creëert kansen voor het terugdringen van energieverbruik en CO_2-uitstoot, en bevordert samenwerking zodat de meest efficiënte opties voor reductie in de keten worden aangepakt. De organisatie realiseert continue verbetering van de efficiëntie van maatregelen, in het vaststellen en behalen van doelen en het aantonen van voortgang op doelstellingen en maatregelen.

C. Transparantie stimuleert de creatieve betrokkenheid van medewerkers. Ook weten organisaties van elkaars inzet, en kan een organisatie door anderen worden aangesproken op de ambities en vorderingen. De organisatie realiseert continue verbetering in de diepgang en verspreiding van de communicatie en in het verwerken van inbreng van de interne en externe belanghebbenden.

D. Participatie laat een organisatie investeren in samenwerking, delen van eigen kennis en daar waar mogelijk gebruikmaken van kennis die elders is ontwikkeld. De organisatie realiseert continue verbetering in het selecteren van nuttige initiatieven en het toepassen van de kennis in de organisatie.

Een erkende certificerende instantie beoordeelt de activiteiten en bepaalt het niveau van de CO_2-Prestatieladder. Hiervoor moeten stappen zijn gezet op alle invalshoeken van de ladder. In onderstaand figuur wordt bovenstaande tekst schematisch weergegeven met de bijbehorende weging van de invalshoeken voor certificering (bron: Handboek CO_2-Prestatieladder 3.1, SKAO).



2 Directiebeoordeling

De directiebeoordeling van de CO_2-Prestatieladder vindt jaarlijks plaats om de continue geschiktheid, toereikendheid, doeltreffendheid en afstemming met de strategische richting van de organisatie te bewerkstelligen. Deze beoordeling is onderdeel van onze Plan-Do-Check-Act cyclus. De verwezen paragrafen zijn onderdeel van de directiebeoordeling.

2.1 Significante wijzigingen

2.1.1 Organizational boundary en Referentiejaar

Zie paragraaf 4.3. en paragraaf 5.2.

De boundary bestaat uit enkel de entiteit CityTec B.V. Er hebben geen wijzigingen plaatsgevonden. De boundary geldt daarom voor de entiteit CityTec B.V. De organizational boundary is niet gewijzigd ten opzichte van vorig jaar.

2.1.2 Plan van aanpak en CO_2-reductiedoelstellingen

Zie paragraaf 6.2.

Dit rapport betreft 2025. Er is geen wijziging geweest in de doelstelling ten opzichte van afgelopen jaar. Het plan van aanpak is voorzien van een nieuwe status per maatregel. Het jaar 2017 dient daarbij nog steeds als referentiejaar voor de CO_2-reductiedoelstellingen en het monitoren van de CO_2-uitstoot. Aankomend jaar wordt de stap naar handboek 4.0 gemaakt, waarbij de doestellingen opnieuw berekend worden met een nieuw referentiejaar/basisjaar.

2.1.3 Actieve projecten met gunningvoordeel

Zie paragraaf 4.5.

Deze zijn ongewijzigd gebleven, waarbij in 2025 en 2026 de projecten doorlopen.

2.2 Prestaties

2.2.1 CO_2-emissies, energieverbruik en energiebeoordeling

CO_2-emissies

Zie paragraaf 5.4.

De doelstelling van CityTec is om in 2027 52% minder CO2 uit te stoten ten opzichte van 2017. Citytec heeft in 2025 43% reductie behaald, waarmee de tussentijdse doelstelling van 40% dus ruim gehaald is. De directie is hier zeer tevreden mee, waarbij zij het volledige vertrouwen hebben dat de doelstelling in 2027 behaald zal worden.

Energieverbruik en energiebeoordeling

De algemene conclusie naar aanleiding van de CO2-emissies is dat brandstof de grootste emissiestroom blijft met de meeste impact. CityTec zal inzetten op vervanging van het wagenpark naar volledig elektrische auto's, of -waar elektrisch praktisch niet mogelijk is- het inzetten van biobrandstoffen.

Verder blijven ze Nederlandse groene stroom inkopen voor de eigen locaties. Daar wat dit niet mogelijk is (omdat de verhuurder of netbeheerder dat niet toestaat) kopen ze GvO's inkopen ter compensatie van het resterende grijze verbruik.

Ze blijven zich inzetten om de panden te verduurzamen door met de verhuurders afspraken te maken over plaatsing zonnepanelen en terugdringen gasverbruik.

2.2.2 Energiebeleid en voortgang

CO_2-reductiedoelstelling en voortgang

Zie paragraaf 6.2.

Zoals beschreven in paragraaf 2.2.1 ligt Citytec in lijn met de beoogde doelstelling. Dit is voornamelijk te danken aan het feit dat de meeste maatregelen gedurende de afgelopen jaren

zijn geïmplementeerd. Deze maatregelen zijn opgenomen in de lijst van te nemen maatregelen voor de komende jaren, waarbij de voornaamste reductie ligt in het elektrificeren van het wagenpark en materieel. CityTec is van mening dat deze doelstelling zowel realistisch als ambitieus is. We hebben er vertrouwen in dat deze doelstelling zal worden behaald, omdat de maatregelenlijst is herzien en de kwaliteit van de maatregelen wordt gehandhaafd, wat betekent dat de focus kan worden behouden.

Energie reductiedoelstelling
Zie paragraaf 6.3.

2.2.3 Communicatie

Er wordt tenminste halfjaarlijks intern en extern gecommuniceerd over de CO_2-footprint, de voortgang van het plan van aanpak en de doelstellingen, de mogelijkheid van individuele bijdrage van medewerkers en de initiatieven. Dit gebeurt conform het hiervoor opgestelde communicatieplan. Deze communicatie omvat ook de projecten met gunningvoordeel indien aanwezig. Daarnaast worden op de website van de SKAO en op de eigen website de verplichte internetpublicaties geplaatst. De communicatie over 2025 half heeft later plaatsgevonden, dan de stuurcyclus had voorgeschreven. Dit komt mede doordat er langere tijd onzekerheid was of Citytec over zou gaan naar handboek 4.0 of nog een jaar op 3.1 zou blijven. Pas einde 2025 is hierover een beslissing gemaakt, waarna de uiteindelijke communicatie januari 2026 heeft plaatsgevonden. De communicatie over het gehele jaar 2025 heeft ook later plaatsgevonden, doordat de voortgang op de ketenanalyse lang op zich liet wachten. Het communicatiebericht is in eind augustus gedeeld. Er wordt vanuit de directie geen corrigerende maatregel opgesteld, gezien aankomend jaar de stuurcyclus volledig wordt herzien voor handboek 4.0.

2.2.4 Initiatieven

Er wordt actief deelgenomen aan 2 verschillende actiegroepen: “Actiegroep Inkoop Circulariteit” en “Actiegroep Refurbishment”. Hiervoor wordt jaarlijks een budget vrijgemaakt, wat in deze directiebeoordeling geaccordeerd wordt.

CityTec en ketensamenwerking – Actiegroep Inkoop Circulariteit:
In het kader van onze CO_2-reductiedoelstellingen en de participatieplicht vanuit de CO_2-Prestatieladder neemt CityTec actief deel aan de actiegroep Inkoop – Circulariteit van armaturen in de openbare ruimte. Deze actiegroep is onderdeel van een groter project, opgezet door Stichting OPEN en ondersteund door NLA, met als doel de ketensamenwerking te verbeteren en circulaire inkoopprocessen binnen de openbare verlichting te bevorderen.

CityTec en ketensamenwerking – Actiegroep Refurbishment
In lijn met onze doelstellingen voor CO_2-reductie en circulariteit neemt CityTec actief deel aan de actiegroep Refurbishment. Deze actiegroep is onderdeel van een bredere branchebrede samenwerking, gecoördineerd door Stichting OPEN en OVLNL, gericht op het verlengen van de levensduur van armaturen en het reduceren van materiaalstromen en CO_2-uitstoot.

2.3 Doeltreffendheid en toereikendheid van middelen

De projectleider heeft beoordeeld dat het CO_2-reductiesysteem werkt naar behoren naar aanleiding van de bevindingen uit de interne audit met betrekking tot de doelstellingen per eis. Er is geen noodzaak voor wijzigingen in het opgestelde CO_2-managementsysteem, de doelstellingen, maatregelen of deelname aan initiatieven.

Het (per halfjaar) in kaart brengen van de emissiestromen geeft veel inzicht in de energieverbruiken en geeft het handvatten om het verbruik gericht te reduceren. De interne communicatie over dit onderwerp draagt bij tot het vergroten van de bewustwording onder de medewerkers. Het certificaat is nog steeds van belang voor het binnen halen van opdrachten, onze positie in de markt en duurzaamheidsambities. Om deze redenen vindt de projectleider het relevant om het certificaat te behouden. Er geen directe behoefte aan extra middelen om dit te realiseren en verdere CO_2-reductie te realiseren.

2.4 Status van acties uit voorgaande directiebeoordelingen

Uit voorgaande directiebeoordelingen zijn de volgende kansen voor verbetering naar voren gekomen:

- De directie heeft besloten dat er komende jaren flink wordt geïnvesteerd om het wagenpark verder te verduurzamen. Onze ambitie is een volledig emissievrij wagenpark (streven 2028/2029). Waar mogelijk huren wij elektrisch materieel in zoals grondstampers, trilplaten en bandenzagen.
- Het regionaal blijven selecteren van onderaannemers.
- De CO_2-prestatieladder moet breder door de organisatie worden gedragen, op dit moment is de instandhouding te veel afhankelijk van één persoon.
- De projectdossiers van de projecten met gunningsvoordeel zullen uitgebreider met de opdrachtgevers worden gecommuniceerd en afgestemd. Te veel is dit momenteel nog een dossier van CityTec, zonder actieve betrokkenheid van de opdrachtgever.
- We blijven ons inzetten om de panden te verduurzamen door, waar mogelijk, met de verhuurders afspraken te maken over plaatsing zonnepanelen en terugdringen gasverbruik.

In het afgelopen jaar zijn de volgende acties hierop genomen:

- Het elektrificeren van het wagenpark is doorgezet. Dit geldt ook voor de elektrificatie van het handmaterieel. Enkele resultaten zijn terug te vinden in de energiebeoordeling. Kanttekening is wel dat de organisatie wegens eerder besproken tegenvallers deels pas op de plaats heeft moeten maken en niet alle ambities in de gewenste mate zijn gehaald.
- Onderaannemers worden doorlopend regionaal geselecteerd.
- Er wordt in 2025 een toolbox georganiseerd omtrent bewustwording van CO2. Dit wordt in eerste instantie gefocust op zuiniger rijden en bandenspanning. → dit is doorgeschoven naar 2026 vanwege organisatorische redenen.
- De footprint zijn dit jaar wederom met de opdrachtgevers gedeeld. De actieve betrokkenheid blijft hierbij een aandachtspunt.
- Het verduurzamen van het vastgoed blijft een lastig punt, doordat de eigenaren niet bereid zijn om te verduurzamen. Toch blijft dit wel een vast agendapunt tijdens het contact tussen huurder en verhuurder.

In 2026 ligt de nadruk op:

- Elektrificatie van zwaar materieel en uitbreiding laadpunten;
- Verdere reductie van fossiele brandstoffen in projecten;
- Intensieve samenwerking met opdrachtgevers en ketenpartners voor project-specifieke CO_2-reductie.

2.5 Bevindingen uit de interne audit

De interne audit is uitgevoerd op 31-08-2026 door Jop Bijvoet werkzaam bij De Duurzame Adviseurs. De auditee was Mark Rademakers. Hieruit kwamen de volgende bevindingen:

1. Bronbestand diesel, benzine en elektra controleren.
2. Onzekerheden zijn niet up-to-date.
3. Relevante ketenpartners missen voor de scope 3 analyse.
4. Doelstelling voor HVO 100 toevoegen
5. Communiceren beleidsdocument
6. Businesstravel doelstelling verhogen in reductiepercentage
7. Voortgang ketenanalyse toevoegen.
8. Communiceren over 2025 heel
9. Actualiseren stuurcyclus

Bovenstaande punten zijn opgelost d.m.v. onderstaande corrigerende maatregelen:

1. Is opgelost, juiste bestand is in de map “bronbestanden gezet”.
2. Onzekerheden zijn aangevuld conform situatie medio 2026.
3. Relevante ketenpartners zijn toegevoegd

4. Er is een HVO100 doelstelling toegevoegd.
5. Beleidsdocument is toegevoegd
6. Businesstravel doestelling is verhoogd.
7. Voortgang ketenanalyse is toegevoegd.
8. Communicatie is uitgevoerd.
9. Stuurcyclus is geactualiseerd.

Deze punten zijn inmiddels conform vereisten uitgevoerd. De verificatie van de CO_2-emissie-inventaris zal plaatsvinden tijdens de externe audit.

2.6 Bevindingen uit voorgaande externe audits

Er zijn geen directe afwijkingen vanuit de externe audit naar voren gekomen. Wel zijn er een aantal verbeterpunten gegeven:

- 2.A.2: Niet alle hoeveelheden uit het CO2-Dashboard kunnen worden onderbouwd op basis van facturen omdat er geen medewerker van de administratie beschikbaar was ten tijde van de audit.
- 3.A.2: De data zijn niet volledig herleidbaar tot aan de bron vanwege het niet beschikbaar zijn van de administratie tijdens de audit.

Aankomende audit sluit een administratief medewerker aan, die de facturen kan laten zien. Hiermee worden bijgaande verbeterpunten opgelost.

2.7 Kansen voor verbetering

Ook dit jaar zijn er kansen voor verbeteringen, die gedeeltelijk aansluiten bij de verbeterpunten van afgelopen jaar:

- Verdere reductie van fossiele brandstoffen in projecten;
- Intensieve samenwerking met opdrachtgevers en ketenpartners voor project-specifieke CO_2-reductie.
- De footprint zijn dit jaar wederom met de opdrachtgevers gedeeld. De actieve betrokkenheid blijft hierbij een aandachtspunt.
- Toepassen van HVO
- Beter volgen van stuurcyclus met name omtrent de communicatie momenten.
- Overstap naar handboek 4.0 van de CO2 prestatieladder.

2.8 Output van de directie

De directie onderschrijft dat de onder 2.7 (kansen voor verbetering) genoemde punten en al verschillende acties zijn in gang gezet. Zo is in oktober 2024 de vacature voor het uitbreiden van de capaciteit bij de afdeling KVM ingevuld. In september 2026 is er een additionele vacature uitgezet voor uitbereiding van het KVM Team. De regioleiders zijn verantwoordelijk gemaakt voor de projectdossiers van de projecten met gunningsvoordeel en zij zullen uitgebreid de projectdossiers met de opdrachtgevers communiceren en afstemmen.

Het managementsysteem functioneert naar behoren.

2.9 Budgetten en investeringen

Voor het uitvoeren van het plan van aanpak, het behouden van het CO_2-Prestatieladder certificaat en participatie aan initiatieven hebben we als directie een budget beschikbaar gesteld. De kosten voor het jaarlijks onderhouden van de CO_2-Prestatieladder zijn als volgt:

€ 9.000	Ondersteuning De Duurzame Adviseurs per jaar
€ 1.015	Contributie SKAO
€ 3.000	Initiatieven
€ 2.727	GVO CityTec

De eventuele besparingen die de maatregelen opleveren, worden waar het kan gebruikt om te investeren in nieuwe maatregelen.

Ondertekening

Datum Directiebeoordeling: 25-09-2026

Algemeen directeur

Robert Lahr

Robert Lahr

Operationeel directeur

Erwin Kamp

3 Leeswijzer

Dit dossier is opgebouwd uit verschillende documenten. In dit hoofdstuk wordt toegelicht welk doel elk document dient.

CO_2-verslag
Dit CO_2-verslag omvat de tekstuele informatie ter ondersteuning van het CO_2-managementsysteem. De opbouw van dit document is als volgt:

1. Introductie van de CO_2-Prestatieladder
2. Directiebeoordeling
3. Leeswijzer van de verschillende documenten in het dossier
4. Beschrijving van de organisatie
5. Rapportage van de CO_2-emissie-inventaris conform ISO 14061-1
6. Voortgang en ambitiebepaling

Bijlage A: Toelichting van de organizational boundary

CO_2-dashboard
Het Excel document "CO_2-dashboard" omvat de scope 1, 2 en business travel CO_2-emissies en energieverbruiken en de voortgang hiervan. In het tabblad "data" worden de brongegevens ingevoerd en gekoppeld aan de juiste CO_2-emissiefactoren van dat jaar vanuit het tabblad "input keuzevariabelen".

Acties, planning en verantwoordelijkheden
Het Excel document "Acties, planning en verantwoordelijkheden" omvat de stuurcyclus en het energiemanagement actieplan voor het onderhouden van het CO_2-managementsysteem. Hierin worden acties, planning en verantwoordelijkheden omschreven, belanghebbenden geïdentificeerd en wordt een checklist met de verplichte communicatie bijgehouden. Verder wordt de dataverzamelingsprocedure vastgelegd en het plan van aanpak voor CO_2-reductiemaatregelen inclusief berekening van de CO_2-reductiedoelstellingen omschreven.

CO_2-emissie-inventaris scope 3 en voortgang
Het Excel document "CO_2-emissie-inventaris scope 3 en voortgang" omvat de kwalitatieve en kwantitatieve scope 3 analyse. In de kwalitatieve analyse wordt het onderwerp voor de ketenanalyse bepaald en in de kwantitatieve analyse worden de scope 3 CO_2-emissies en de voortgang hiervan weergegeven. In het tabblad "data" worden de brongegevens ingevoerd en gekoppeld aan de juiste CO_2-emissiefactoren vanuit het tabblad "input keuzevariabelen".

Ketenanalyse
In dit document wordt de CO_2-uitstoot van een bepaalde keten geanalyseerd en wordt hierop een CO_2-reductiedoelstelling voor de keten opgesteld.

4 Beschrijving van de organisatie

4.1 Introductie

Adviseren, bedenken, bouwen en perfect werkend opleveren. Als high-end system integrator verzorgt CityTec de complete uitvoering van elk project in openbare verlichting, verkeerregelinstallaties, EV Charge Solutions, Smart City Toepassingen zoals: sensoren, camera's, 5G, dimmen en beheersystemen. Daarnaast is CityTec een zeer ervaren partij in advies, beheer, onderhoud en financiering. Overheden zijn de belangrijkste partners voor CityTec en wij willen graag bijdragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen van overheden.

4.2 Verantwoordelijke

Mark Rademakers is de interne verantwoordelijke voor het beheren van de CO_2-Prestatieladder. Deze persoon draagt verantwoordelijkheid voor het uitzetten van taken, toewijzen van verantwoordelijkheden en het rapporteren aan het management. Voor het opstellen van alle bijbehorende documentatie voor het behouden van niveau 5 op de CO_2-Prestatieladder wordt de organisatie ondersteund door het adviesbureau De Duurzame Adviseurs.

4.3 Organizational boundary

De organizational boundary is opgesteld volgens de laterale methode zoals beschreven in *Handboek CO_2-Prestatieladder 3.1, hoofdstuk 4.* Deze methode omvat deels de eisen van *Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard:2004, hoofdstuk 3*, en is deels maatwerk voor de CO_2-Prestatieladder.

De organizational boundary zoals deze op het certificaat wordt vermeld is als volgt:

Naam: CityTec B.V.
Plaats: Alblasserdam
KvK-nummer: 24274516

De volledige analyse is te vinden in Bijlage A van dit document.

4.4 Organisatiegrootte

4.4.1 Grootebepaling

De CO_2-Prestatieladder onderscheidt kleine, middelgrote en grote organisaties op basis van CO_2-uitstoot binnen de vastgestelde organizational boundary. Dit wordt gedaan volgens onderstaande tabel. Hierbij wordt eerst vastgesteld of de organisatie behoort tot de categorie "diensten" of tot de categorie "werken/leveringen" (conform Richtlijn 2014/24/EU). CityTec behoort tot de categorie diensten.

	DIENSTEN	**WERKEN/LEVERINGEN**
Kleine organisatie (K)	Totale CO_2-uitstoot bedraagt maximaal (≤) 500 ton per jaar.	Totale CO_2-uitstoot *van de kantoren en bedrijfsruimten* bedraagt maximaal (≤) 500 ton per jaar, **en** de totale CO_2-uitstoot *van alle bouwplaatsen en productielocaties* bedraagt maximaal (≤) 2.000 ton per jaar.
Middelgrote organisatie (M)	Totale CO_2-uitstoot bedraagt maximaal (≤) 2.500 ton per jaar.	Totale CO_2-uitstoot *van de kantoren en bedrijfsruimten* bedraagt maximaal (≤) 2.500 ton per jaar, **en** de totale CO_2-uitstoot *van alle bouwplaatsen en productielocaties* bedraagt maximaal (≤) 10.000 ton per jaar.
Grote organisatie (G)	Totale CO_2-uitstoot bedraagt meer dan (>) 2.500 ton per jaar.	Overig

De CO_2-uitstoot is te vinden in de CO_2-emissie-inventaris rapportage in het document "CO_2-dashboard". Met deze uitstoot valt de organisatie in de categorie klein.

4.4.2 Vrijstelling van normeisen

Door de vastgestelde groottecategorie krijgt de organisatie vrijstelling van de volgende normeisen: 5.A.2-2, 5.A.3, 4.C, 5.C, 4.D en 5D. Voor eis 4.A.1 hoeft de organisatie één ketenanalyse op te stellen.

4.5 Projecten met gunningvoordeel

Een project met gunningvoordeel is een project van een organisatie waarbij de CO2-Prestatieladder een rol heeft gespeeld in de aanbesteding. Hierbij is het niet relevant of het gunningvoordeel wel of niet doorslaggevend is geweest bij het verkrijgen van de opdracht, of op welke manier de CO2-Prestatieladder in de aanbesteding is gevraagd.

Met deze definitie in het achterhoofd, liepen 5 projecten met gunningvoordeel in het rapportagejaar. Dit is:

- Leiderdorp, Oestgeest, Zoeterwoude Onderh. & Beheer onderhoud en vervanging OVL
- Waterschap Hollandse Delta
- Westerwolde
- Rotterdam Onderhoud OVL
- LEK-Merwede

In de onderstaande tabel wordt de footprints van de projecten met gunningvoordeel gepresenteerd:

4.5.1 Leiderdorp, Oestgeest, Zoeterwoude Onderh. & Beheer onderhoud en vervanging OVL

TABEL M1. OVERZICHT CO_2-EMISSIES, LEK-MERWEDE			**2025 Heel jaar**		
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Aardgasverbruik	164	m^3	2.134	0,3	12%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	0	liter	3.251	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	678	liter	3.251	2,2	73%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	79	liter	2.797	0,2	7%
Brandstofverbruik wagenpark - HVO	0	liter	0	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	0	liter	1.792	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	0	kg	2.831	-	0%
			Totaal scope 1	**2,8**	
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	0	kWh	497	-	0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	2.138	kWh	0	-	0%
Elektriciteitsverbruik - wagens	410	kWh	497	0,2	7%
Warmtelevering - STEG centrale	0	GJ	38.430	-	0%
			Totaal scope 2	**0,2**	
TYPE EMISSIESTROOM BUSINESS TRAVEL	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	252	km	191	0,0	2%
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer	84	km	14	0,0	0%
Vliegreizen <700 km	0	km	234	-	0%
Vliegreizen 700-2500 km	0	km	172	-	0%
Vliegreizen >2500 km	0	km	157	-	0%
			Totaal business travel	**0,0**	
TOTALE EMISSIES SCOPE 1, 2 EN BUSINESS TRAVEL				**3,0**	

4.5.2 Waterschap Hollandse Delta

TABEL M1. OVERZICHT CO_2-EMISSIES, LEK-MERWEDE			2025 Heel jaar		
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** ($g\ CO_2$ per eenheid)	**UITSTOOT** ($ton\ CO_2$)	
Aardgasverbruik	380	m^3	2.134	0,8	12%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	0	liter	3.251	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	1.573	liter	3.251	5,1	73%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	183	liter	2.797	0,5	7%
Brandstofverbruik wagenpark - HVO	0	liter	0	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	0	liter	1.792	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	0	kg	2.831	-	0%
			Totaal scope 1	**6,4**	

TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** ($g\ CO_2$ per eenheid)	**UITSTOOT** ($ton\ CO_2$)	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	0	kWh	497	-	0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	4.959	kWh	0	-	0%
Elektriciteitsverbruik - wagens	950	kWh	497	0,5	7%
Warmtelevering - STEG centrale	0	GJ	38.430	-	0%
			Totaal scope 2	**0,5**	

TYPE EMISSIESTROOM BUSINESS TRAVEL	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** ($g\ CO_2$ per eenheid)	**UITSTOOT** ($ton\ CO_2$)	
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	586	km	191	0,1	2%
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer	196	km	14	0,0	0%
Vliegreizen <700 km	0	km	234	-	0%
Vliegreizen 700-2500 km	0	km	172	-	0%
Vliegreizen >2500 km	0	km	157	-	0%
			Totaal business travel	**0,1**	

TOTALE EMISSIES SCOPE 1, 2 EN BUSINESS TRAVEL	**7,0**

4.5.3 Westerwolde

TABEL M1. OVERZICHT CO_2-EMISSIES, LEK-MERWEDE			2025 Heel jaar		
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** ($g\ CO_2$ per eenheid)	**UITSTOOT** ($ton\ CO_2$)	
Aardgasverbruik	**354**	**m^3**	2.134	0,8	12%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	**0**	**liter**	3.251	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	**1.467**	**liter**	3.251	4,8	73%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	**170**	**liter**	2.797	0,5	7%
Brandstofverbruik wagenpark - HVO	**0**	**liter**	0	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	**0**	**liter**	1.792	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	**0**	**kg**	2.831	-	0%
			Totaal scope 1	**6,0**	

TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** ($g\ CO_2$ per eenheid)	**UITSTOOT** ($ton\ CO_2$)	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	**0**	**kWh**	497	-	0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	**4.625**	**kWh**	0	-	0%
Elektriciteitsverbruik - wagens	**886**	**kWh**	497	0,4	7%
Warmtelevering - STEG centrale	**0**	**GJ**	38.430	-	0%
			Totaal scope 2	**0,4**	

TYPE EMISSIESTROOM BUSINESS TRAVEL	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** ($g\ CO_2$ per eenheid)	**UITSTOOT** ($ton\ CO_2$)	
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	**546**	**km**	191	0,10	2%
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer	**183**	**km**	14	0,00	0%
Vliegreizen <700 km	**0**	**km**	234	-	0%
Vliegreizen 700-2500 km	**0**	**km**	172	-	0%
Vliegreizen >2500 km	**0**	**km**	157	-	0%
			Totaal business travel	**0,1**	

TOTALE EMISSIES SCOPE 1, 2 EN BUSINESS TRAVEL	**6,5**

4.5.4 Rotterdam Onderhoud OVL

TABEL M1. OVERZICHT CO_2-EMISSIES, LEK-MERWEDE			2025 Heel jaar		
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Aardgasverbruik	5.139	m^3	2.134	11,0	12%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	0	liter	3.251	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	21.281	liter	3.251	69,2	73%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	2.471	liter	2.797	6,9	7%
Brandstofverbruik wagenpark - HVO	0	liter	0	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	0	liter	1.792	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	0	kg	2.831	-	0%
			Totaal scope 1	**87,1**	
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	0	kWh	497	-	0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	67.107	kWh	0	-	0%
Elektriciteitsverbruik - wagens	12.858	kWh	497	6,4	7%
Warmtelevering - STEG centrale	0	GJ	38.430	-	0%
			Totaal scope 2	**6,4**	
TYPE EMISSIESTROOM BUSINESS TRAVEL	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	7.925	km	191	1,5	2%
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer	2.651	km	14	0,0	0%
Vliegreizen <700 km	0	km	234	-	0%
Vliegreizen 700-2500 km	0	km	172	-	0%
Vliegreizen >2500 km	0	km	157	-	0%
			Totaal business travel	**1,6**	
TOTALE EMISSIES SCOPE 1, 2 EN BUSINESS TRAVEL				**95,0**	

4.5.5 LEK-Merwede

TABEL M1. OVERZICHT CO_2-EMISSIES, LEK-MERWEDE			2025 Heel jaar		
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Aardgasverbruik	3.535	m^3	2.134	7,5	12%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	0	liter	3.251	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	14.639	liter	3.251	47,6	73%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	1.700	liter	2.797	4,8	7%
Brandstofverbruik wagenpark - HVO	0	liter	0	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	0	liter	1.792	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	0	kg	2.831	-	0%
			Totaal scope 1	**59,9**	
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	0	kWh	497	-	0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	46.160	kWh	0	-	0%
Elektriciteitsverbruik - wagens	8.845	kWh	497	4,4	7%
Warmtelevering - STEG centrale	0	GJ	38.430	-	0%
			Totaal scope 2	**4,4**	
TYPE EMISSIESTROOM BUSINESS TRAVEL	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	5.451	km	191	1,0	2%
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer	1.823	km	14	0,0	0%
Vliegreizen <700 km	0	km	234	-	0%
Vliegreizen 700-2500 km	0	km	172	-	0%
Vliegreizen >2500 km	0	km	157	-	0%
			Totaal business travel	**1,1**	
TOTALE EMISSIES SCOPE 1, 2 EN BUSINESS TRAVEL				**65,4**	

De documentatie van dit project is ook opgenomen in het Project Impact Dashboard op de SKAO-pagina.

Geen extra projecten met gunningvoordeel die starten in 2026.

5 Rapportage van de CO_2-emissie-inventaris

5.1 Rapportage volgens ISO 14064-1

De CO_2-emissie-inventaris rapportage is opgesteld volgens de eisen uit ISO 14064-1, paragraaf 9.3.1. In onderstaande tabel is een kruistabel gemaakt van de onderdelen uit ISO 14064-1 en de vermelding in dit dossier.

ISO 14064-1 §9.3.1	BESCHRIJVING	VERMELDING
A	Description of the reporting organization	Verslag, H4
B	Person or entity responsible for the report	Verslag, §4.2
C	Reporting period covered	Verslag, §5.2
D, E	Documentation of organizational and reporting boundaries, including criteria to define significant emissions	Verslag, §4.3
F	Direct GHG emissions	CO_2-dashboard, tabblad "CO_2-emissie-inventaris", totaal scope 1 en Verslag, §5.4.1
G	Treatment of biogenic CO_2 emissions and removals	Verslag, §5.5
H	GHG removals	Verslag, §5.5
I	Exclusion of sources or sinks	Verslag, §5.4.2
J	Indirect GHG emissions	CO_2-dashboard, tabblad "CO_2-emissie-inventaris", totaal scope 2 en business travel & Scope 3 – kwalitatieve en kwantitatieve analyse, tabblad "Kwantitatieve analyse", en Verslag, §5.4.1
K	Base year	Verslag, §5.2
L	Changes and recalculations	Verslag, §5.2.1
M	Quantification approaches	Verslag, §5.3
N	Changes to methodologies	Verslag, §5.3.1
O, T	Emission or removal factors used	Verslag, §5.3
P, Q	Uncertainties	Acties, planning en verantwoordelijkheden, tabblad "dataverzameling", en Verslag, §5.6
R	Statement in accordance with ISO 14064-1	Verslag, §5.1
S	Verification	Verslag, §5.7

5.2 Referentiejaar en rapportagejaar

Het jaar 2017 dient als referentiejaar voor de CO_2-reductiedoelstellingen en het monitoren van de CO_2-uitstoot. Dit rapport betreft rapportagejaar 2025. Alle volgende paragrafen in dit hoofdstuk betreffen het rapportagejaar zoals hier vermeld en de organisatie zoals omschreven in hoofdstuk 4 van dit CO_2-verslag.

5.2.1 Significante veranderingen en herberekeningen

Er zijn geen wijzigingen geweest in de keuze van het referentiejaar en de berekeningen van CO_2-emissies van dat jaar en daaropvolgende jaren. Wel zijn nieuwe doelstellingen en een nieuw doelstellingsjaar bepaald.

5.3 Kwantificeringsmethoden

Voor het kwantificeren van de CO_2-uitstoot is gebruik gemaakt van een Excelmodel waarbij alle energieverbruiken worden omgerekend naar CO_2-emissies. De bronnen van de energieverbruiken worden vermeld in het Excel document van de CO_2-emissie-inventaris van de organisatie. De emissiefactoren van de website www.co2emissiefactoren.nl worden gehanteerd, zoals omschreven in handboek 3.1 van de CO_2-Prestatieladder en volgens de toepassing zoals omschreven op www.co2emissiefactoren.nl. Omdat het gaat om specifieke emissiefactoren op nationaal niveau, zijn de gehanteerde emissiefactoren zeer geschikt voor het omrekenen van de data van de broeikasgas activiteiten naar de daarmee gepaard gaande CO_2-emissies. De emissiefactoren van de organisatie zullen te allen tijde meegaan met wijzigingen in de emissiefactoren van handboek 3.1 en daaropvolgende handboeken van de CO_2-Prestatieladder.

Er zijn geen verwijderingsfactoren van toepassing.

5.3.1 Veranderingen van kwantificeringsmethoden

Voor 2025 zijn er geen wijzigingen geweest in de kwantificeringsmethode voor scope 1 + 2.

Voor scope 3 is de berekening van "afval" aangepast. Dit is vanaf 2025 nu op basis van de emissiefactoren van emissiefactoren.nl gedaan. Dit is met terugwerkende kracht aangepast.

5.4 CO_2-emissie berekeningen

5.4.1 CO_2-emissies

TABEL M1. OVERZICHT CO_2-EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE			2025 Heel jaar		
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** ($g\ CO_2$ per eenheid)	**UITSTOOT** ($ton\ CO_2$)	
Aardgasverbruik	48.428	m^3	2.134	103,3	11,5%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	0	liter	3.251	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	200.531	liter	3.251	651,9	72,8%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	23.281	liter	2.797	65,1	7,3%
Brandstofverbruik - HVO100	0	liter	441	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	0	liter	1.792	-	0%
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	0	kg	2.831	-	0%
			Totaal scope 1	**820,4**	
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** ($g\ CO_2$ per eenheid)	**UITSTOOT** ($ton\ CO_2$)	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	0	kWh	497	-	0,0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	632.334	kWh	0	-	0%
Elektriciteitsverbruik - wagens	121.159	kWh	497	60,2	6,7%
Warmtelevering - STEG centrale	0	GJ	38.430	-	0%
			Totaal scope 2	**60**	
TYPE EMISSIESTROOM BUSINESS TRAVEL	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** ($g\ CO_2$ per eenheid)	**UITSTOOT** ($ton\ CO_2$)	
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	74.679	km	191	14,3	1,6%
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer	24.978	km	14	0,3	0,0%
Vliegreizen <700 km	0	km	234	-	0%
Vliegreizen 700-2500 km	0	km	172	-	0%
Vliegreizen >2500 km	0	km	157	-	0%
			Totaal business travel	**15**	
TOTALE EMISSIES SCOPE 1, 2 EN BUSINESS TRAVEL				**895,2**	

In onderstaande tabel zijn de CO_2-emissies weergegeven voor de verschillende emissiestromen in scope 3.

TABEL V1. VOORTGANG JAARLIJKSE SCOPE 3 EMISSIES	
	2025
UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	**Heel jaar**
Aangekochte goederen en diensten	10.885,9
Kapitaal goederen	-
Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2)	-
Upstream transport en distributie	-
Productieafval	494,0
Zakelijk reizen (niet in scope 1 of 2)	-
Woon-werkverkeer	81,0
Upstream geleaste activa	-
TOTAAL UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	**11.460,8**
DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	
Downstream transport en distributie	-
Ver- of bewerken van verkochte producten	-
Gebruik van verkochte producten	1.987,7
End-of-life verwerking van verkochte producten	-
Downstream geleaste activa	-
Franchisehouders	-
Investeringen	-
TOTAAL DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	**1.987,7**
TOTALE EMISSIES	**13.448,6**

5.4.2 Uitsluiting van overige GHG-emissies

In handboek 3.1 van de CO_2-Prestatieladder is de rapportage van de CO_2-emissie-inventaris over alle broeikasgassen, uitgedrukt in CO_2-equivalenten nog niet verplicht. Het is dus niet vereist overige gassen, niet zijnde CO_2 (CH_4, N_2O, HFC's, PFC's en SF_6) die vrijkomen bij operaties van de organisatie, mee te nemen in de emissie-inventaris. Dit geldt ook voor koudemiddelen (refrigerants) en smeermiddelen. Daarom worden deze uitgesloten van deze emissie-inventaris rapportage.

5.5 Verbranding van biomassa en GHG-verwijderingen

Er vonden geen verbranding van biomassa en geen GHG-verwijderingen plaats. Ook heeft er geen compensatie plaatsgevonden.

5.6 Onzekerheden en impact

De onzekerheden en de impact daarvan worden omschreven in het Excel document "Acties, planning en verantwoordelijkheden" op het tabblad "dataverzameling".

5.7 Verificatie

De organisatie heeft ervoor gekozen om de emissie-inventaris niet apart te laten verifiëren door een extern bureau. De CO_2-emissie-inventaris zal tijdens de externe audit middels een steekproef geverifieerd worden.

6 Voortgang en ambitiebepaling

6.1 Ambitie

Vanuit de CO_2-Prestatieladder wordt gevraagd om reductiedoelstellingen op te stellen die zowel ambitieus als realistisch zijn. Om te kunnen bepalen hoe ambitieus de doelstellingen en maatregelen zijn van de organisatie is gekeken naar sectorgenoten en is de maatregellijst van SKAO ingevuld.

6.1.1 Vergelijking met sectorgenoten

- **Sectorgenoot 1 | Van Dorp Infra (niveau 5 klein bedrijf)**
  In 2050 beschikt Van Dorp over een CO2 neutrale bedrijfsvoering voor scope 1, 2 en 3. Met uitvoering van deze doelstellingen realiseert Van Dorp in 2030 de volgende CO2 doelstellingen ten opzichte van referentiejaar 2024 en het aantal Fte:
  Scope 1 37,8%
  Scope 2 43,4%
  Scope 3 12,5%

  Meest significante strategie in het plan van aanpak:
  - Het verduurzamen van de eigen en gehuurde panden
  - Het verminderen van het brandstofverbruik en verkleinen van de footprint van de mobiliteit
  - Het verkleinen van de footprint van de operationele activiteiten.

  Binnen deze strategieën liggen diverse specifieke maatregelen die voor van Dorp Infra gelden.

- **Sectorgenoot 2 | Pilkes Infra (niveau 5 klein bedrijf)**
  CO_2-footprint in referentiejaar: 1.066,94 ton CO_2
  Doelstelling scope 1, 2 en business travel: 50% in 2026 ten opzichte van 2012
  Meest significante maatregelen in het plan van aanpak:
  - Inkopen van 100% Nederlands opgewekte groene stroom
  - Energiescan uit laten voeren vestiging en fabriekshal
  - LED binnenverlichting
  - Kleinere boiler installeren
  - Maandelijks verbruik uitlezen en analyse trekken
  - Toepassen Traxx als toevoeging
  - Band op spanning
  - Medewerkers laten carpoolen
  - Aanschaffen 10 monitoringssystemen voor rijgedrag
  - Medewerkers halfjaarlijks informeren over CO2 (ook bij indiensttreding)
  - Fabrieks- en werkelijk verbruik auto's inzichtelijk maken
  - EURO 5 vrachtwagens en bestelwagens aanschaffen bij vervanging
  - Kilometerstanden bijhouden voor inzicht verbruik

6.1.2 SKAO maatregellijst

De algemene conclusie naar aanleiding van de maatregellijst is dat de organisatie al vrij vooruitstrevend is op het gebied van CO_2-reductie bespreken bij grote opdrachtgevers, inkopen van hybride machines en het leasebeleid voor personenwagens. Aangezien brandstof de grootste emissiestroom is heeft dit ook de meeste impact. Echter zijn er nog voldoende maatregelen te nemen om het fossiele brandstof-, aardgas- en elektriciteitsverbruik te verminderen, zoals het inzetten van volledig elektrische auto's, gebruik van biobrandstoffen en het in gesprek gaan met de verhuurders van het vastgoed voor het nemen van extra maatregelen om het vastgoed te verduurzamen.

6.2 CO_2-reductiedoelstellingen en voortgang

Onderstaande doelstellingen zijn gebaseerd op CO_2-reductiemaatregelen die te vinden zijn in het plan van aanpak in het Excel document "Acties, planning en verantwoordelijkheden". Hier staan tevens de doorberekeningen van de scope 1, 2 en business travel doelstellingen.

6.2.1 Hoofddoelstelling

HOOFDDOELSTELLING SCOPE 1 EN 2
CityTec wil in 2027 ten opzichte van 2017 52% minder CO_2 uitstoten.

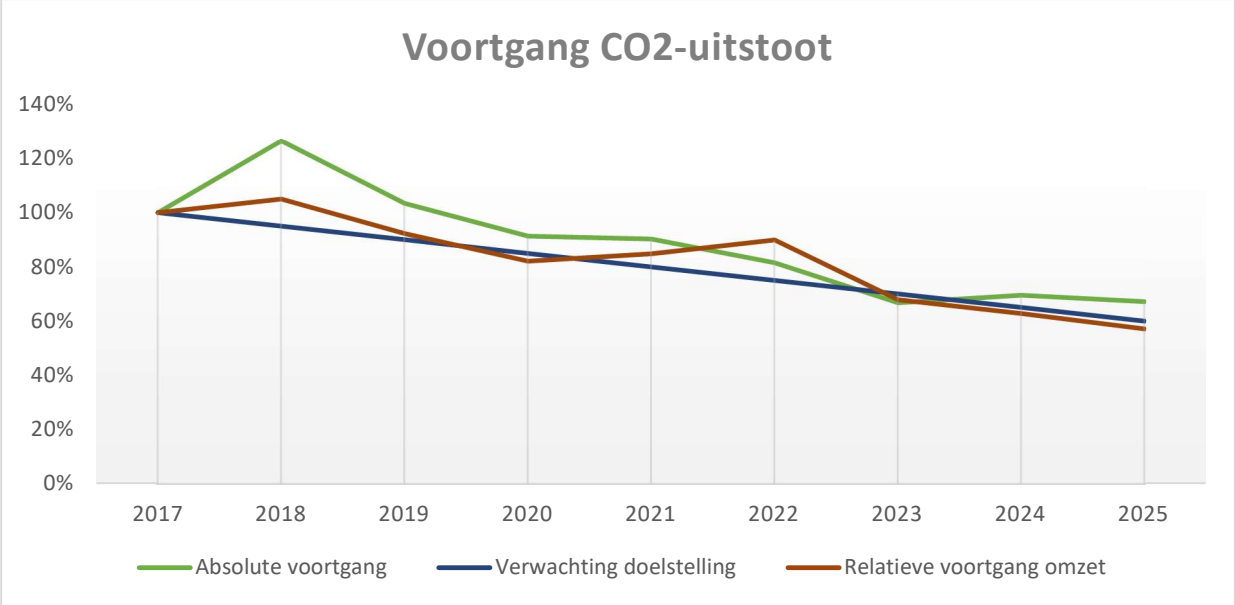
Deze doelstelling is gerelateerd aan de omzet. In 2025 is een reductie behaald van 43%, dit is 3% hoger dan de beoogde tussendoelstelling van 40%.

JAARLIJKSE DOELSTELLING SCOPE 1 EN 2	
2018	5%
2019	10%
2020	15%
2021	20%
2022	25%
2023	30%
2024	35%
2025	40%
2026	45%
2027	52%

TABEL V1. VOORTGANG JAARLIJKSE CO_2-EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	
Aardgasverbruik	67,1	116,0	147,8	102,1	121,5	91,6	63,3	79,4	103,3	
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	998,1	1.158,0	1.051,7	921,6	879,3	813,0	678,8	697,6	651,9	
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	62,8	132,9	141,2	137,3	134,5	111,8	116,4	88,0	65,1	
Brandstofverbruik wagenpark - HVO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	6,6	5,2	4,2	2,6	-	-	-	-	-	
TOTAAL SCOPE 1	**1.134,6**	**1.412,2**	**1.344,9**	**1.163,6**	**1.135,3**	**1.016,4**	**858,5**	**865,1**	**820,4**	-28%
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2										
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	163,2	230,4	8,8	24,0	45,6	22,6	-	-	-	
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Elektriciteitsverbruik - wagens	1,4	8,3	4,7	7,9	-	14,4	11,2	52,8	60,2	
Warmtelevering - STEG centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTAAL SCOPE 2	**164,5**	**238,7**	**13,5**	**31,9**	**45,6**	**37,0**	**11,2**	**52,8**	**60,2**	-63%
TYPE EMISSIESTROOM BUSINESS TRAVEL										
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	32,7	33,3	18,9	20,6	21,8	31,3	19,0	8,1	14,3	
Zakelijk vervoer - openbaar vervoer	0,1	0,7	0,5	0,1	0,2	0,3	0,5	0,2	0,3	
Vliegreizen <700 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Vliegreizen 700-2500 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Vliegreizen >2500 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TOTAAL BUSINESS TRAVEL	**32,8**	**33,9**	**19,4**	**20,7**	**22,0**	**31,6**	**19,5**	**8,3**	**14,6**	-55%
TOTALE EMISSIES	**1.332,0**	**1.684,8**	**1.377,8**	**1.216,2**	**1.203,0**	**1.085,0**	**889,3**	**926,2**	**895,2**	

TABEL V1A. VOORTGANG JAARLIJKSE CO2-EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE									
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel	Heel
Absolute voortgang	100%	126%	103%	91%	90%	81%	67%	70%	67%
Verwachting doelstelling	100%	95%	90%	85%	80%	75%	70%	65%	60%
Behaalde omzet	47,4	57,1	53,1	52,7	50,5	42,9	46,6	52,5	55,8
Uitstoot per kengetal	28,1	29,5	25,9	23,1	23,8	25,3	19,1	17,6	16,1
Relatieve voortgang omzet	100%	105%	92%	82%	85%	90%	68%	63%	57%



6.2.2 Subdoelstellingen

Onderstaande tabel laat per subdoelstelling de voortgang in CO2-reductie zien in 2027 ten opzichte van het referentiejaar 2017, gerelateerd aan de omzet.

SUBDOELSTELLINGEN (REDUCTIE)		
	DOELSTELLING	VOORTGANG
Scope 1	-69%	-39%
Scope 2	-90%	-69%
Business travel	-65%	-62%
Energieverbruik	-17%	-15%
Toepassen groene stroom	100%	100%

Naast bovenstaande specifieke doelstellingen zet de organisatie in op het toepassen van alternatieve brandstoffen, middels HVO.

Scope 1
Voor de scope 1-emissies nam de uitstoot toe met 6% tussen 2017 en 2019. Tussen 2019 en 2020 werd aanzienlijk gereduceerd, met name het brandstofverbruik is flink gedaald. Deze reductie is vooral te danken aan zuinig rijden, aanschaf van meer zuinige wagens en minder gasverbruik. Echter was de verwachting om in de jaren 2021 en 2022 verder te reduceren (resp. 13% en 17%), wat in de praktijk niet haalbaar bleek. In 2023 t/m 2025 nam de uitstoot verder af. In 2025 was de relatieve CO2-reductie voor scope 1 39% ten opzichte van 2017. Deze reductie in de laatste jaren komt met name door het elektrificeren van de diesel en benzine voertuigen, hiernaast is alle stroom voor het vastgoed ook als groene stroom ingekocht.

Scope 2
Voor de scope 2-emissies is de doelstelling in 2027 t.o.v. 2017 90% CO2 gereduceerd te hebben. De doelstelling is gerelateerd aan de omzet. Tussen 2017 en 2023 is de indirecte uitstoot afgenomen met 93%, met name door het overstappen op groene stroom. In 2024 namen de emissies echter weer toe ten opzichte van het jaar ervoor. Dit komt door het overstappen op elektrische wagens, die geen scope 1-, maar scope 2-emissies veroorzaken. De scope 2-reductie ten opzichte van 2017 is hierdoor nog 'maar' 69%.

Business travel
De doelstelling voor het zakelijk vervoer is in 2025 significant verbeterd, daarom is de nieuwe doestelling opgehoogd naar 65% reductie in 2025. De reductie in 2024 is echter veel hoger uitgevallen, namelijk wel 77%. Er is vooral een groot verschil met de gemeten uitstoot van 2023, toen de voortgang nog 39% was ten opzichte van 2017. Een belangrijke verklaring hiervoor ligt in de verbetering van de datakwaliteit. Tot 2023 werd namelijk een indirecte berekening gebruikt op basis van een kilometervergoeding, terwijl voor 2024 de precieze kilometers bekend zijn. Daarnaast zijn er ook minder zakelijke kilometers gereden ten opzichte van eerdere jaren. In 2025 zijn de zakelijke kilometers weer gestegen, waarbij de relatieve daling t.o.v. 2017 nog 62% betreft.

6.2.3 Doelstellingen scope 3 en voortgang

Ketenanalyse – Armaturen
CityTec wil in 2028 200 ton CO_2 reduceren ten opzichte van 2023 in de keten 'armaturen'.

Deze doelstelling is absoluut. De volledige ketenanalyse inclusief onderbouwing van deze doelstelling is te vinden in het document "Ketenanalyse CityTec".

De voor 2024 beoogde pilot in Breda werd destijds uitgesteld vanwege een herziening van het contract door de gemeente. Inmiddels zijn de volgende aantallen gerepareerde armaturen geregistreerd:

- Breda: 8 armaturen in 2025.
- Drechtsteden: 18 armaturen tot en met september 2026.
- Goeree-Overflakkee: 5 armaturen in 2025.
- Lek Merwede: 88 armaturen tot en met september 2026.
- Rotterdam: 85 armaturen tot en met september 2026

Deze ketenanalyse is professioneel ondersteund of becommentarieerd door een ter zake als bekwaam erkend en onafhankelijk kennisinstituut, zijnde De Duurzame Adviseurs.

In de tabel hieronder zijn de scope 3 emissies weergegeven van de afgelopen jaren:

TABEL V1. VOORTGANG JAARLIJKSE SCOPE 3 EMISSIES

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**	**Heel jaar**
Aangekochte goederen en diensten	-	10.344,0	10.736,0	24.051,8	19.707,7	10.044,7	10.885,9
Kapitaal goederen	-	-	-	-	-	-	-
Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2)	-	-	-	-	-	-	-
Upstream transport en distributie	-	-	147,0	-	-	-	-
Productieafval	-	304,0	72,0	152,6	335,8	396,4	494,0
Zakelijk reizen (niet in scope 1 of 2)	-	-	-	-	-	-	-
Woon-werkverkeer	-	438,0	134,0	114,7	69,4	73,5	81,0
Upstream geleaste activa	-	-	-	-	-	-	-
TOTAAL UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	**-**	**11.086,0**	**11.089,0**	**24.319,1**	**20.112,9**	**10.514,7**	**11.460,8**
DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES							
Downstream transport en distributie	-	-	-	-	-	-	-
Ver- of bewerken van verkochte producten	-	-	-	-	-	-	-
Gebruik van verkochte producten	-	6.274,0	5.134,0	4.191,9	2.688,4	5.978,7	1.987,7
End-of-life verwerking van verkochte producten	-	62,0	786,0	-	-	-	-
Downstream geleaste activa	-	-	-	-	-	-	-
Franchisehouders	-	-	-	-	-	-	-
Investeringen	-	-	-	-	-	-	-
TOTAAL DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	**-**	**6.336,0**	**5.920,0**	**4.191,9**	**2.688,4**	**5.978,7**	**1.987,7**
TOTALE EMISSIES	**-**	**17.422,0**	**17.009,0**	**28.511,0**	**22.801,3**	**16.493,4**	**13.448,6**

De totale scope 3 emissies zijn lager uitgevallen dan in 2024. Er is een kleine toename te zien in de categorie "aangekochte goederen en diensten". Dit komt mede door een verschuiving in leveranciers, waarbij dit per type project afhankelijk is. De categorie "gebruik van verkochte producten" is juist gedaald t.o.v. van afgelopen jaar. Deze waarde wordt bepaald door het aantal lampen dat verkocht te relateren aan de uitstoot die hier tijdens de levensduur bij wordt uitgestoten. Door een lagere emissiefactor van elektriciteit en een lager aantal kWh wat verbruikt wordt is deze uitstoot lager. Hiernaast speelt ook mee dat er een lagere hoeveelheid lampen is verkocht, waarbij binnen de verkochte lampen ook het aandeel met hoge wattages gedaald is.
Het afval is gestegen, waarbij de direct afhangt van de hoeveelheden afval wat tijdens de projecten is gebruikt. Gezien dit per project afhankelijk is, kan hier geen directe conclusie aan verbonden worden.

6.3 Energiebeoordeling

Middels de energiebeoordeling wordt inzicht verkregen in de grootste energieverbruikers binnen de organisatie. Deze beoordeling wordt uitgevoerd conform ISO 50001. De CO_2-Prestatieladder vereist dat er inzicht wordt verkregen in de 80% grootste verbruikers. Hierdoor kunnen de belangrijkste processen, gebouwen en/of activiteiten die bijdragen aan het energieverbruik en mogelijk ook de CO_2-uitstoot effectief aangepakt worden. De analyse is gebaseerd op berekeningen uit het Excel document "CO_2-dashboard".

6.3.1 Energieverbruik

In onderstaande tabel zijn de energieverbruiken weergegeven voor scope 1, 2 en business travel.

TABEL E1. OVERZICHT ENERGIEVERBRUIK, GEHELE ORGANISATIE

ENERGIEDRAGER	AANTAL	EENHEID	CONVERSIE FACTOR (g CO_2 per	VERBRUIK (GJ)
Aardgasverbruik	48.428	m^3	0,03165	1.532,8
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	0	liter	0,03590	-
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	200.531	liter	0,03590	7.199,1
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	23.281	liter	0,03131	728,9
Brandstofverbruik wagenpark - HVO	0	liter	0,03454	-
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	0	liter	0,03007	-
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	0	kg	0,03800	-
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	0	kWh	0,00360	-
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	632.334	kWh	0,00360	2.276,4
Elektriciteitsverbruik - wagens	121.159	kWh	0,00360	436,2
Warmtelevering - STEG centrale	0	GJ	1,00000	-
TOTAAL ENERGIEVERBRUIK				**12.173,3**

De voortgang ten opzichte van eerdere jaren is te zien in onderstaande tabel.

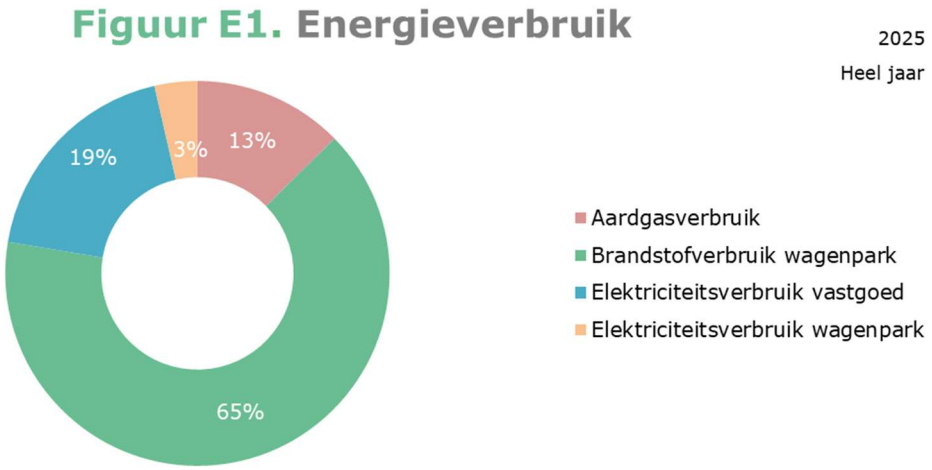
TABEL EV1. VOORTGANG JAARLIJKSE ENERGIEVERBRUIK, GEHELE ORGANISATIE (GJ)									
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
TYPE ENERGIEDRAGER	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar
Aardgasverbruik	1.124,2	1.943,2	2.475,8	1.714,6	2.040,8	1.391,0	963,4	1.177,8	1.532,8
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	10.828,0	12.563,6	11.410,0	10.143,0	9.677,5	8.947,2	7.484,3	7.691,9	7.199,1
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	681,8	1.442,8	1.532,7	1.544,7	1.512,9	1.257,8	1.292,3	976,9	728,9
Brandstofverbruik wagenpark - HVO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	92,6	72,4	58,9	35,8	-	-	-	-	-
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	1.116,7	1.277,8	48,9	155,3	295,4	155,3	-	-	-
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	-	-	1.417,8	1.338,6	1.214,6	1.149,4	1.367,9	939,3	2.276,4
Elektriciteitsverbruik - wagens	9,4	46,0	26,0	51,4	-	99,1	88,8	354,5	436,2
Warmtelevering - STEG centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAAL ENERGIEVERBRUIK	13.852,8	17.345,9	16.970,1	14.983,3	#####	12.999,7	11.196,6	11.140,3	12.173,3

Samenvatting en impact op CO_2-uitstoot

- De totale CO_2-uitstoot blijft dalen ondanks een lichte stijging in dieselverbruik, door de sterke afname van grijze stroom en de toename van groene energie.
- Ondanks de transitie naar elektrische voertuigen (EV's) is er in 2025 een toename in projectactiviteiten met relatief veel kilometers buiten stedelijke gebieden waar EV-laadinfrastructuur beperkt is. Hierdoor is voor een aantal projecten nog gebruikgemaakt van bestaande dieselvoertuigen.
- Het aandeel elektrisch vervoer neemt verder toe en draagt bij aan de lange-termijndoelstelling van 52% CO_2-reductie in 2027 t.o.v. 2017.
- Verdere optimalisatie wordt gezocht in elektrificatie van bussen en hoogwerkers, het uitbreiden van laadinfrastructuur en het verduurzamen van ketenpartners.

6.3.2 Identificatie grootste energiestromen

In onderstaande figuur worden de top 80% grootste energiestromen in GJ weergegeven.



De geïdentificeerde grootste energiestromen worden hieronder geanalyseerd.

6.3.3 Analyse brandstofverbruik wagenpark

Zoals in het cirkeldiagram is te zien, wordt 65% van het energieverbruik veroorzaakt door het brandstofverbruik van het wagenpark met diesel en hybride als de belangrijkste energiedragers. Het wagenpark ziet er als volgt uit:

Tabel V3. Brandstoftypes wagenpark		

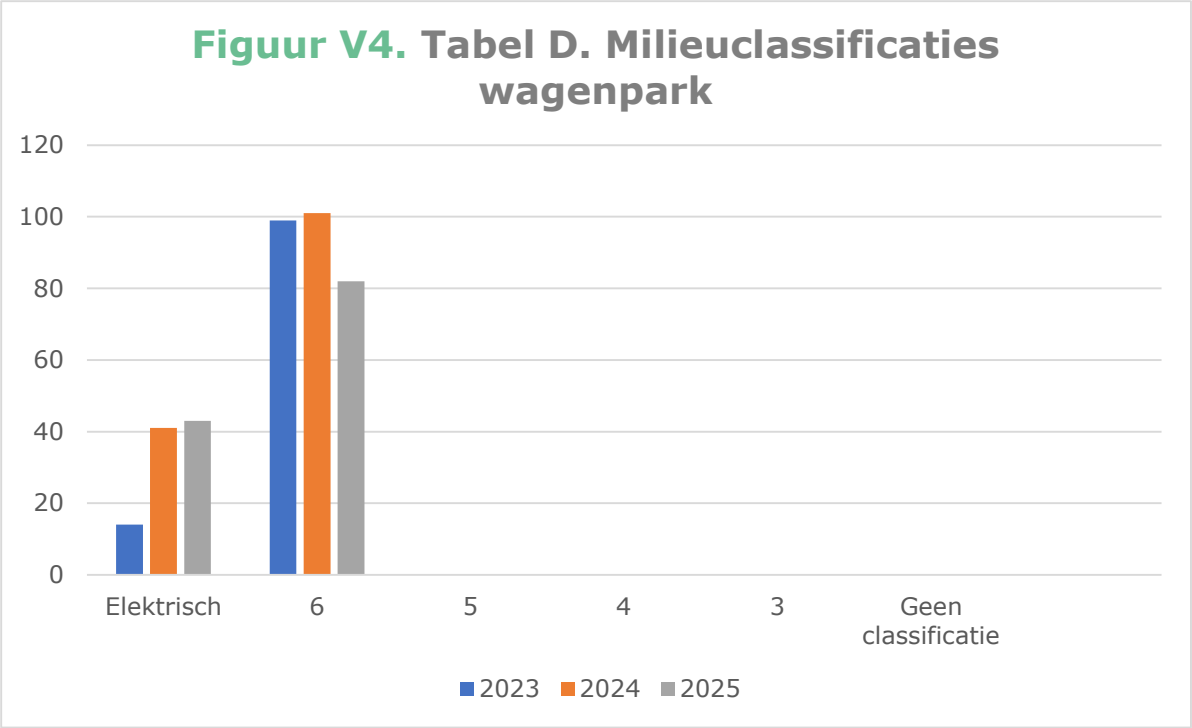
	2023		2024		2025	
Brandstoftype	**Aantal voertuigen**	**%**	**Aantal voertuigen**	**%**	**Aantal voertuigen**	**%**
Elektriciteit	14	12,4%	41	28,9%	43	34%
Hybride	51	45,1%	47	33,1%	35	28%
Benzine	2	1,8%	7	4,9%	1	1%
Diesel	46	40,7%	47	33,1%	46	37%
Totaal	**113**	**100%**	**142**	**100%**	**125**	**100%**

Het huidige wagenpark telt 125 voertuigen, waarvan 33 personenauto's en 92 bedrijfsauto's, wat lager is dan het aantal van vorig jaar. Ter vergelijking: In 2024 bestond het wagenpark uit 45 personen auto's en 89 bedrijfswagens. In 2023 bestond het uit 113 voertuigen, 111 wagens in 2022, 136 in 2021, en 152 in 2020. Na een afname van het aantal voertuigen door de reorganisatie in 2020 en 2021 is het aandeel voertuigen in 2024 gestegen, waarbij dit in 2025 weer is afgenomen. Het aandeel van elektrische voertuigen zal ook stijgen doordat de organisatie gaat inzetten op elektrische hoogwerkers, waarbij zij dit in 2029 volledig elektrisch willen hebben.

Deze uitbreiding van het wagenpark is ook merkbaar in het brandstofverbruik, waarbij het diesel en benzine verbruik is gedaald. Hoewel het dieselverbruik licht gestegen is, is een opvallende afname van het benzineverbruik. Verder is er een lichte stijging in het elektriciteitsverbruik. In 2024 had CityTec 41 elektrische wagens in het wagenpark, tegenover 43 in 2025. Dit is positief voor de CO_2-emissies, aangezien het overstappen naar elektrische voertuigen bijdraagt aan een verlaging van de uitstoot.

Brandstoftype	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Diesel	282.535 l	269.562 l	249.225 l	208.475 l	214.258 l	200.531 l
Benzine	49.335 l	48.321 l	40.172 l	41.274 l	34.624 l	23.281 l
Grijze stroom wagens	14.281 kWh	38.935 kWh	27.533 kWh	24.669 kWh	98.485 kWh	121.159

Milieuclassificaties voor auto's geven inzicht in de milieuvriendelijkheid van een voertuig. Voertuigen die aan de nieuwere Euro-normen voldoen, hebben een lagere uitstoot van schadelijke stoffen. De voertuigen in het wagenpark hebben milieuclassificatie 6, wat inhoudt dat dit de zuinigste type wagens zijn, of zijn elektrisch.



6.3.4 Analyse elektriciteitsverbruik vastgoed

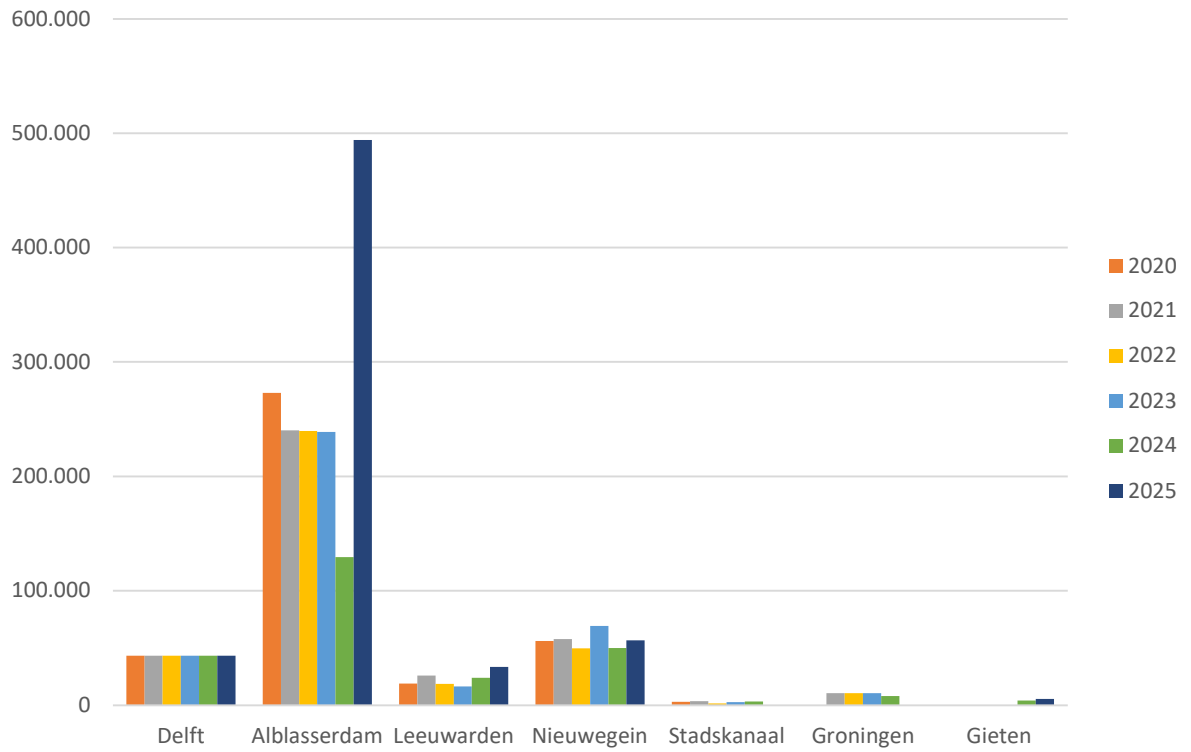
Het elektriciteitsverbruik van CityTec wordt voornamelijk bepaald door de vestiging in Alblasserdam, die gedurende de gehele periode verantwoordelijk is voor het grootste deel van het totale verbruik. Tussen 2020 en 2023 laat deze locatie een geleidelijke afname zien van circa 273 MWh naar 239 MWh, wat wijst op een verbetering van de energie-efficiëntie. In 2024 daalt het verbruik verder tot 129 MWh, waarna in 2025 een sterke stijging naar 494 MWh zichtbaar is. Het wisselende verbruik op deze locatie komt voort uit een complexe berekening voor het bepalen van dit verbruik. Hiernaast wordt er sinds 2025 significant meer geladen op locatie Ablasserdam wat niet wordt meegenomen in de emissiestroom "elektriciteitsverbruik – wagens".

De vestigingen Delft en Nieuwegein laten over de gehele periode een relatief stabiel elektriciteitsverbruik zien. Delft blijft vrijwel constant rond 43 MWh per jaar, terwijl Nieuwegein schommelt tussen 50 en 69 MWh. Deze stabiliteit suggereert dat de activiteiten op deze locaties weinig veranderingen hebben ondergaan.

Bij de kleinere vestigingen zijn enkele verschuivingen zichtbaar. Leeuwarden laat vanaf 2023 een stijgende trend zien, oplopend naar 33 MWh in 2025. De locatie Gieten is vanaf 2024 opgenomen en kent een bescheiden verbruik van circa 4 tot 5 MWh. Daarentegen lijken de vestigingen Stadskanaal en Groningen vanaf 2025 niet langer actief of niet meer in de energieadministratie opgenomen.

Gezien het aandeel in het totale elektriciteitsverbruik ligt de grootste besparingspotentie bij de vestiging Alblasserdam. Aanvullend kan onderzoek naar het stijgende verbruik in Leeuwarden inzicht geven in mogelijkheden voor verdere energiereductie. Het structureel monitoren van verbruiken per locatie blijft belangrijk om afwijkingen tijdig te signaleren en energiebesparende maatregelen gericht in te zetten.

Figuur B. Elektriciteitsverbruik per vestiging



6.3.5 Conclusies en aanbevelingen

De afgelopen jaren zijn verschillende energiebeoordelingen uitgevoerd. Gebaseerd op de voorgaande en bovenstaande analyses worden maatregelen benoemd die ervoor kunnen zorgen dat het brandstof- en elektriciteitsverbruik de komende jaren afnemen.

Brandstofverbruik

- Versnellen elektrificatie wagenpark.
- Elektrificatie van hoogwerkers
- Inzetten van HVO100 wanneer elektrificatie niet mogelijk is.
- Blijven creëren van bewustwording bij medewerkers, middels:
    - Terugkoppelen van het verbruik.
    - Rijgedrag tips geven aan medewerkers buitendienst middels een toolbox of presentatie.
    - Terugdringen stationair draaien van de motor.

Elektriciteitsverbruik vastgoed

- In gesprek gaan met verhuurder om locatie in Alblasserdam te verduurzamen (denk aan: ledverlichting, bewegingssensoren, tijdschakelaars (licht automatisch uit na bepaalde tijd)).
- Blijven inkopen GvO's voor locatie in Alblasserdam om grijze stroom te vergroenen.

6.3.6 Reductiedoelstelling energieverbruik

De organisatie heeft een reductiedoelstelling in het energieverbruik van 17% in 2027 ten opzichte van 2017 in scope 1 en 2. Deze reductie moet het gevolg zijn van de volgende maatregelen.

- Stimuleren zuinig rijden.
- Alternatieve brandstoffen wagenpark inzetten (HVO100) waar elektrisch niet mogelijk is.
- Elektrificeren bedrijfsbussen monteurs.

- Efficiëntere rijroutes inplannen.

Momenteel is er een daling van 15% binnen het energieverbruik.

6.4 Conclusie ambitiebepaling

CityTec heeft naar aanleiding van bovenstaande vergelijkingen en de maatregellijst geconcludeerd dat de reductiedoelstelling gepresenteerd in de volgende paragraaf voldoende ambitieus is. In vergelijking met sectorgenoten heeft de organisatie een ambitieuze doelstelling gesteld om in 2027 52% CO_2 te reduceren. De organisatie schat zichzelf op het gebied van CO_2-reductie in als middenmoter vergeleken met sectorgenoten. Dit op grond van de maatregelenlijst (categorie A, B en C) en de vergelijking met sectorgenoten.

Disclaimer & Colofon

Uitsluiting van juridische aansprakelijkheid

Hoewel de informatie in dit rapport afkomstig is van betrouwbare bronnen en exceptionele zorgvuldigheid is betracht tijdens het samenstellen van deze rapportage kunnen De Duurzame Adviseurs geen juridische aansprakelijkheid aanvaarden voor fouten en onnauwkeurigheden, ongeacht de oorzaak daarvan en voor schade als gevolg daarvan. De borging en uitvoering van de opgestelde doelen en maatregelen aanwezig in dit rapport liggen bij de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever. Voor het niet behalen van doelen en/of het onjuist aanleveren van data door de opdrachtgever, kunnen De Duurzame Adviseurs niet aansprakelijk worden gesteld.

In geen enkel geval zijn De Duurzame Adviseurs, haar eigenaren en/of medewerkers aansprakelijk ten aanzien van indirecte, immateriële of gevolgschade met inbegrip van gederfde winst of inkomsten en verlies van contracten of orders.

Bescherming intellectueel eigendom

Het auteursrecht op dit document berust bij De Duurzame Adviseurs of bij derden welke bij toestemming deze documentatie beschikbaar hebben gesteld aan CityTec.
Vermenigvuldiging in wat voor vorm dan ook is alleen toegestaan door voorafgaande toestemming door De Duurzame Adviseurs.

Ondertekening

Auteur(s):	Guus de Jong, De Duurzame Adviseurs
Kenmerk:	CO_2-Prestatieladder Verslag 2025
Datum ondertekening:	
Verantwoordelijke projectleider:	M. Rademakers

Bijlagen

Bijlage A – Organizational boundary

De organizational boundary is opgesteld volgens de laterale methode zoals beschreven in *Handboek CO_2-Prestatieladder 3.1, hoofdstuk 4.* Deze methode omvat deels de eisen van *Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard:2004, hoofdstuk 3*, en is deels maatwerk voor de CO_2-Prestatieladder.

KvK uittreksel

Het startpunt van de organizational boundary is de juridische entiteit CityTec B.V. Vanuit de KvK wordt duidelijk dat het volledige concern er als volgt uitziet:

Naam	Plaats	KvK-nummer
Strong Root Holding B.V.	Zoetermeer	54689368
Strong Root Investment I B.V.	Zoetermeer	54366593
Clausius B.V.	Zoetermeer	54703603
100 % Unipol Holland B.V.	Oss	16056880
100 % Strong Root Management B.V.	Zoetermeer	54703514
Barton II B.V.	Zoetermeer	68368283
Barton B.V.	Zoetermeer	68370733
100 % CityTec B.V.	Alblasserdam	24274516

Toepassing van laterale methode

Na het toepassen van de methode volgens het GHG Protocol is de laterale methode uitgevoerd. Hierbij dient de organizational boundary zodanig gekozen te zijn dat er geen C-aanbieders zich onder de A-aanbieders bevinden. Daarom is een AC-analyse uitgevoerd van de aanbieders. Op basis van de inkoopgegevens van de grootste aanbieders is onderstaand overzicht opgemaakt. Deze vormen samen ten minste 80% van de totale inkoopomzet (A-aanbieders). Vervolgens is geanalyseerd of onder deze A-aanbieders tevens C-aanbieders (concernaanbieder) zich bevinden. Indien dit het geval is worden deze geclassificeerd als AC-aanbieders en dienen deze te worden toegevoegd aan de organizational boundary. Deze analyse is herhaald totdat er geen AC-aanbieders zich bevonden tussen de A-aanbieders. De analyse kan worden gevonden in het Excel document "AC-analyse".

CREDITEUR	%	% CUM
Schreder b.v.	7%	7%
Staff Industromont	6%	13%
Lightronics B.V.	6%	19%
Signify Netherlands B.V.	4%	23%
Draka Kabel B.V.	4%	27%
BUKO Infrasupport BV	4%	30%
PMF Machinefabriek Veendam B.V.	3%	34%
Valmont Nederland B.V.	3%	37%
Nedal Aluminium B.V.	3%	39%
Ateg Infra B.V.	2%	42%
Stedin Netbeheer B.V.	2%	44%
WnO infra Techniek B.V	2%	47%
Noa Infra Solutions BV	2%	49%
Flux-in B.V.	2%	51%
Enexis Netbeheer B.V.	2%	52%
Acht B.V.	2%	54%
Sustainder B.V.	2%	56%
Ray.infra	1%	57%
Royalty Euro B.v.	1%	59%
Chr. Mouwen B.V.	1%	60%
VSVK Infra Techniek	1%	61%
Onderhoudsbedrijf Jeffrey van Hees	1%	62%
OumiTech B.V.	1%	63%
Hans Eek Infrawerken B.V.	1%	64%
TS Group Holland BV	1%	65%
Pole Products	1%	66%
Innolumis Public Lighting	1%	67%
Orange lighting BV	1%	68%
PMF Machinefabriek Bergum B.V.	1%	69%
VDL Mast Solutions	1%	69%
ELEQ b.v.	1%	70%
OD Infra	1%	71%
HIG Traffic Systems B.V.	1%	72%
Swarco Nederland B.V.	1%	73%
Lightwell BV	1%	73%
Vialis BV Mobiliteit	1%	74%
Jayrone	1%	75%
van der Voort B.V. Hoogwerk	1%	75%
Technische Unie B.V.	1%	76%
Aansluiting BV	1%	77%
Ray.Infra B.V.	1%	77%
Omega Markering b.v.	1%	78%
Liander Aansluitingen	1%	78%
Hoeflake Infratechniek bv	1%	79%
J.C. Bakker Dienstverlening	1%	79%
Verkley B.V.	0%	80%

Disclaimer
Volgens de eisen is het verplicht om alle AC-leveranciers op te nemen in de organizational boundary. Echter, mits goed onderbouwd en in overleg met de certificerende instantie, kan besloten worden bepaalde AC-leveranciers niet op te nemen. Een aantal argumenten die dit mogelijk zouden kunnen maken zijn:

- ✓ De AC-leverancier is vele malen groter dan de organisatie en levert maar een klein gedeelte van zijn omzet aan de organisatie;
- ✓ De activiteiten van de AC-leverancier betreffen maar een klein gedeelte van de CO_2-footprint van de organisatie. De besparingsmogelijkheden liggen bij andere activiteiten;
- ✓ Er is geen operationele invloed op de AC-leverancier.

Vaststelling van de organizational boundary

De organizational boundary zoals deze op het certificaat wordt vermeld is als volgt:

Naam: CityTec B.V. **Plaats: Alblasserdam** **KvK-nummer: 24274516**