

CO₂-MANAGEMENTPLAN 2025





'Kunst onderscheidt zich van de natuur
door haar begrenzing'
Het is de kunst om er zuinig op te zijn

CO₂-MANAGEMENTPLAN 2025

Kenmerk: CO₂-managementsysteem 2025
Versie: 2.0
Datum: 16-05-2026

Auteur: Maxim Luttmer

Bevat:

Deel 1 – Handboek 4.0 (algemene eisen):

§4.1 Organisatorische grenzen
§5.2 Energie- en CO₂-beleid
§7.2 Sleutelpersonen en competentie
§9.1.2 Datakwaliteitsmanagementplan

Deel 2 – Handboek 4.0, Trede 1:

Eis 1.A.1 – Kwantitatief inzicht in eigen energieverbruik
Eis 1.A.2 – Kwantitatief inzicht in scope 1- en scope 2-emissies
Eis 1.B.1 – Plan van aanpak korte termijn
Eis 1.B.2 – Realisatie doelstellingen en maatregelen

Dit rapport is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud van de rapportage is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven.

©ATKB voor natuur en leefomgeving. Gebruik en overname van gegevens alleen toegestaan met volledige bronvermelding.
Foto's: ATKB, Kelly van de Loosdrecht

ATKB ASSEN
STATIONSSTRAAT 29C
9401 KW ASSEN

ATKB MIDDELHARNIS
PRINS BERNHARDLAAN 147
3241 TA MIDDELHARNIS

ATKB WAARDENBURG
KOEWEISTRAAT 7
4181 CD WAARDENBURG

ATKB ZOETERMEER
LOUIS BRAILLELAAN 100
2719 EK ZOETERMEER

KVK 27 1771 40
BTW NL 8076 36 757B01
IBAN NL53 RABO 0160177529

INHOUD

1.	Inleiding.....	1
1.1	Over dit rapport	1
1.2	Over het bedrijf	1
1.3	Verantwoordelijken voor de rapportage	2
1.3.1	Sleutelpersonen	2
1.4	Rapportageperiode	2
2.	Afbakening	4
2.1	Organisatorische grenzen	4
2.2	Operationele grenzen	4
2.2.1	Gebouwen	5
2.2.2	Zakelijk vervoer	6
2.2.3	Projecten	7
2.2.4	Type emissies en scope's	7
2.3	Vaststellen omvang van de organisatie	8
2.4	Inzicht in wettelijke verplichtingen	8
2.5	Energie- en CO ₂ -managementsysteem	9
3.	Methodiek.....	10
3.1.1	Basisjaar en herberekening	10
3.1.2	Uitsluitingen	10
3.1.3	Materialiteit van Niet-CO ₂ - broeikasgassen	10
3.1.4	Borging datakwaliteit	10
4.	Energiebalans	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Totaal energieverbruik per energiedrager	12
4.3	Energieverbruik gebouwen	13
4.4	Energieverbruik vervoer	14
5.	Energiebeoordeling.....	16
5.1	Inleiding	16
5.2	Historisch energieverbruik	16
5.2.1	Meest recente jaar en voorgaande jaar	16
5.2.2	Overzicht afgelopen jaren	17
5.2.3	Analyse vervoer en wagenpark	18
5.3	Significant energieverbruik	18
5.3.1	Identificatie significante energieverbruiken	18
5.3.2	Energieprestatie gebouwen	19
5.3.3	Energieprestatie vervoer	21
5.4	Kansen voor verbetering van energieprestaties	23
5.5	Verwacht toekomstig energieverbruik	23
5.6	Rol bij flexibiliteit in het energiesysteem	24
6.	CO₂-emissies.....	26
6.1	Huidige CO ₂ -emissies	26
6.1.1	Market Based	26

6.1.2	Location Based	27
6.2	Historische CO2-emissies	28
6.2.1	Trendanalyse – Basisjaar versus meest recente jaar	28
6.2.2	Trendanalyse – Referentiejaar versus meest recente jaar	29
6.2.3	Analyse Gebouwen	29
6.2.4	Analyse vervoer	31
7.	Strategie en doelstellingen.....	33
<hr/>		
7.1	Beleid	33
7.2	CO ₂ -doelstellingen	33
7.2.1	Introductie	33
7.2.2	Doelstelling per scope	34
7.3	Energiedoelstellingen	34
7.3.1	Introductie	34
7.4	Doelstelling per scope (directe en indirecte energie)	35
7.5	Onderbouwing ambitieniveau	36
8.	Plan van aanpak korte termijn	38
<hr/>		
8.1	Inleiding	38
8.2	Trias Energetica als vertrekpunt	38
8.3	Positionering ten opzichte van sectorgenoten	38
8.4	Maatregelen per thema	39
8.4.1	Gebouwen en terreinen	39
8.4.2	Personenmobiliteit	39
8.4.3	Logistiek & transport	39
8.4.4	Materieel	39
8.4.5	Organisatie algemeen	40
8.5	Verwachte bijdrage en realisatietermijn	40
8.6	Aanvullende maatregelen buiten de SKAO-maatregellijst	41
8.7	Gedocumenteerde informatie bij CO ₂ -Prestatieladderprojecten	41
9.	Voortgang en realisatie	42
<hr/>		
9.1	Inleiding	42
9.2	Realisatie doelstellingen 2025	42
9.2.1	CO ₂ -emissiereductie	42
9.2.2	Energiebesparing	43
9.3	Voortgang plan van aanpak	44
9.4	Realistisch pad richting de korte-termijndoelen	44
9.5	Voortgang en evaluatie projectplannen	45

I. INLEIDING

I.1 OVER DIT RAPPORT

Dit rapport bevat de CO₂-emissieinventaris van ATKB en is opgesteld conform eis 1.A.1 en 1.A.2 – Handboek 4.0 van de CO₂-prestatieladder. Inhoudelijk wordt op de volgende aspecten ingegaan:

Deel 1 – Handboek 4.0 (algemene eisen):

§4.1 Organisatorische grenzen

§5.2 Energie- en CO₂-beleid

§7.2 Sleutelpersonen en competentie

§9.1.2 Datakwaliteitsmanagementplan

Deel 2 – Handboek 4.0, Trede 1:

Eis 1.A.1 – Kwantitatief inzicht in eigen energieverbruik

Eis 1.A.2 – Kwantitatief inzicht in scope 1- en scope 2-emissies

Eis 1.B.1 – Plan van aanpak korte termijn

Eis 1.B.2 – Realisatie doelstellingen en maatregelen

I.2 OVER HET BEDRIJF

ATKB heeft in 2024 ca. 100 FTE in dienst. Onderstaand de scope van activiteiten en toepassingsgebied.

ATKB is gespecialiseerd in het deskundig uitvoeren van:

- bodemonderzoek en -advies;
- bemonsteringen van bouwstoffen;
- voorbereiding, milieukundige begeleiding en directievoering bij bodemsanering;
- uitvoeren van asbestinventarisaties;
- (veld)werkzaamheden op het gebied van milieutechnisch bodemonderzoek;
- mechanische grondboringen;
- installeren en onderhouden diverse meetnetten en -opstellingen;
- uitvoeren metingen op hydrologisch gebied;
- onderzoek en advies op gebied van aquatische ecologie;
- onderzoek en advies op gebied van terrestrische ecologie
- projectmanagement en procesmanagement;
- detachering.

De uitvoering van de werkzaamheden geschiedt met moderne technieken op veilige en milieuverantwoorde wijze en indien van toepassing conform de geldende richtlijnen.

ATKB is voornamelijk werkzaam in opdracht van:

- overheidsinstanties;
- bouw- en aannemingsbedrijven;
- projectontwikkelaars;
- adviesbureaus;
- (industriële) bedrijven;
- particulieren.

De activiteiten worden in geheel Nederland en (soms) ook daarbuiten uitgevoerd.

ATKB B.V. heeft een kwaliteitssysteemcertificaat voor haar activiteiten. Van toepassing hiervoor is het Model voor de kwaliteitsborging bij het vervaardigen, het installeren en de nazorg, NEN-EN-ISO 9001:2015.

Verder is ATKB gecertificeerd voor:

- SCL (Veiligheidsladder);
- Diverse boordelingsrichtlijnen voor bodem (BRL)
- VCA**
- Conformereren ons aan ISO27001: Databeveiliging.

I.3 VERANTWOORDELIJEN VOOR DE RAPPORTAGE

Bij de totstandkoming van dit rapport zijn betrokken:

- Antoine Span - KAM Coördinator, controle en eindverantwoordelijke.
- Anna Skucha - CO₂-expert, invoeren data in online systeem (Carbon Manager).
- Maxim Luttmmer - CO₂-expert, controle CO₂-data en opstellen van rapportages.

I.3.1 SLEUTELPERSONEN

Binnen ATKB zijn naast de verantwoordelijken voor de rapportage ook sleutelpersonen aangewezen die een belangrijke rol vervullen binnen het energie- en CO₂-managementsysteem. Deze sleutelpersonen zijn betrokken bij de uitvoering, monitoring en borging van het CO₂- en energiebeleid en beschikken aantoonbaar over kennis van de relevante processen, doelstellingen en maatregelen binnen de organisatie.

Tijdens de interne audit is vastgesteld dat de directie (Kees-Jan Dosker), Antoine Span en Maxim Luttmmer als sleutelpersonen kunnen worden aangemerkt. Antoine Span vervult vanuit zijn rol als KAM-coördinator een centrale functie binnen het beheer en de coördinatie van het managementsysteem. Maxim Luttmmer ondersteunt vanuit zijn expertise op het gebied van CO₂-management, dataverwerking en rapportage.

De organisatie heeft aangegeven dat relevante kennis en bewustwording aanwezig zijn binnen de betrokken functies. Zo beschikt Antoine Span, mede vanuit eerdere trainingen en ervaring op het gebied van ISO 14001 en CO₂-reductie, over aantoonbare kennis van het energie- en CO₂-managementsysteem. Hiermee wordt invulling gegeven aan de eis dat sleutelpersonen op de hoogte zijn van hun rol en invloed binnen het energie- en CO₂-beleid van de organisatie.

I.4 RAPPORTAGEPERIODE

De rapportageperiode van deze CO₂- en energie-inventarisatie betreft het verslagjaar 2025. Dit jaar is tevens vastgesteld als nieuw basisjaar in het kader van de overgang naar trede 4 van de CO₂-Prestatieladder 4.0.

Omdat 2025 het eerste jaar is waarin volgens deze systematiek wordt gerapporteerd, is nog geen historische vergelijkingsreeks beschikbaar op basis van het nieuwe basisjaar. Om ontwikkelingen, trends en analyses toch inzichtelijk te maken, zijn in deze rapportage tevens historische gegevens over de periode 2019 tot en met 2025 opgenomen.

De analyses en trendoverzichten in dit rapport kunnen daarom deels gebaseerd zijn op historische gegevens vanaf 2019, terwijl 2025 als officieel referentie- en basisjaar voor toekomstige monitoring en doelstellingen wordt gehanteerd.

2. AFBAKENING

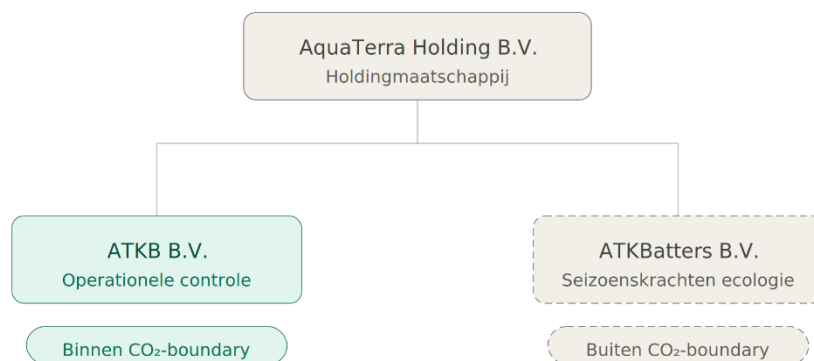
2.1 ORGANISATORISCHE GRENZEN

De organisatorische grenzen zijn bepaald conform het GHG-protocol en de eisen van de CO₂-Prestatieladder. Hierbij is de top-down methode toegepast in combinatie met de operational control benadering.

De hoogste juridische entiteit binnen de organisatiestructuur betreft AquaTerra Holding B.V. Onder deze holding vallen de twee entiteiten ATKB B.V. en ATKBatters B.V.

Binnen de organisatorische boundary van deze CO₂-inventarisatie is uitsluitend ATKB B.V. opgenomen. Deze entiteit omvat de operationele activiteiten waarop de certificering betrekking heeft en waarover operationele controle wordt uitgeoefend. ATKBatters B.V. is een aparte rechtspersoon die seizoenskrachten levert voor veldwerk (met name vleermuis- en gierzwaluwonderzoek) aan opdrachtgevers. Deze activiteiten staan los van de reguliere operationele activiteiten van ATKB B.V. Om deze reden zijn de activiteiten, energieverbruiken en emissies van ATKBatters B.V. niet meegenomen binnen de boundary van de CO₂-Prestatieladder.

De organisatorische grenzen worden jaarlijks beoordeeld op actualiteit en relevantie.



Figuur 1. Organisatorische boundary ATKB B.V.

2.2 OPERATIONELE GRENZEN

Alle faciliteiten, systemen, processen en activiteiten die onderdeel uitmaken van de energiebalans van ATKB zijn opgenomen binnen de CO₂- en energie-inventarisatie. Er zijn geen activiteiten, locaties of installaties geïdentificeerd die binnen de organisatorische grenzen van de organisatie vallen maar niet zijn meegenomen in deze inventarisatie.

De activiteiten waarbinnen CO₂-emissies plaatsvinden zijn onder te verdelen in:

1. gebouwen;
2. zakelijk vervoer;
3. projecten met een gunningsvoordeel.

2.2.1 GEBOUWEN

In 2025 beschikte ATKB over in totaal negen actieve locaties die zijn meegenomen binnen de organisatorische boundary van de CO₂- en energie-inventarisatie. Deze locaties bestaan uit een combinatie van kantoorlocaties, loods en een meetlocatie.

De totale gebruiksoppervlakte van de actieve locaties bedraagt circa 4.458 m². Het grootste deel hiervan bestaat uit kantoorfuncties en gecombineerde kantoor-/loodsfuncties. De locaties met uitsluitend een kantoorfunctie vertegenwoordigen gezamenlijk circa 1.827 m² vloeroppervlak. Daarnaast is circa 1.642 m² in gebruik als gecombineerde kantoor- en loodsfunctie. De zelfstandige loodsfuncties vertegenwoordigen gezamenlijk circa 842 m². De overige 147 m² betreft een meetlocatie.

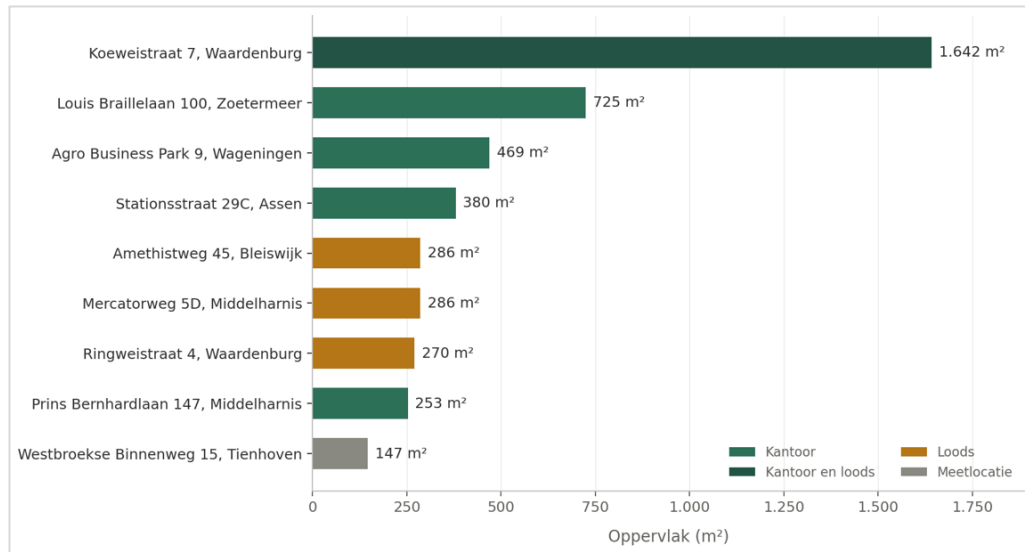
Het grootste deel van het vloeroppervlak valt binnen energielabel A, A+ of B. De grootste locaties beschikken voornamelijk over label A of B, terwijl meerdere kleinere locaties reeds een A+ label hebben. Hierdoor ligt het gewogen gemiddelde energieniveau van de portefeuille naar verwachting tussen label A en B, hetgeen passend is voor een organisatie met relatief moderne of recent geoptimaliseerde huisvesting.

Te zien in onderstaand tabel is dat er meerdere locaties reeds vóór 2025 actief waren en daarmee onderdeel vormen van de historische analyseperiode vanaf 2019. **Nieuwe locaties**, zoals de locatie in Wageningen, de meetlocatie in Tienhoven en Ringweistraat in Waardenburg, zijn later toegevoegd aan de organisatie boundary.

Tabel 1 Locaties van de organisatie (kantoren en loods).

Startjaar actief	Adres	Postcode	Soort	Eigendom	Energie-label	Oppervlak (m ²)
2023	Agro Business Park 9, Wageningen	6708 PV	Kantoor	Huur - volledig pand	A+	469
2019	Koeweistraat 7, Waardenburg	4181 CD	Kantoor en loods	Huur - volledig pand	B	1642
2021	Louis Braillelaan 100, Zoetermeer	2719 EK	Kantoor	Huur - multitenant	A	725
2019	Prins Bernhardlaan 147, Middelharnis	3241 TA	Kantoor	Huur - multitenant	A	253
2020	Stationsstraat 29C, Assen	9401 KW	Kantoor	Huur - multitenant	B	380
2019	Amethistweg 45, Bleiswijk	2665 NT	Loods	Huur	A	286
2019	Mercatorweg 5D, Middelharnis	3241 MK	Loods	Huur	A+	286
2025	Ringweistraat 4, Waardenburg	4181 CE	Loods	Huur - multitenant	B	270
2024	Westbroekse Binnenweg 15, Tienhoven	3612 AH	Meetlocatie	Huur	N.v.t.	147

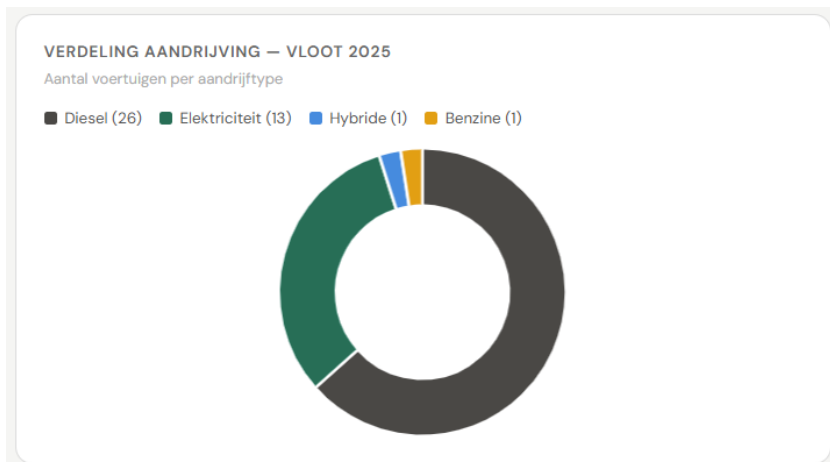
Hieronder worden de locaties nogmaals weergegeven, maar dan op volgorde van grootte in een staafdiagram.



2.2.2 ZAKELIJK VERVOER

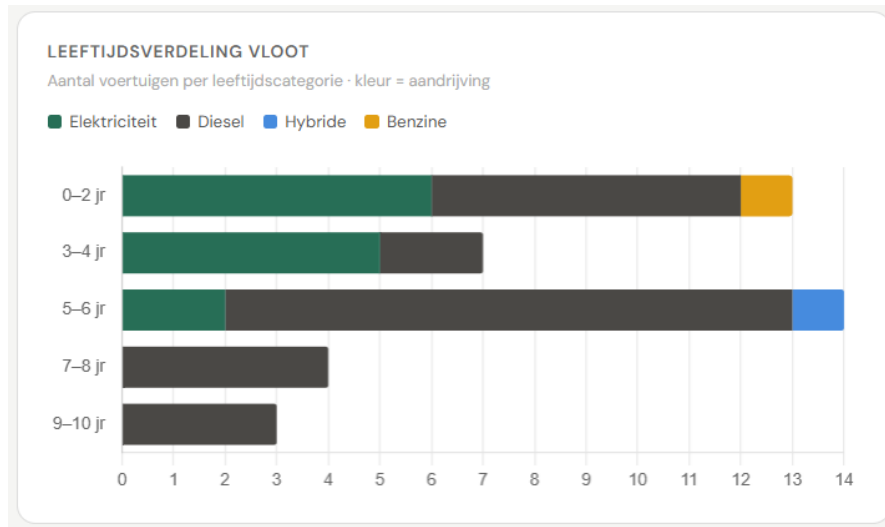
ATKB beschikte in 2025 over een wagenpark van in totaal 41 voertuigen. Het wagenpark bestaat uit bestelauto's en leaseauto's. Daarnaast beschikt de organisatie over meerdere boten en aggregaten die binnen de operationele werkzaamheden worden ingezet.

Van de totale vloot zijn 26 voertuigen uitgerust met een dieselmotor. Daarnaast bestaat de vloot uit 13 volledig elektrische voertuigen, één hybride voertuig en één benzinevoertuig. Hiermee bestaat het wagenpark uit een combinatie van conventionele en elektrisch aangedreven voertuigen.



Figuur 2. Verdeling wagenpark naar aandrijving.

De gemiddelde leeftijd van de vloot bedraagt circa 4,2 jaar. Binnen het wagenpark bevinden zich voertuigen in verschillende leeftijdscategorieën, waarbij het grootste deel van de voertuigen tussen de 0 en 6 jaar oud is. De oudste voertuigen binnen de vloot zijn circa 10 jaar oud.



Figuur 3. Leeftijdverdeling wagenpark.

2.2.3 PROJECTEN

ATKB B.V. voert werkzaamheden uit voor diverse opdrachtgevers. Binnen de CO₂-Prestatieladder wordt onderscheid gemaakt tussen reguliere projecten en projecten waarbij de CO₂-Prestatieladder onderdeel uitmaakt van de aanbesteding, gunning of contractuele verplichtingen. Deze projecten worden binnen het energie- en CO₂-managementsysteem afzonderlijk beschouwd als CO₂-Prestatieladderprojecten.

Ten tijde van het opstellen van dit rapport zijn de volgende projecten binnen ATK B.V. aangemerkt als projecten met gunningsvoordeel (actief in 2025):

- Project 1: Raamovereenkomst waterbodemonderzoek gemeente Utrecht
- Project 2: Ecologisch inventariseren van spoorbermen ProRail

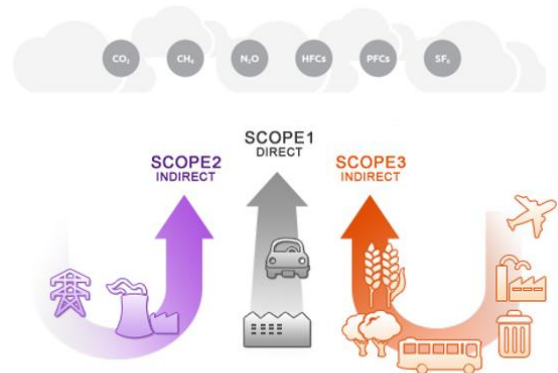
Voor de betreffende projecten wordt relevante projectinformatie vastgelegd en beheerd conform de eisen van de CO₂-Prestatieladder. Hierbij wordt onder andere aandacht besteed aan project gerelateerde CO₂-emissies, toegepaste maatregelen, doelstellingen en voortgang.

De CO₂-emissies die samenhangen met deze projecten worden binnen ATK B.V. hoofdzakelijk bepaald door het gebruik van voertuigen ten behoeve van projectuitvoering en mobiliteit van medewerkers. Deze emissies maken integraal onderdeel uit van de organisatie brede CO₂- en energie-inventaris van ATK B.V.

2.2.4 TYPE EMISSIES EN SCOPE'S

De organisatie neemt in de emissie-inventaris alle activiteiten waarop ATK B.V. invloed en controle heeft. Concreet betekent dit in de inventaris de scope 1 en scope 2 emissies zijn opgenomen en daarnaast de emissies veroorzaakt door zakelijk reizen (business travel) welke in scope 3 vallen. Een opsomming wordt hieronder gegeven:

- Scope 1 emissies: directe invloed;
 - Gasverbruik gebouwen,
 - Brandstofverbruik bedrijfswagens,
 - Brandstofverbruik vaartuigen en aggregaten.
- Scope 2 emissies: indirecte invloed,
 - Elektriciteitsverbruik gebouwen en vervoer,
- Scope 3 (keten) emissies: indirecte invloed
 - Zakelijke kilometers met werknemersauto's
 - Zakelijk openbaar vervoer (trein, bus, etc.).



Figuur 4. Overzicht CO₂-emissies en de scope's.

2.3 VASTSTELLEN OMVANG VAN DE ORGANISATIE

Conform de eisen van de CO₂-Prestatieladder is beoordeeld of de organisatie kwalificeert als een kleine organisatie. Volgens het handboek wordt een organisatie als klein beschouwd wanneer deze voldoet aan minimaal twee van de drie vastgestelde criteria met betrekking tot personeelsomvang, jaaromzet en balanstotaal.

ATKB B.V. had in 2025 een personeelsomvang van circa 108 FTE en een jaaromzet van ongeveer €15 miljoen. Daarmee blijft de organisatie onder de grenswaarden van respectievelijk 250 FTE en €50 miljoen jaaromzet zoals opgenomen in het handboek van de CO₂-Prestatieladder.

Op basis hiervan wordt ATKB B.V. binnen de CO₂-Prestatieladder aangemerkt als een **kleine organisatie**.

2.4 INZICHT IN WETTELIJKE VERPLICHTINGEN

ATKB B.V. houdt inzicht in de relevante wet- en regelgeving op het gebied van energieverbruik, duurzame energie en CO₂-reductie. Hierbij wordt gekeken naar de wettelijke verplichtingen die van toepassing zijn op de aard en omvang van de organisatie en haar activiteiten.

Voor ATKB B.V. betreft dit onder andere:

- de eisen vanuit de CO₂-Prestatieladder;
- relevante verplichtingen vanuit de Omgevingswet en energiebesparing;
- wet- en regelgeving rondom mobiliteit, brandstofgebruik en emissiereductie;
- eisen vanuit opdrachtgevers en aanbestedingen op het gebied van duurzaamheid en CO₂-reductie.

ATKB B.V. is op basis van de huidige omvang van de organisatie niet EED-auditplichtig en valt momenteel niet onder de CSRD-verplichting. Ook de rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit (WPM) is momenteel niet van toepassing op de organisatieomvang van ATKB B.V.

Ontwikkelingen in relevante wet- en regelgeving worden wel gevolgd, zodat tijdig kan worden ingespeeld op toekomstige verplichtingen en eisen vanuit opdrachtgevers.

Bij het opstellen van CO₂-reductiedoelstellingen en maatregelen houdt ATKB B.V. rekening met relevante wet- en regelgeving en ontwikkelingen binnen de sector.

2.5 ENERGIE- EN CO₂-MANAGEMENTSYSTEEM

ATKB B.V. heeft een energie- en CO₂-managementsysteem ingericht voor het registreren, monitoren, analyseren en verbeteren van het energieverbruik en de daarmee samenhangende CO₂-emissies. Het managementsysteem is ingericht conform de eisen van de CO₂-Prestatieladder en sluit aan op de bestaande kwaliteits- en managementstructuren binnen de organisatie.

Het energie- en CO₂-managementsysteem van ATKB B.V. sluit aan op reeds aanwezige management- en kwaliteitssystemen binnen de organisatie.

Door middel van periodieke monitoring, interne beoordeling en directiebeoordelingen wordt het systeem onderhouden en waar nodig verder verbeterd, met als doel het structureel reduceren van energieverbruik en CO₂-emissies.

3. METHODIEK

3.1.1 BASISJAAR EN HERBEREKENING

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

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

3.1.2 UITSLUITINGEN

Hieronder worden de uitsluitingen opgesomd.

Koudemiddelen

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

Woon-werkverkeer

De emissies door woon-werkverkeer worden nog niet in kaart gebracht. Deze is vooralsnog niet vereist in de CO₂-emissie inventaris.

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

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

3.1.3 MATERIALITEIT VAN NIET-CO₂- BROEIKASGASSEN

Koudemiddelen (HFC-lekverliezen uit airconditioning) vallen als niet-CO₂-broeikasgas onder scope 1. Op basis van expert judgement wordt ingeschat dat deze emissies niet materieel zijn. Dit oordeel is gebaseerd op data uit de Carbon Manager en ervaring opgedaan bij het opstellen van CO₂-footprints en energie-efficiëntieplanning voor uiteenlopende organisaties. Hieruit blijkt consistent dat standaard lekverliezen via pakkingen en leidingen — dus bij normaal functionerende installaties zonder calamiteiten — in de praktijk vrijwel nooit uitkomen op meer dan 1 à 2% van de totale CO₂-voetafdruk van een organisatie. Dit ligt ruim onder de materialiteitsdrempel van 5%. Deze emissies worden daarom niet afzonderlijk gekwantificeerd.

3.1.4 BORGING DATAKWALITEIT

ATKB maakt gebruik van het online milieu- en CO₂-dataplatform Carbon Manager (www.carbonmanager.nl). Binnen dit systeem worden gegevens verzameld, gecontroleerd, verwerkt en gerapporteerd ten behoeve van de CO₂- en energie-inventaris.

De verantwoordelijkheden voor dataverzameling, controle en rapportage zijn belegd bij vaste personen binnen de organisatie. De KAM-coördinator is eindverantwoordelijk voor de CO₂-footprint en de beoordeling van de datakwaliteit. Gegevens worden centraal ingevoerd en beheerd binnen Carbon Manager.

Voor iedere emissieactiviteit is vastgelegd:

- welke gegevens benodigd zijn;
- welke bron wordt gebruikt;
- wie verantwoordelijk is voor aanlevering;
- en op welk moment gegevens worden verzameld.

Bij de verwerking van gegevens worden periodieke controles uitgevoerd op:

- volledigheid;
- plausibiliteit;
- trendontwikkeling;
- en consistentie tussen jaren.

Voor het zakelijke wagenpark wordt aanvullend een ETL-validatieproces toegepast.

Wagenparkgegevens worden daarbij gecontroleerd aan de hand van externe RDW-gegevens, zodat voertuigkenmerken zoals brandstoftype en emissieklasse correct worden verwerkt voordat de data in Carbon Manager wordt opgenomen.

Binnen Carbon Manager wordt bijgehouden wie gegevens heeft ingevoerd, gewijzigd of gecontroleerd. Hierdoor blijft de dataketen herleidbaar en beschikbaar voor interne en externe controles.

Wanneer gegevens niet volledig beschikbaar zijn, wordt gebruikgemaakt van onderbouwde schattingen. Jaarlijks wordt beoordeeld op welke onderdelen verbetering van de datakwaliteit mogelijk is, zodat de nauwkeurigheid, volledigheid en betrouwbaarheid van de CO₂- en energie-inventaris stapsgewijs verder worden verbeterd.

4. ENERGIEBALANS

4.1 INLEIDING

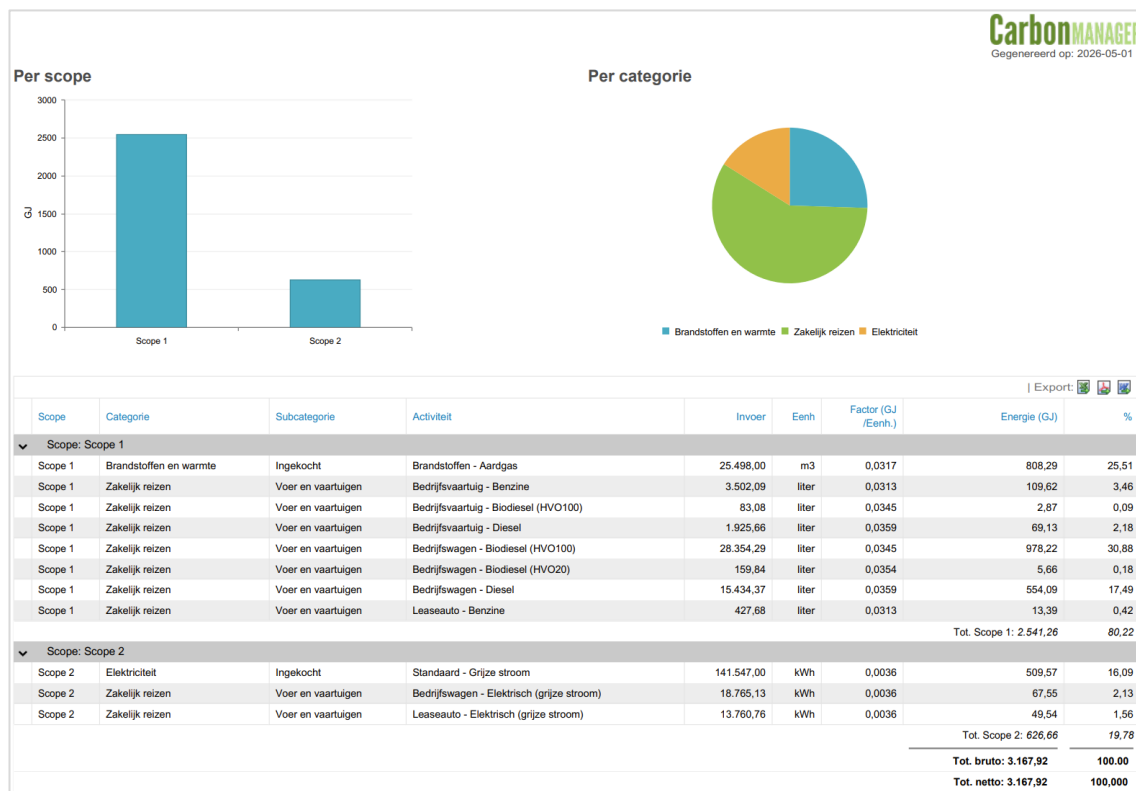
Dit hoofdstuk geeft invulling aan eis 1.A.1 van het Handboek CO₂-Prestatieladder versie 4.0. Hoofdstuk 4 bevat uitsluitend de kwantitatieve energiebalans van ATKB voor het rapportagejaar 2025: het totale energieverbruik per energiedrager en de uitsplitsing daarvan over gebouwen en vervoer. De analytische beoordeling van deze gegevens — waaronder de identificatie van significante energieverbruiken, de prestatie van gebouwen en wagenpark, de historische ontwikkeling, kansen voor verbetering en de rol van de organisatie bij flexibiliteit in het energiesysteem — is opgenomen in hoofdstuk 5 (Energiebeoordeling, conform §6.3 van ISO 50001).

4.2 TOTAAL ENERGIEVERBRUIK PER ENERGIEDRAGER

De energiebalans van ATKB is opgesteld op basis van de geregistreeerde verbruiksdata in Carbon Manager. Alle energiedragers zijn gekwantificeerd met behulp van metingen (facturen, tankpasdata, energienota's) of — waar geen directe meting beschikbaar is — plausibele inschattingen op basis van kentallen. De gehanteerde conversiefactoren zijn afkomstig van www.co2emissiefactoren.nl en zijn consistent met de factoren die worden gebruikt voor de CO₂-emissie-inventaris in hoofdstuk 5.

De energiebalans omvat alle energiestromen waarover ATKB directe invloed en controle heeft. Dit betreft het eigen energieverbruik in scope 1 (brandstoffen) en scope 2 (elektriciteit). Koudemiddelen zijn op basis van expert judgement beoordeeld als niet-materieel (zie §3.2). Woon-werkverkeer en overige scope 3-emissies vallen buiten het eigen energieverbruik en zijn dan ook niet opgenomen in de energiebalans. De energiebalans dekt hiermee ruimschoots meer dan 90% van het finale energieverbruik waarover ATKB controle heeft, conform de vereisten van eis 1.A.1.

In onderstaande tabel is het totale finale energieverbruik van ATKB weergegeven voor het jaar 2025, uitgesplitst naar energiedrager en categorie.



Figuur 5. Energiedragers 2025.

Het totale finale energieverbruik van ATKB bedraagt in 2025 3.167,92 GJ. Scope 1 is met 2.541,26 GJ (80,22%) veruit de grootste component, gedomineerd door brandstofverbruik van het wagenpark en de vaartuigen. Scope 2 bedraagt 626,66 GJ (19,78%) en bestaat volledig uit ingekochte elektriciteit voor gebouwen en elektrische voertuigen.

De energiebalans wordt gedomineerd door vier categorieën:

- HVO100 voor bedrijfswagens (978,22 GJ — 30,88% van het totaal),
- aardgas voor gebouwen (808,29 GJ — 25,51%) en
- diesel voor bedrijfswagens (554,09 GJ — 17,49%) en
- elektriciteitsverbruik van gebouwen (509,57 GJ — 16,09%)

Samen vertegenwoordigen deze vier categorieën 89,97% van het totale eigen energieverbruik van ATKB. De resterende 10,03% bestaat uit een aantal kleinere energiestromen — waaronder benzine en diesel voor vaartuigen, HVO20, benzine voor leaseauto's en elektriciteit voor elektrische voertuigen — die integraal zijn opgenomen in de energiebalans. Er zijn geen energiestromen uitgesloten. De energiebalans dekt daarmee 100% van het eigen finale energieverbruik van ATKB binnen scope 1 en scope 2.

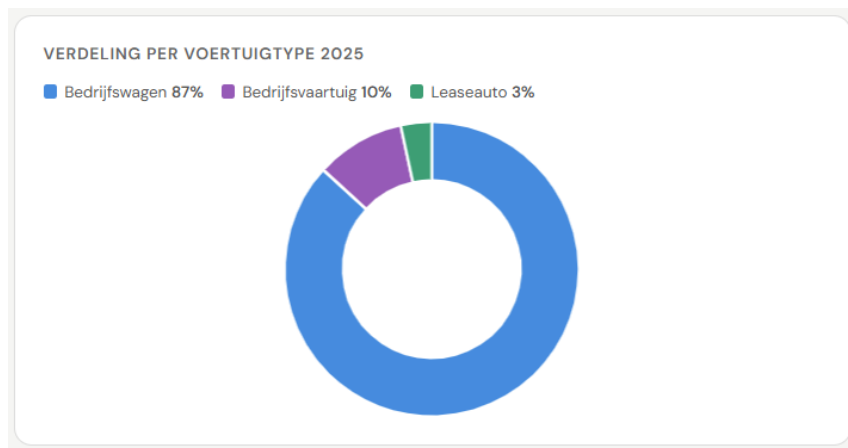
4.3 ENERGIEVERBRUIK GEBOUWEN

Het energieverbruik van de gebouwen bestaat uit twee energiedragers: aardgas (verwarming) en elektriciteit. Het totale energieverbruik voor gebouwen bedraagt 1.317,86 GJ, wat overeenkomt met 41,6% van het totale finale energieverbruik van ATKB.

Het aardgasverbruik (808,29 GJ, 61,3% van het gebouwenverbruik) is daarmee de dominante energiestroom binnen de gebouwen categorie. De locatie Waardenburg (Koeweistraat) is op basis van de CO₂-analyse de locatie met het hoogste aardgasverbruik in 2025. Het elektriciteitsverbruik van gebouwen (509,57 GJ) wordt volledig gedekt door gecertificeerde groene stroom via GVO's, waardoor de netto CO₂-emissie van elektriciteitsverbruik in gebouwen nihil is.

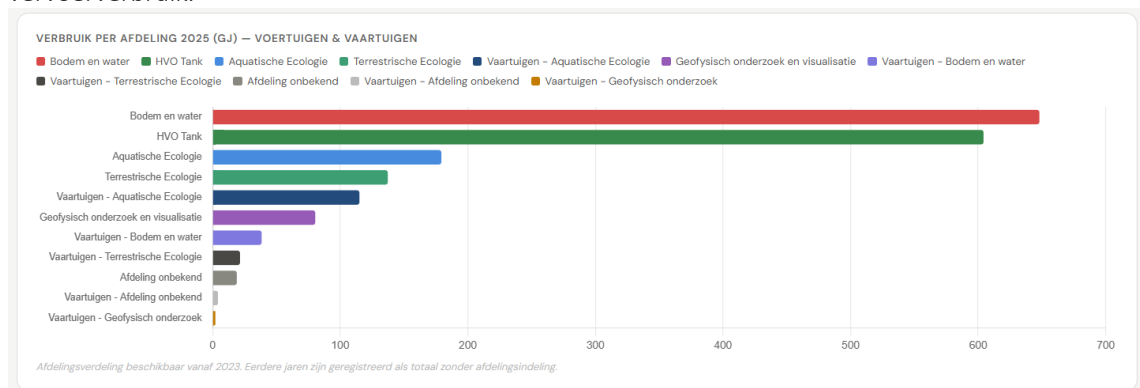
4.4 ENERGIEVERBRUIK VERVOER

Het energieverbruik van vervoer binnen scope 1 en 2 bedraagt **1.850 GJ**, wat overeenkomt met 58,4% van het totale finale energieverbruik. Vervoer is daarmee de grootste energiecategorie binnen ATKB, wat samenhangt met de aard van de bedrijfsactiviteiten: ATKB voert veldwerkzaamheden uit door heel Nederland en beschikt daarvoor over een omvangrijk wagenpark en een vloot van vaartuigen.



Figuur 6. Verdeling energieverbruik per voertuigtype.

Binnen de vervoercategorie is HVO100 voor bedrijfswagens de grootste post (978,22 GJ, 52,9% van het vervoerverbruik), gevolgd door diesel voor bedrijfswagens (554,09 GJ, 29,9%). Het aandeel elektrisch rijden is in 2025 toegenomen ten opzichte van 2024 en bedraagt gezamenlijk 117,09 GJ (6,3% van het vervoerverbruik), verdeeld over bedrijfswagens (67,55 GJ) en leaseauto's (49,54 GJ). Benzine voor vaartuigen (109,62 GJ) en diesel voor vaartuigen (69,13 GJ) completeren het vervoerverbruik.



Figuur 7. Verbruik per afdeling.

Het energieverbruik binnen de organisatie is sterk geconcentreerd bij een beperkt aantal operationele onderdelen. De grootste directe bijdrage komt vanuit Bodem en water met circa 648 GJ (35% van het totaal), gevolgd door de HVO Tank met circa 604 GJ (33%).

De HVO Tank hangt echter grotendeels samen met aquatische werkzaamheden en het gebruik van vaartuigen. Wanneer deze energie-inzet wordt toegerekend aan Aquatische Ecologie, verandert het beeld aanzienlijk.

Aquatische Ecologie bestaat dan uit:

- Aquatische Ecologie: circa 179 GJ
- Vaartuigen – Aquatische Ecologie: circa 115 GJ
- HVO Tank: circa 604 GJ

Gezamenlijk komt dit neer op ongeveer 898 GJ, oftewel **bijna 49%** van het totale energieverbruik. Daarmee is Aquatische Ecologie feitelijk de grootste energieverbruiker binnen de organisatie. De analyse laat zien dat het grootste deel van het energieverbruik samenhangt met operationele veldactiviteiten, vaartuigen en brandstofgebruik binnen de aquatische werkzaamheden.

5. ENERGIEBEOORDELING

5.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk beschrijft de energiebeoordeling conform ISO 50001 §6.3. De energiebeoordeling heeft als doel inzicht te verkrijgen in het energiegebruik, de significante energieverbruiken en de ontwikkeling van het energieverbruik over de afgelopen jaren. Daarnaast wordt beoordeeld welke factoren invloed hebben op het energiegebruik en waar kansen liggen voor verbetering van de energieprestatie.

De analyse is gebaseerd op de beschikbare energiegegevens binnen de organisatie, waaronder aardgasverbruik, elektriciteitsverbruik en brandstofverbruik voor vervoer. Hierbij is zowel gekeken naar het meest recente verslagjaar als naar de historische ontwikkeling vanaf het basisjaar. Op basis hiervan worden significante energieverbruiken vastgesteld en worden kansen voor verbetering en verduurzaming geïdentificeerd.

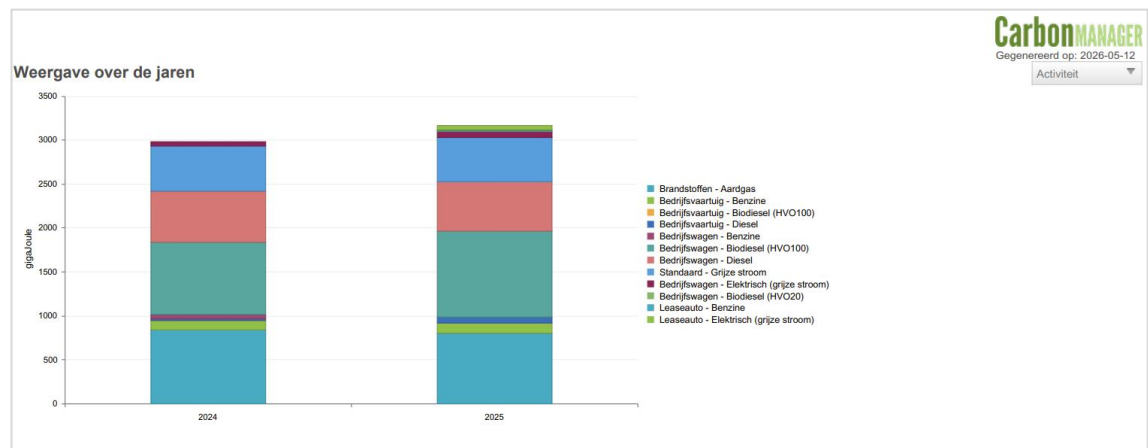
In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- de historische ontwikkeling van het energiegebruik;
- significante energieverbruiken en de prestatie van gebouwen en wagenpark;
- kansen voor verbetering van de energieprestatie;
- de verwachte ontwikkeling van het toekomstige energiegebruik;
- en de rol van de organisatie binnen flexibiliteit van het energiesysteem.

5.2 HISTORISCH ENERGIEVERBRUIK

5.2.1 MEEST RECENTE JAAR EN VOORGAANDE JAAR

Onderstaande figuur laat een vergelijking zien tussen het meest recente jaar en voorgaande jaar.



Tabel 2 Figuur 8. Meest recente jaar en voorgaande jaar.

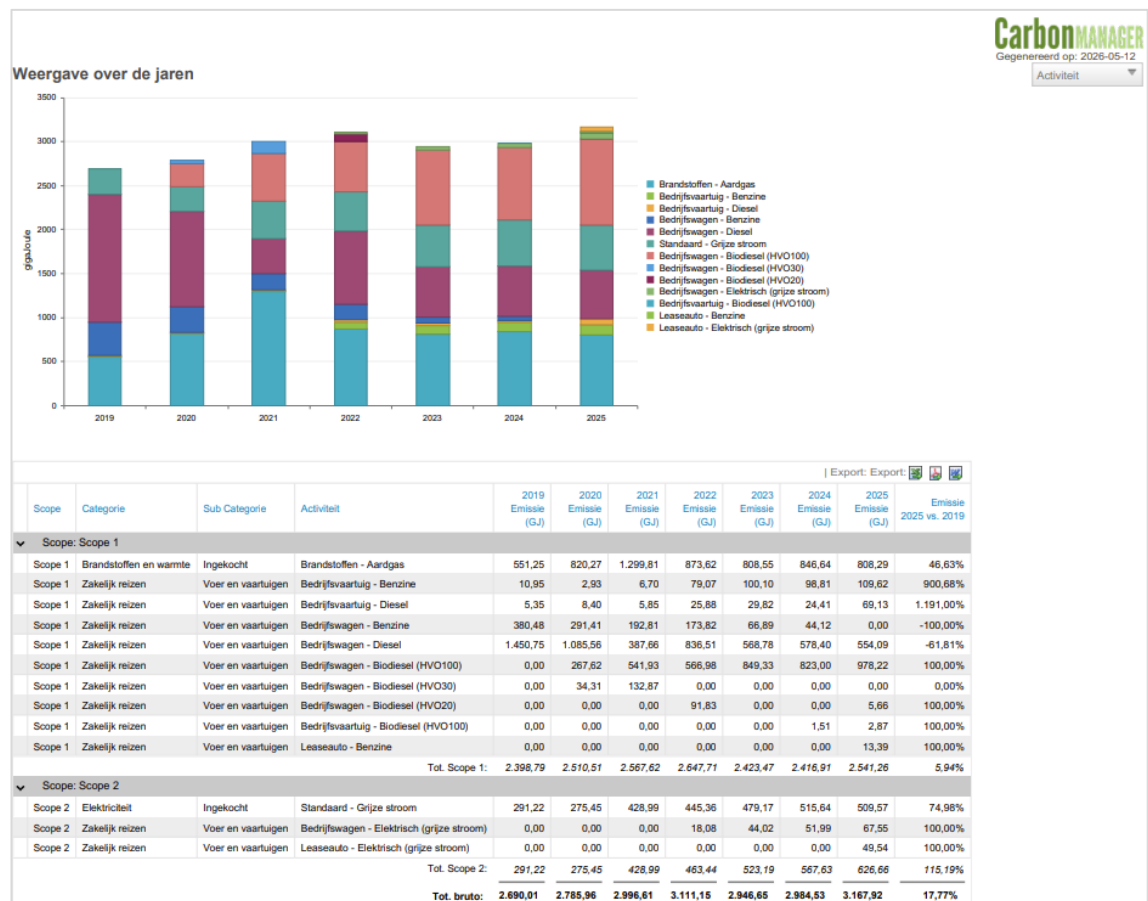
De vergelijking tussen 2024 en 2025 laat zien dat het totale energiegebruik is gestegen van circa 2.985 GJ naar 3.168 GJ (+6,14%). De grootste bijdrage aan het energiegebruik blijft afkomstig van brandstoffen voor vervoer en aardgasverbruik binnen scope 1. Het aardgasverbruik laat daarbij een lichte daling zien (-4,53%).

Binnen het zakelijke vervoer zijn meerdere verschuivingen zichtbaar. Het gebruik van biodiesel (HVO100) voor bedrijfswagens is toegenomen (+18,86%), terwijl het dieselverbruik licht is afgenomen (-4,20%). Daarnaast is sprake van een duidelijke stijging van het elektriciteitsverbruik voor elektrische voertuigen (+29,95%). Dit komt door een verdere verschuiving richting alternatieve brandstoffen en elektrificatie van het wagenpark.

Tegelijkertijd is zichtbaar dat het totale energiegebruik ondanks deze ontwikkelingen is gestegen. Dit hangt samen met een hogere inzet van voertuigen, uitbreiding van activiteiten en fluctuaties binnen het gebruik van bedrijfsvoertuigen. Daarmee blijft vervoer de belangrijkste factor binnen het totale energiegebruik van de organisatie.

5.2.2 OVERZICHT AFGELOPEN JAREN

Onderstaand figuur laat het energieverbruik zien over de afgelopen jaren.



Figuur 9. Historisch energieverbruik.

Uit de analyse over de periode 2019–2025 blijkt dat het totale energiegebruik is toegenomen van circa 2.690 GJ naar 3.168 GJ in 2025. Daarmee is sprake van een structurele stijging van ongeveer 18%.

Het aardgasverbruik laat over de gehele periode een stijgende lijn zien ten opzichte van 2019 (+46,63%), hoewel tussen 2024 en 2025 juist een lichte daling zichtbaar is. Dit geeft aan dat

gebouwegebonden energieverbruik nog steeds een significante bijdrage levert aan het totale energieverbruik.

Binnen het wagenpark is tegelijkertijd een duidelijke verschuiving zichtbaar van conventionele fossiele brandstoffen naar alternatieve brandstoffen en elektrificatie. Het dieselverbruik van bedrijfswagens is sinds 2019 sterk afgenomen (-61,81%), terwijl het gebruik van biodiesel (met name HVO100) en elektriciteit juist is toegenomen. Ook het elektriciteitsverbruik voor vervoer stijgt over de jaren heen duidelijk, wat samenhangt met de verdere elektrificatie van het wagenpark en de introductie van elektrische leaseauto's.

Ondanks deze verschuivingen blijft vervoer de dominante factor binnen het totale energieverbruik. De afname van conventionele diesel wordt deels gecompenseerd door groei van de organisatie, uitbreiding van activiteiten en de inzet van nieuwe energiedragers.

5.2.3 ANALYSE VERVOER EN WAGENPARK

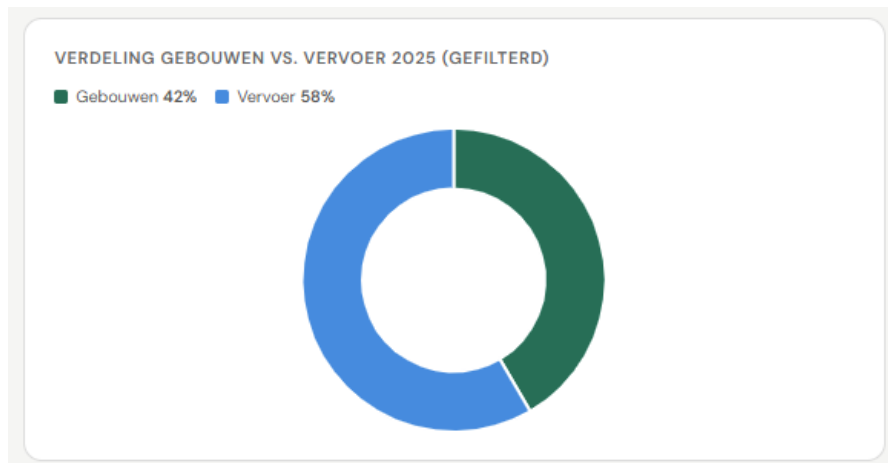
Op basis van de wagenpark- en vervoersanalyse blijkt dat bedrijfswagens verantwoordelijk zijn voor het grootste aandeel binnen het energieverbruik van vervoer. Het energieverbruik binnen deze categorie bestaat voornamelijk uit diesel en biodiesel (HVO100). Daarnaast is zichtbaar dat de elektrificatie van bedrijfswagens wel toeneemt, maar zich nog in een relatief vroege fase bevindt.

Binnen leaseauto's is juist een duidelijke verschuiving zichtbaar richting elektrisch rijden. Een groot deel van de personenauto's binnen het wagenpark bestaat inmiddels uit elektrische voertuigen. Hierdoor verschuift het energieverbruik geleidelijk van fossiele brandstoffen naar elektriciteit. Tegelijkertijd blijft diesel voor bedrijfswagens voorlopig een significante energiedrager vanwege de praktische inzetbaarheid en operationele eisen van deze voertuigen.

5.3 SIGNIFICANT ENERGIEVERBRUIK

5.3.1 IDENTIFICATIE SIGNIFICANTE ENERGIEVERBRUIKEN

De energiebalans van ATKB wordt in belangrijke mate bepaald door vervoer en operationele veldwerkzaamheden. **Vervoer** vertegenwoordigt circa **58% van het totale finale energieverbruik**, terwijl **gebouwen** circa **42%** vertegenwoordigen. Binnen deze domeinen zijn de onderstaande significante energieverbruiken vastgesteld.



Figuur 10. Verdeling totaal energieverbruik gebouwen versus vervoer (2025).

Binnen de energiebeoordeling zijn voor het basisjaar 2025 de volgende significante energieverbruiken vastgesteld.

Tabel 1. Overzicht significante energieverbruiken.

Energiestroom	Scope	Domein	Verbruik (GJ)	Aandeel
Bedrijfswagens — Biodiesel (HVO100)	Scope 1	Vervoer	978,22	30,88%
Brandstoffen — Aardgas	Scope 1	Gebouwen	808,29	25,51%
Bedrijfswagens — Diesel	Scope 1	Vervoer	554,09	17,49%
Standaard — Grijs stroom	Scope 2	Gebouwen	509,57	16,09%
Totaal significant energieverbruik			2.850,17	89,97%
<i>Bruto finaal energieverbruik 2025</i>			<i>3.167,92</i>	<i>100,00%</i>

De tabel laat zien dat het significante energieverbruik van ATKB in belangrijke mate wordt bepaald door het gebruik van bedrijfswagens. De grootste energiestromen binnen de organisatie bestaan uit dieselgerelateerde energiedragers, waaronder HVO100 en conventionele diesel voor bedrijfswagens. Gezamenlijk vertegenwoordigen deze energiestromen bijna de helft van het totale finale energieverbruik van de organisatie.

Binnen het gebouwgebonden energieverbruik vormen aardgas en elektriciteit de belangrijkste energiedragers. Aardgas is daarbij dominant binnen de warmtevraag van gebouwen, terwijl elektriciteit voornamelijk samenhangt met het gebruik van kantoorlocaties en faciliteiten.

De significante energieverbruiken vormen de basis voor:

- de prioritering van energiereductiemaatregelen;
- monitoring van energieprestaties;
- en het bepalen van kansen voor verdere verduurzaming.

5.3.2 ENERGIEPRESTATIE GEBOUWEN

De vijf kantoorlocaties en vier loodsen/meetlocaties vertegenwoordigen samen het eerder genoemde gebouwgebonden energieverbruik van **1.318 GJ** in 2025. Dit onderscheid tussen beide categorieën is relevant voor de interpretatie van de energieprestaties, omdat kantoren vanwege verwarming, verlichting en werkplekken structureel een hoger energieverbruik per vierkante meter kennen dan loodsen en meetlocaties.

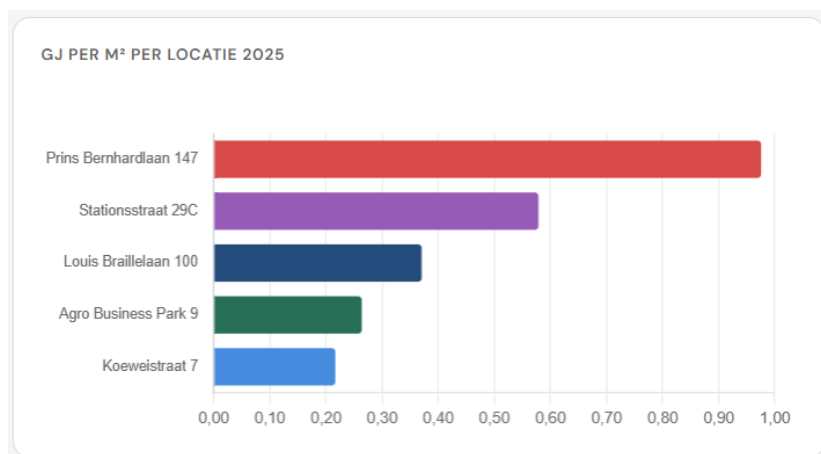
In onderstaande tabel is het energieverbruik per locatie weergegeven, uitgedrukt in zowel absolute GJ als in GJ per m² gebruiksoppervlak. De GJ/m²-waarde fungeert als prestatie-indicator die locaties onderling vergelijkbaar maakt ongeacht hun omvang.

Tabel 2 Energieverbruik per locatie.

Locatie	Energie (GJ)	Gebruiksoppervlak	Energie (GJ)/Gebruiksoppervlak	%
Prins Bernhardlaan 147, Middelharnis	246,78	253,00	0,98	34,93
Stationsstraat 29C, Assen	219,88	380,00	0,58	20,72
Louis Braillelaan 100, Zoetermeer	268,59	725,00	0,37	13,27
Agro Business Park 9, Wageningen	123,71	469,00	0,26	9,44
Koeweistraat 7, Waardenburg	355,78	1.642,00	0,22	7,76
Mercatorweg 5D, Middelharnis	42,61	286,00	0,15	5,33
Ringweistraat 4, Waardenburg	34,82	270,00	0,13	4,62
Amethystweg 45, Bleiswijk	19,61	286,00	0,07	2,46
Westbroekse BW 15, Tienhoven	6,08	147,00	0,04	1,48
Tot. netto:	1.317,86	4.458,00		100,00

Kantoren

De vijf kantoorlocaties vertegenwoordigen samen **1.215 GJ**, ofwel 92,2% van het totale gebouwenverbruik. Om de energieprestatie van de kantoorlocaties te duiden wordt gebruik gemaakt van de Werkelijk Energieverbruik Intensiteitsindicator (WEii), ontwikkeld door de Dutch Green Building Council (DGBC). De WEii drukt het werkelijke energieverbruik uit in kWh per m² en maakt locaties onderling vergelijkbaar. De Nederlandse gemiddelde WEii-score voor kantoorgebouwen bedraagt 230 kWh/m² (0,83 GJ/m²). De Paris Proof grenswaarde — het niveau dat kantoorgebouwen in 2040/2050 moeten bereiken om bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen — bedraagt 70 kWh/m² (0,25 GJ/m²).



Figuur 11. Energieprestatie kantoren.

De spreiding in energieprestatie tussen de kantoorlocaties van ATKB is opvallend groot en loopt uiteen van Paris Proof tot onzuinig.

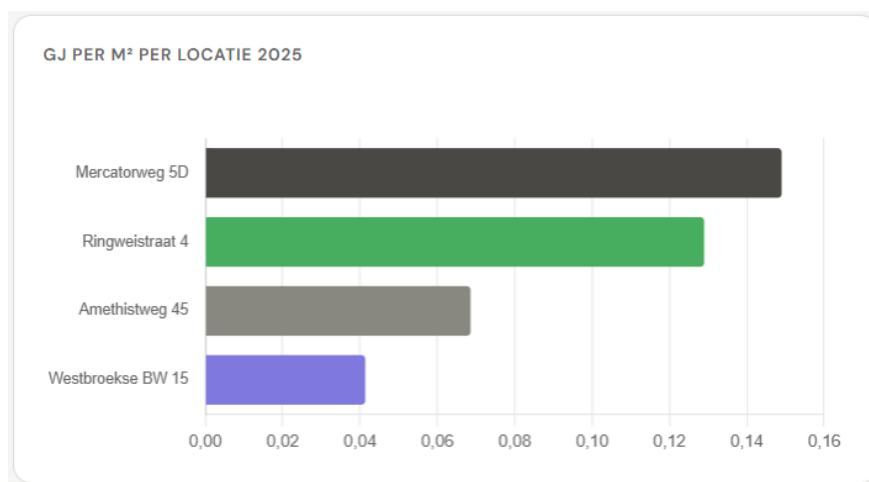
De locatie Prins Bernhardlaan 147 in Middelharnis scoort met 0,98 GJ/m² (272 kWh/m²) verreweg het hoogst van alle kantoren en valt daarmee in de categorie onzuinig — ruim boven het Nederlandse gemiddelde van 0,83 GJ/m². Het relatief kleine oppervlak (253 m²) in combinatie met een hoog absoluut verbruik (246,78 GJ) wijst op een bovengemiddelde energiebehoefte per werkplek. Dit verdient nader onderzoek.

Stationsstraat 29C in Assen scoort 0,58 GJ/m² (161 kWh/m²) en valt in de categorie gemiddeld — iets onder het nationale gemiddelde maar nog aanzienlijk boven Paris Proof. Louis Braillelaan 100 in Zoetermeer scoort 0,37 GJ/m² (103 kWh/m²) en valt in de categorie zuinig.

Agro Business Park 9 in Wageningen scoort 0,26 GJ/m² (72 kWh/m²) en bevindt zich op de grens van zeer zuinig en Paris Proof. De locatie Koeweistraat 7 in Waardenburg presteert met 0,22 GJ/m² (61 kWh/m²) het beste van alle kantoorlocaties en valt daarmee in de categorie Paris Proof. Dit is opmerkelijk gegeven het verreweg grootste oppervlak (1.642 m²) en het hoogste absolute verbruik (355,78 GJ): ondanks de omvang is de energieprestatie per m² de beste van alle kantoren, wat duidt op een relatief efficiënte gebouwexploitatie. Het absolute verbruik blijft echter het hoogst en daarmee het meest kansrijk voor absolute energiebesparing.

Loodsen en meetlocaties

De vier loods en meetlocaties vertegenwoordigen samen **103,12 GJ**, ofwel 7,8% van het totale gebouwenverbruik. Voor de duiding van de energieprestatie van loods en hanteert de DGBC een afzonderlijke WEii-schaal, die wezenlijk verschilt van die voor kantoren. Het gemiddelde voor loods en en bedrijfshallen bedraagt 70 kWh/m² (0,25 GJ/m²) en de Paris Proof grenswaarde ligt op -25 kWh/m², wat betekent dat een loods per saldo meer energie moet opwekken dan verbruiken om Paris Proof te zijn.



Figuur 12. Energieprestatie loods en meetlocaties.

Gemeten tegen deze referentiewaarden presteren de loods en van ATKB als volgt. Mercatorweg 5D in Middelharnis (0,15 GJ/m² — 42 kWh/m²) en Ringweistraat 4 in Waardenburg (0,13 GJ/m² — 36 kWh/m²) vallen beide in de categorie zuinig — ruim onder het gemiddelde voor loods en. Amethystweg 45 in Bleiswijk (0,07 GJ/m² — 19 kWh/m²) en Westbroekse BW 15 in Tienhoven (0,04 GJ/m² — 11 kWh/m²) vallen in de categorie gemiddeld.

5.3.3 ENERGIEPRESTATIE VERVOER

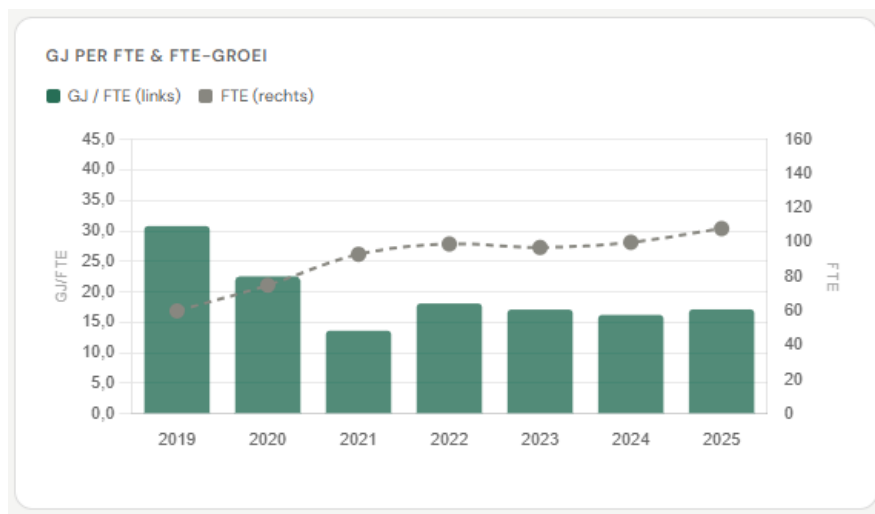
Het wagenpark van ATKB bestaat eind 2025 uit 41 voertuigen, verdeeld over bedrijfswagens, leaseauto's en vaartuigen. De gemiddelde leeftijd van het wagenpark bedraagt circa 4,2 jaar. Ongeveer een derde van het wagenpark (32%) is ouder dan vijf jaar.

In termen van verduurzaming bestaat in 2025 circa **32% van het wagenpark uit zero-emissievoertuigen** (13 van de 41 voertuigen, emissieklasse Z volgens RDW). Deze voertuigen zijn volledig elektrisch

aangedreven en bestaan voornamelijk uit leaseauto's, aangevuld met meerdere elektrische bedrijfswagens.

Wanneer wordt gekeken naar de feitelijke energiemix binnen het vervoer, blijkt dat een aanzienlijk deel van het energiegebruik inmiddels plaatsvindt op basis van **hernieuwbare energiedragers**. Naast volledig elektrische voertuigen maakt een deel van het dieselwagenpark gebruik van HVO100 als alternatieve brandstof. Hierdoor vindt een belangrijk deel, **inmiddels 60%**, van het vervoer inmiddels plaats op basis van elektriciteit of hernieuwbare biodiesel.

Onderstaande figuur toont de ontwikkeling van het energieverbruik voor vervoer per FTE over de periode 2019–2025. Deze indicator wordt gebruikt als energieprestatie-indicator voor de mobiliteit gerelateerde energieprestatie van de organisatie.



Figuur 13. Ontwikkeling energieverbruik vervoer per FTE.

Uit de analyse blijkt dat het **energieverbruik voor vervoer per FTE** sinds 2019 aanzienlijk is **afgenomen**. Waar het verbruik in 2019 nog ruim boven de 30 GJ per FTE lag, ligt dit niveau vanaf 2021 structureel rond circa 15–18 GJ per FTE.

Tegelijkertijd is zichtbaar dat het **aantal FTE** binnen de organisatie in dezelfde periode is **toegenomen**. Dit betekent dat de groei van de organisatie niet heeft geleid tot een evenredige stijging van het energiegebruik voor vervoer per medewerker.

De ontwikkeling hangt samen met meerdere factoren, waaronder:

- verdere verduurzaming van het wagenpark;
- inzet van HVO100;
- toename van elektrisch vervoer;
- en efficiëntere inzet van voertuigen en mobiliteit.

De indicator laat daarmee zien dat de energie-intensiteit van vervoer binnen de organisatie over meerdere jaren is verbeterd, ondanks groei van de operationele activiteiten.

5.4 KANSEN VOOR VERBETERING VAN ENERGIEPRESTATIES

Op basis van de energiebeoordeling zijn meerdere kansen voor verbetering van de energieprestatie geïdentificeerd. Hierbij is gekeken naar de omvang van het energiegebruik, de beïnvloedbaarheid van het verbruik en de technische en organisatorische mogelijkheden tot verbetering.

De belangrijkste verbeterkansen liggen binnen het zakelijke vervoer, aangezien deze categorie het grootste aandeel heeft binnen het totale energiegebruik. Binnen deze categorie liggen kansen in:

- verdere elektrificatie van het wagenpark;
- verdere vervanging van fossiele brandstoffen door alternatieve brandstoffen;
- optimalisatie van voertuiggebruik en reisbewegingen;
- en het stimuleren van efficiënt rijgedrag.

Daarnaast liggen kansen binnen het gebouwgebonden energiegebruik, onder andere door:

- verdere vermindering van de warmtevraag (aardgasverbruik);
- optimalisatie van installaties;
- energiebesparende maatregelen binnen gebouwen;
- en het efficiënter gebruik van elektriciteit.

Bij het bepalen van prioriteiten wordt rekening gehouden met de Trias Energetica, waarbij eerst wordt gekeken naar het beperken van de energievraag, de inzet van duurzame energiebronnen en vervolgens naar efficiënt gebruik van energie.

5.5 VERWACHT TOEKOMSTIG ENERGIEVERBRUIK

Op basis van de huidige ontwikkelingen wordt verwacht dat het totale energiegebruik de komende jaren verder zal verschuiven van fossiele brandstoffen naar elektriciteitsgebruik. Deze ontwikkeling hangt samen met de verdere elektrificatie van het wagenpark en de verduurzaming van bedrijfsactiviteiten.

Voorafal binnen leaseauto's is deze verschuiving reeds zichtbaar. Voor bedrijfswagens en bedrijfsvoertuigen zal deze ontwikkeling naar verwachting geleidelijker verlopen vanwege technische, operationele en praktische beperkingen. Hierdoor zullen diesel en biodiesel (HVO) voorlopig nog een belangrijke rol blijven spelen binnen het energiegebruik van vervoer.

Tegelijkertijd kunnen groei van de organisatie, uitbreiding van activiteiten en veranderingen in operationele inzet leiden tot een stijging van het absolute energiegebruik. De verwachting is echter dat de energie-intensiteit per activiteit of voertuigtype verder kan afnemen door efficiëntere technieken, verduurzaming van het wagenpark en optimalisatie van energiegebruik.

Voor de komende jaren ligt de focus op:

- verdere vermindering van fossiele brandstoffen;
- stimulering van elektrisch vervoer;
- optimalisatie van energiegebruik binnen gebouwen;
- en verdere verbetering van monitoring en inzicht in energieverbruiken..

5.6 ROL BIJ FLEXIBILITEIT IN HET ENERGIESYSTEEM

ATKB onderkent het belang van flexibiliteit binnen het energiesysteem en de mogelijke impact van netcongestie op de bedrijfsvoering. Met name de verdere elektrificatie van vervoer en installaties kan leiden tot een hogere belasting van het elektriciteitsnet.

De organisatie beschikt over meerdere vestigingen verspreid over Nederland. Een deel van deze locaties bevindt zich in gebieden waar sprake is van netcongestie of waar beperkingen bestaan ten aanzien van toekomstige uitbreiding van elektriciteitsafname of teruglevering. Bij toekomstige verduurzamingsmaatregelen houdt ATKB daarom rekening met de beschikbare netcapaciteit en de mogelijkheden voor efficiëntere afstemming tussen energieverbruik en energieaanbod.

De praktische mogelijkheden om actief te sturen op flexibiliteit binnen het energiesysteem zijn momenteel echter nog beperkt. Dit hangt samen met:

- de relatief beperkte omvang van de organisatie;
- het ontbreken van grootschalige energie-installaties;
- en het feit dat een groot deel van de locaties gehuurd en/of multitenant is.

Daardoor heeft ATKB slechts beperkte directe invloed op zaken zoals netaansluitingen, energieopslag en gebouw gebonden energiesystemen.

De meest relevante beïnvloedingsmogelijkheden liggen momenteel met name bij:

- het spreiden van laadmomenten van elektrische voertuigen;
- toepassing van slim laden;
- monitoring van elektriciteitsverbruik en piekbelasting;
- en overleg met verhuurders over laadvoorzieningen en toekomstige elektrificatie.

Bij toekomstige investeringen en locatiekeuzes wordt waar mogelijk rekening gehouden met:

- beschikbare netcapaciteit;
- mogelijkheden voor verdere elektrificatie van vervoer;
- en toekomstige verduurzaming van energiegebruik.

ATKB beschikt op dit moment nog niet over grootschalige energieopslag of eigen energieopwekking. Wel wordt het elektriciteitsverbruik van de organisatie gedekt door gecertificeerde groene stroom via Garanties van Oorsprong (GVO's).

De organisatie volgt ontwikkelingen rondom netcongestie, slim laden en elektrificatie, zodat toekomstige verduurzaming zoveel mogelijk aansluit bij de beschikbare netcapaciteit en een stabiel energiesysteem.

Tabel 3. Netcongestiestatus per ATKB-locaties (<https://data.partnersinenergie.nl/capaciteitskaart/totaal/afname>).

Locatie	Postcode	Provincie	Netbeheerder	Status afname	Status invoeding
Agro Business Park 9, Wageningen	6708 PV	Gelderland	Liander	Congestie	Congestie
Koeweistraat 7, Waardenburg	4181 CD	Gelderland	Liander	Congestie	Congestie
Louis Braillelaan 100, Zoetermeer	2719 EK	Zuid-Holland	Stedin	Congestie	Eerder congestie, opgelost
Prins Bernhardlaan 147, Middelharnis	3241 TA	Zuid-Holland	Stedin	Congestie	Eerder congestie, opgelost
Stationsstraat 29C, Assen	9401 KW	Drenthe	Enexis	Beperkt / congestie	Congestie
Amethistweg 45, Bleiswijk	2665 NT	Zuid-Holland	Stedin	Congestie	Congestie
Mercatorweg 5D, Middelharnis	3241 MK	Zuid-Holland	Stedin	Congestie	Eerder congestie, opgelost
Ringweistraat 4, Waardenburg	4181 CE	Gelderland	Liander	Congestie	Congestie
Westbroekse Binnenweg 15, Tienhoven	3612 AH	Utrecht	Stedin	Congestie	Congestie

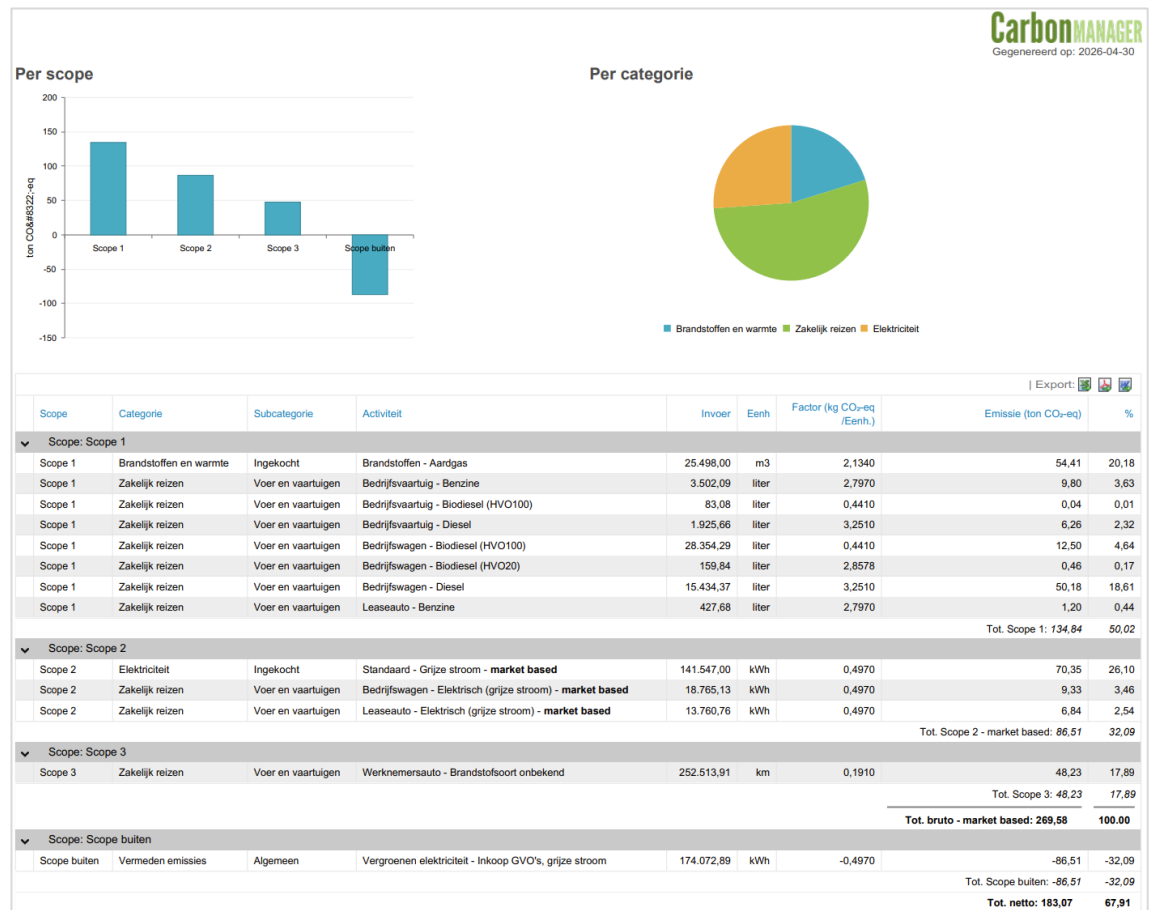
6. CO₂-EMISSIES

6.1 HUIDIGE CO₂-EMISSIES

6.1.1 MARKET BASED

In de onderstaande tabel is de CO₂-footprint voor 2025 weergegeven op basis van de market-based methode, waarbij de uitstoot zowel met als zonder reductie door groene stroom wordt gepresenteerd. Dit levert twee totalen op: de bruto CO₂-footprint en de netto CO₂-footprint. Beide cijfers worden gebruikt in de analyses.

Bruto-emissies verwijzen naar de volledige uitstoot voordat emissiereducties, zoals die door aankoop van groene stroom, worden meegenomen. Hierdoor ontstaat een beter inzicht in het werkelijke energieverbruik, wat helpt om energiestromen nauwkeuriger te analyseren. De netto CO₂-footprint laat daarentegen het effect zien inclusief ingekochte emissiereducties.



Figuur 14. CO₂-emissie meest recente jaar.

De totale bruto CO₂-uitstoot bedroeg 269,58 ton CO₂-eq, verdeeld over drie scopes. Na verrekening van de vermeden emissies door inkoop van groene stroom (GVO's) bedraagt de netto uitstoot 183,07 ton CO₂-eq.

Scope 1 is de grootste emissiebron met 134,84 ton CO₂-eq, ofwel 50% van de bruto uitstoot. De emissies zijn afkomstig uit twee categorieën:

- Brandstoffen en warmte: het aardgasverbruik is verantwoordelijk voor 54,41 ton (20% van het totaal).
- Zakelijk reizen: het brandstofverbruik van het wagenpark is goed voor 80,43 ton (30%). De grootste emissiestroom hierbinnen is het diesilverbruik van bedrijfswagens met 50,18 ton, gevolgd door benzine van bedrijfsvoertuigen met 9,80 ton. Het gebruik van biodiesel (HVO100) bij bedrijfswagens levert een relatief beperkte bijdrage van 12,50 ton.

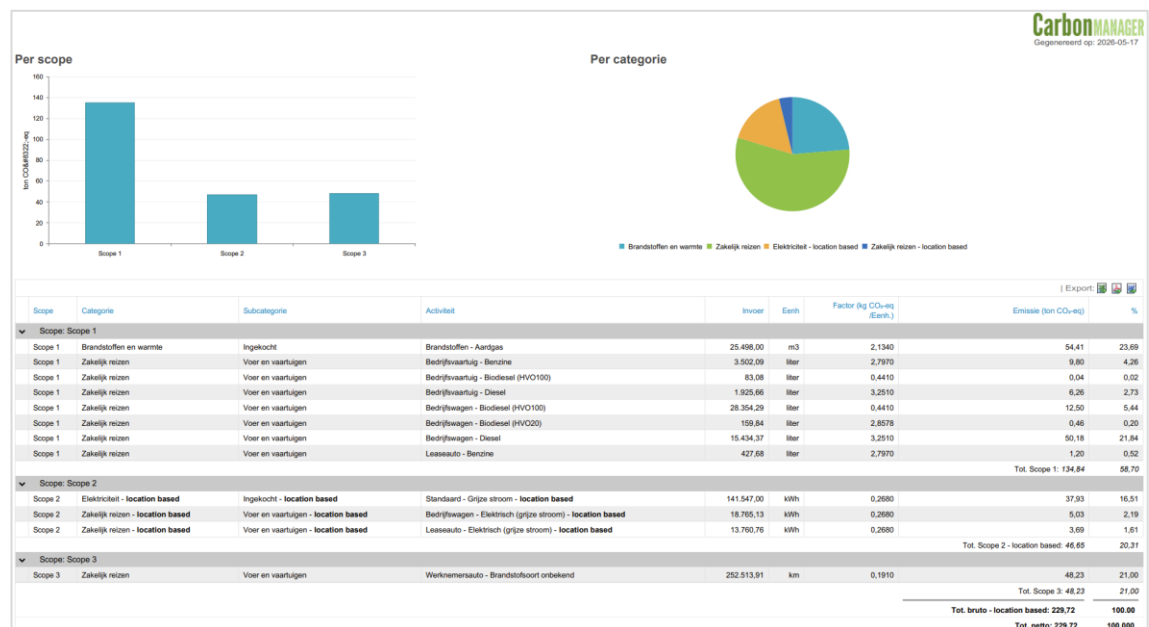
Scope 2 bedraagt 86,51 ton CO₂-eq (32% van het totaal). De ingekochte grijze stroom voor gebouwen is de grootste post met 70,35 ton. Het elektrisch rijden van bedrijfswagens en leaseauto's draagt gezamenlijk 16,17 ton bij.

Scope 3 bedraagt 48,23 ton CO₂-eq (18%), volledig toe te schrijven aan woon-werkverkeer en zakelijk reizen van medewerkers met een brandstofsoort onbekend voertuig (252.514 km).

De vermeden emissies (Scope buiten) bedragen -86,51 ton, als gevolg van de inkoop van 174.073 kWh aan gecertificeerde groene stroom via GVO's.

6.1.2 LOCATION BASED

In de onderstaande tabel is de CO₂-footprint voor 2025 weergegeven op basis van de location-based methode. Bij deze methode wordt gebruikgemaakt van de gemiddelde emissiefactor van het elektriciteitsnet, zonder correctie voor de inkoop van groene stroom. Er is dan ook geen sprake van vermeden emissies of een netto CO₂-footprint.



De totale CO₂-uitstoot op basis van de location-based methode bedraagt 229,72 ton CO₂-eq. Scope 1 (134,84 ton) en Scope 3 (48,23 ton) zijn identiek aan de market-based berekening en worden hier niet opnieuw toegelicht.

Het verschil met de market-based methode zit volledig in **Scope 2**, dat uitkomt op 46,65 ton CO₂-eq (20%). Dit is lager dan bij de market-based methode (86,51 ton), omdat bij de location-based methode de gemiddelde netemissiefactor wordt gehanteerd (0,2680 kg CO₂-eq/kWh) in plaats van de leverancier specifieke factor. Binnen de market-based methode is uitgegaan van de grijze stroommix, gecorrigeerd voor de ingekochte Garanties van Oorsprong (GvO's). Bij de location-based methode worden deze GvO's niet verrekend, waardoor geen vermeden emissies of netto-correctie van toepassing zijn.

6.2 HISTORISCHE CO₂-EMISSIONS

6.2.1 TRENDANALYSE – BASISJAAR VERSUS MEEST RECENTE JAAR

Onderstaande tabel laat de historische CO₂-emissies zien, op basis van de market-based methode, voor de jaren 2019 tot en met 2025.



Figuur 15. Historische CO₂-emissies (2019-2025)

De totale netto CO₂-uitstoot is gedaald van 243,41 ton in 2019 naar 183,07 ton in 2025, een afname van 24,8% ten opzichte van het basisjaar. De daling is niet lineair verlopen: na een dieptepunt in 2021 (201 ton) steeg de uitstoot in 2022 weer licht, waarna vanaf 2023 een verdere daling is ingezet.

Scope 1 laat de meest uitgesproken daling zien, van 202,84 ton naar 134,84 ton (-33,5%). Deze afname is voornamelijk toe te schrijven aan het teruglopend diesilverbruik van bedrijfswagens, dat daalde van 133,72 ton naar 50,18 ton (-62%). Tegelijkertijd is het gebruik van biodiesel (HVO100) bij

bedrijfswagens toegenomen, wat de daling verder ondersteunt. Het aardgasverbruik steeg licht ten opzichte van 2019 (+67%), maar blijft in absolute zin beperkt.

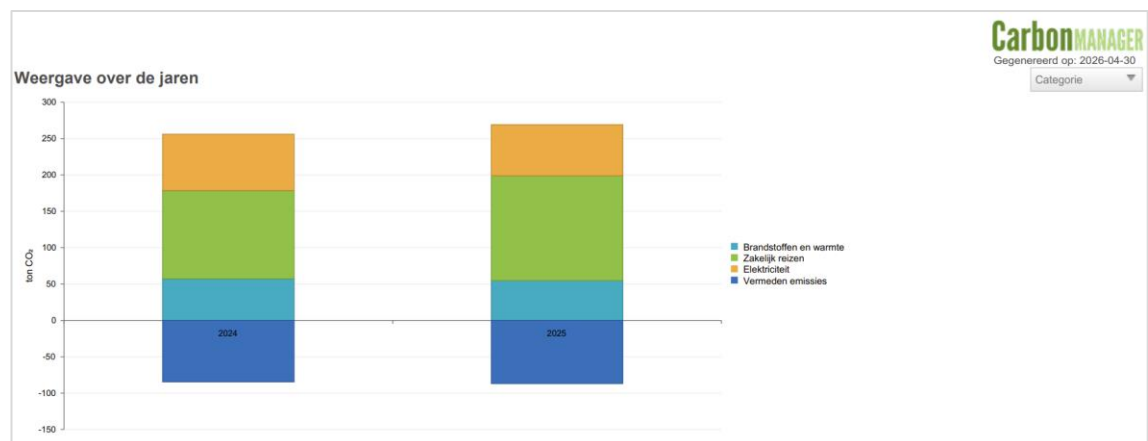
Scope 2 laat een tegengestelde beweging zien, met een stijging van 52,50 ton naar 86,51 ton (+64,8%). Dit wordt verklaard door twee factoren: een hogere market-based emissiefactor voor elektriciteit ten opzichte van 2019, en de toename van elektrisch rijden binnen het wagenpark, dat in 2019 nog niet voorkwam.

Scope 3 steeg van 32,48 ton naar 48,23 ton (+48,5%), volledig veroorzaakt door een toename van zakelijke kilometers met werknemersauto's. Openbaar vervoer, dat in 2019 nog een kleine bijdrage leverde, is in 2025 niet meer geregistreerd.

De vermeden emissies (Scope buiten) zijn in dezelfde periode bijna verdubbeld, van -44,41 ton naar -86,51 ton (-94,8%), als gevolg van een grotere inkoop van gecertificeerde groene stroom via GVO's. Dit is een belangrijke verklarende factor voor de netto daling, ondanks de stijging in Scope 2 en Scope 3.

6.2.2 TRENDANALYSE – REFERENTIEJAAR VERSUS MEEST RECENTE JAAR

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



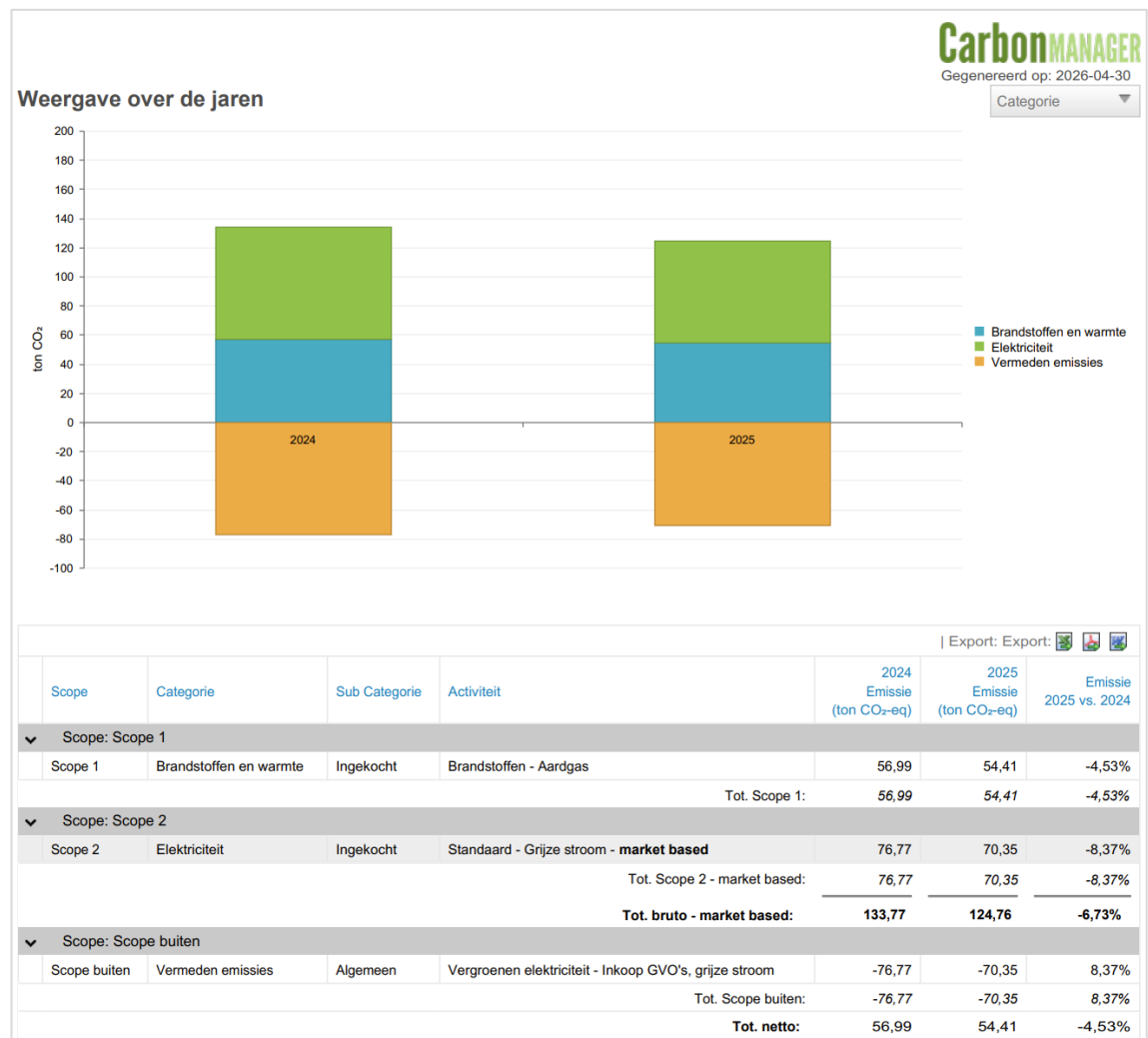
Figuur 16. Historische CO₂-emissies (2024 – 2025).

De analyse van de CO₂-footprint tussen 2024 en 2025 laat zien dat de bruto CO₂-emissies met 5% zijn toegenomen. Scope 1 bleef nagenoeg stabiel (+2%), waarbij het aardgasverbruik licht daalde en verschuivingen in de brandstofmix van het wagenpark per saldo weinig effect hadden. De stijging wordt voornamelijk verklaard door een toename van zakelijke kilometers met werknemersauto's in Scope 3 (+26%). Wanneer rekening wordt gehouden met de inkoop van groene stroom, stijgen de netto CO₂-emissies met 7% ten opzichte van 2024.

6.2.3 ANALYSE GEBOUWEN

In de figuren hieronder worden de CO₂-emissies weergegeven voor gebouwen voor de jaren 2024 en 2025. Het betreffen uitsluitend de emissies gerelateerd aan gebouwen (aardgas en elektriciteit), op basis van de market-based methode. Omdat de ingekochte elektriciteit volledig gedekt wordt door GVO's, zijn de netto emissies gelijk aan het aardgasverbruik per locatie.

De totale bruto CO₂-emissies van gebouwen zijn gedaald van 133,77 ton in 2024 naar 124,76 ton in 2025 (-6,7%). De netto emissies — na verrekening van de vermeden emissies door groene stroom — bedragen 54,41 ton in 2025, een daling van 4,5% ten opzichte van 2024 (56,99 ton). De daling in netto emissies is volledig toe te schrijven aan een lager aardgasverbruik.



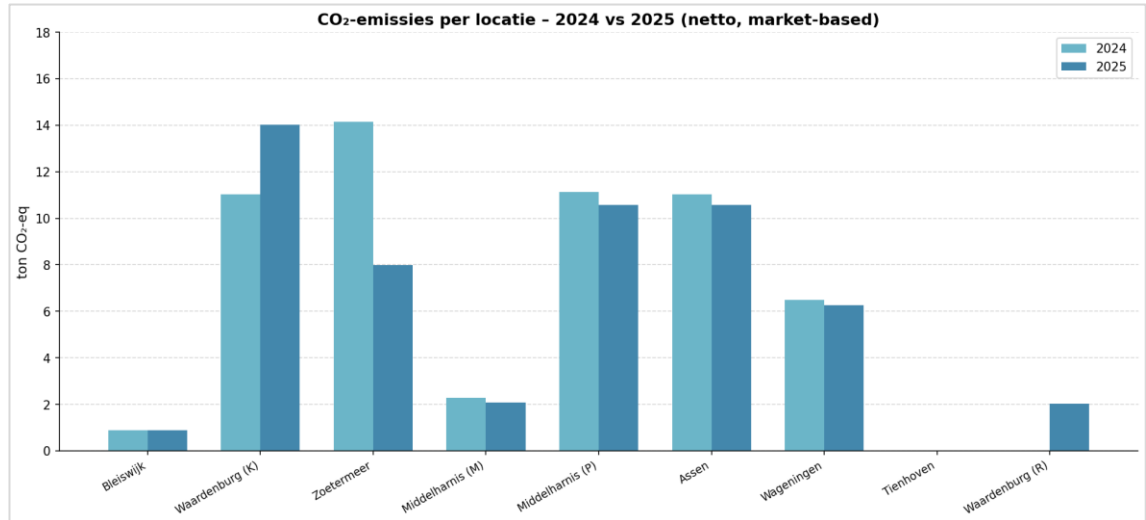
Figuur 17. CO₂-emissies gebouwen voor de jaren 2024 en 2025.

In de figuur hieronder worden de CO₂-emissies weergegeven per locatie.

Op locatieniveau laat het staafdiagram de volgende opvallende ontwikkelingen zien:

- Zoetermeer toont de grootste absolute daling, van 14,02 ton naar 7,99 ton (-43%). Dit is de meest significante verandering binnen het gebouwenportfolio.
- Waardenburg (Koeweistraat) laat juist een stijging zien, van 10,99 ton naar 13,96 ton (+27%), en is daarmee in 2025 de locatie met de hoogste emissies.
- Middelharnis (Prins Bernhardlaan), Assen en Wageningen blijven nagenoeg stabiel ten opzichte van 2024.
- Waardenburg (Ringweistraat) verschijnt in 2025 voor het eerst met een emissie van 2,02 ton. Deze locatie is nieuw en toegevoegd aan de registratie in 2025.

- Tienhoven heeft in beide jaren geen geregistreeerde gebouwemissies.



Figuur 18. CO₂-emissies per gebouw in 2024 en 2025.

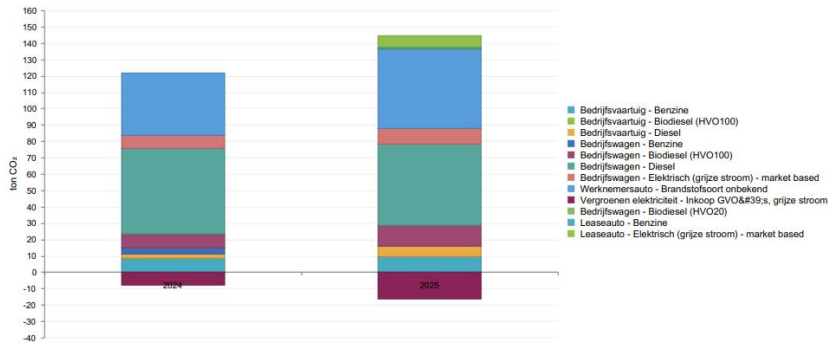
6.2.4 ANALYSE VERVOER

In de figuur hieronder worden de CO₂-emissies weergegeven voor vervoer voor de jaren 2024 en 2025. De totale bruto CO₂-footprint voor vervoer is tussen 2024 en 2025 gestegen met 19%. Binnen Scope 1 is sprake van een beperkte stijging van 6%, terwijl de Scope 2-emissies fors zijn toegenomen met 109%.

De stijging in Scope 2 wordt volledig verklaard door de sterke groei van elektrisch rijden binnen het wagenpark: het elektrisch verbruik van bedrijfswagens nam toe, en leaseauto's op elektriciteit verschijnen in 2025 voor het eerst in de registratie. Binnen Scope 1 is de brandstofmix verschoven: het diesilverbruik van bedrijfswagens daalde licht, terwijl het gebruik van biodiesel (HVO100) verder toenam. Bedrijfswagens op benzine zijn in 2025 volledig uit het wagenpark verdwenen, terwijl leaseauto's op benzine juist zijn toegevoegd.

De zakelijke kilometers met werknemersauto's (Scope 3) namen toe met 26%, wat een significante bijdrage levert aan de totale stijging van de vervoer gerelateerde CO₂-footprint.

Weergave over de jaren



Scope	Categorie	Sub Categorie	Activiteit	2024 Emissie (ton CO ₂ -eq)	2025 Emissie (ton CO ₂ -eq)	Emissie 2025 vs. 2024
▼ Scope: Scope 1						
Scope 1	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Bedrijfsvoertuig - Benzine	8,91	9,80	9,99%
Scope 1	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Bedrijfsvoertuig - Biodiesel (HVO100)	0,02	0,04	141,45%
Scope 1	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Bedrijfsvoertuig - Diesel	2,21	6,26	182,73%
Scope 1	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Bedrijfswagen - Benzine	3,98	0,00	-100,00%
Scope 1	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Bedrijfswagen - Biodiesel (HVO100)	8,28	12,50	51,06%
Scope 1	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Bedrijfswagen - Diesel	52,46	50,18	-4,35%
Scope 1	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Bedrijfswagen - Biodiesel (HVO20)	0,00	0,46	100,00%
Scope 1	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Leaseauto - Benzine	0,00	1,20	100,00%
Tot. Scope 1:				75,85	80,43	6,04%
▼ Scope: Scope 2						
Scope 2	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Bedrijfswagen - Elektrisch (grijze stroom) - market based	7,74	9,33	20,49%
Scope 2	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Leaseauto - Elektrisch (grijze stroom) - market based	0,00	6,84	100,00%
Tot. Scope 2 - market based:				7,74	16,17	108,85%
▼ Scope: Scope 3						
Scope 3	Zakelijk reizen	Voer en vaartuigen	Werknemersauto - Brandstofsoort onbekend	38,40	48,23	25,59%
Tot. Scope 3:				38,40	48,23	25,59%
Tot. bruto - market based:				121,99	144,82	18,72%
▼ Scope: Scope buiten						
Scope buiten	Vermeden emissies	Algemeen	Vergroenen elektriciteit - Inkoop GVO's, grijze stroom	-7,74	-16,17	-108,85%
Tot. Scope buiten:				-7,74	-16,17	-108,85%
Tot. netto:				114,25	128,66	12,61%

Figuur 19. CO₂-emissies vervoer voor de jaren 2024 en 2025.

7. STRATEGIE EN DOELSTELLINGEN

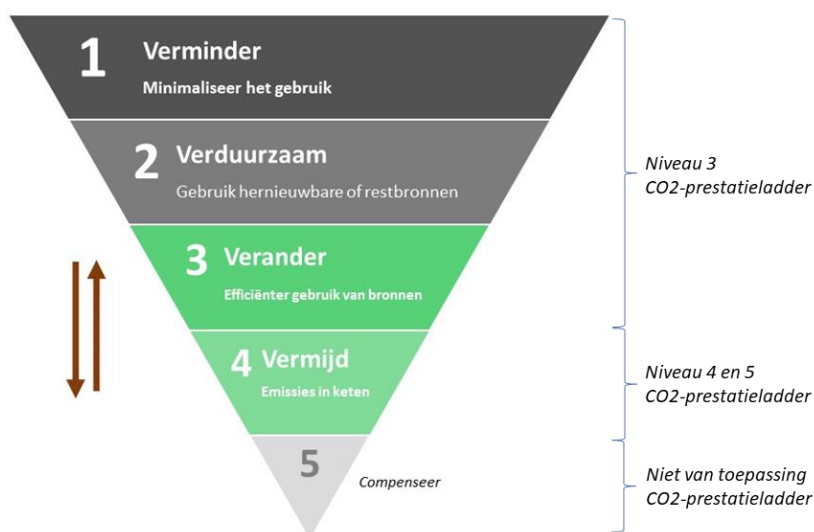
7.1 BELEID

Dit hoofdstuk geeft invulling aan eis 1.B.1 van het Handboek CO₂-Prestatieladder versie 4.0. Het bevat het reductiebeleid van ATKB, de kwantitatieve CO₂-reductiedoelstellingen voor de korte en middellange termijn, en de onderbouwing daarvan. De energiebesparings- en duurzame-energie doelstelling en het plan van aanpak met concrete maatregelen volgen in opvolgende paragrafen.

ATKB heeft zich ten doel gesteld om de CO₂-uitstoot te reduceren door het energieverbruik:

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

ATKB stelt hierbij doelstellingen gericht op de bedrijfsgebouwen, het wagenpark, het materieel, het zakelijk vervoer en binnen de projecten.



Figuur 20. Trias Energetica - reductiestrategie

7.2 CO₂-DOELSTELLINGEN

7.2.1 INTRODUCTIE

ATKB sluit aan bij de nationale en Europese klimaatdoelstelling om in 2030 ten minste 55% minder CO₂-emissies uit te stoten ten opzichte van 1990 en in 2050 klimaatneutraal te zijn. Deze doelstelling beoogt de stijging van de gemiddelde wereldtemperatuur te beperken tot ruim onder de 2 °C en indien mogelijk 1,5 °C. Het Science Based Targets initiative (SBTi, zie sciencebasedtargets.org) biedt een methodiek om deze internationale doelstellingen op basis van wetenschappelijke inzichten door

te vertalen naar de eigen organisatie. ATKB heeft de eigen reductiedoelstellingen volgens deze methodiek vastgesteld.

7.2.2 DOELSTELLING PER SCOPE

ATKB heeft per scope een absolute CO₂-reductiedoelstelling vastgesteld conform de SBTi-methodiek. De doelstellingen zijn uitgedrukt als procentuele reductie van de totale scope-emissies (kg CO₂) ten opzichte van het basisjaar. Het betreft een korte-termijn-doelstelling in de zin van eis 1.B.1 van het Handboek CO₂-Prestatieladder 4.0.

Per Handboek CO₂-Prestatieladder 4.0 hanteert ATKB 2025 als basisjaar. De SBTi-commitment van ATKB is daarnaast verankerd aan het referentiejaar 2019; dit jaar fungeert als historisch ijkpunt waartegen het verloop van de emissies sinds de oorspronkelijke commitment wordt gevolgd. De kwantitatieve doelstellingen in tabel 4 zijn inhoudelijk identiek aan de laatst eerder opgestelde korte-termijn-doelstelling (referentiejaar 2019, streefjaar 2025); het ambitieniveau is bij de overgang naar Handboek CO₂-Prestatieladder 4.0 niet bijgesteld. De doelstelling voor 2030 — eveneens gebaseerd op de SBTi-commitment uit 2019 — vormt daarmee de actuele korte-termijn-doelstelling voor de komende rapportageperiode.

Naast de organisatie brede scope-doelstellingen hanteert ATKB een aparte korte-termijn-doelstelling voor het zakelijk vervoer, gegeven het dominante aandeel van vervoer in het totale energie- en emissieprofiel (zie hoofdstukken 4, 5 en 6).

Tabel 4. Korte-termijn CO₂-reductiedoelstellingen per scope (SBTi-methodiek), ten opzichte van 2019.

Doelstelling	2025	2030
Scope 1	-25%	-46%
Scope 2	-25%	-46%
Scope 3	-15%	-28%
Totale doelstelling*	-24%	-44%
Inkoop groene stroom (scope 2)	min. 80%	100%
Zakelijk vervoer*	-23%	-43%

* Gewogen gemiddelde tussen scope 1-, 2- en 3-emissies.

De totale doelstelling is het gewogen gemiddelde van de scope 1-, 2- en 3-doelstellingen, gewogen naar het aandeel van elke scope in de totale CO₂-footprint van het referentiejaar 2019. De doelstelling voor zakelijk vervoer is op vergelijkbare wijze afgeleid uit de scope 1-, 2- en 3-componenten die betrekking hebben op het zakelijk vervoer — concreet: bedrijfswagens, leaseauto's, vaartuigen en zakelijk woon-werkverkeer met privé-auto.

7.3 ENERGIEDOELSTELLINGEN

7.3.1 INTRODUCTIE

Naast de CO₂-reductiedoelstellingen heeft ATKB voor de korte termijn een energiebesparings- en duurzame-energie-doelstelling vastgesteld, in lijn met eis 1.B.1 van het Handboek CO₂-Prestatieladder 4.0. Het basisjaar voor de energiedoelstellingen is 2025, streefjaar 2030. ATKB hanteerde in voorgaande rapportageperiodes geen kwantitatieve energiedoelstelling; 2025 markeert daarmee het startpunt van de energiemonitoring zoals deze nu wordt vormgegeven. Voor de historische duiding van het energieverbruik wordt 2019 als referentiejaar gehanteerd; 2019 fungeert daarmee niet als

basisjaar voor de doelstelling, maar als historisch ijkpunt voor de analyse van trends en ontwikkelingen.

7.4 DOELSTELLING PER SCOPE (DIRECTE EN INDIRECTE ENERGIE)

Scope 1 — directe energieverbruik

ATKB streeft naar een reductie van het totale scope 1-energieverbruik van 10% in 2030 ten opzichte van basisjaar 2025. In absolute termen: van 2.541 GJ in 2025 naar maximaal circa 2.287 GJ in 2030. Het scope 1-energieverbruik omvat hierbij zowel het brandstofverbruik van het wagenpark (1.733 GJ in 2025) als het aardgasverbruik van de gebouwen (808 GJ in 2025).

De voornaamste hefboom voor deze reductie is verdere elektrificatie van het wagenpark, waardoor brandstofverbruik (scope 1) wordt vervangen door elektriciteitsverbruik (scope 2). De doelstelling is daarmee conform de Trias Energetica: CO₂-reductie via finale energiebesparing krijgt voorrang boven CO₂-reductie waarbij geen of minder finale energie wordt bespaard.

Scope 2 — indirect energieverbruik

Het scope 2-elektriciteitsverbruik kent twee componenten met fundamenteel verschillende ontwikkelingen:

1. Vervoer (elektrische voertuigen): voor dit deel is bewust géén reductiedoelstelling geformuleerd. De verwachte stijging is een direct gevolg van de elektrificatie van het wagenpark en daarmee het beoogde resultaat van de scope 1-reductie. Een reductiedoelstelling op dit deel zou strijdig zijn met de overkoepelende strategie.
2. Gebouwen (kantoren, loodsen, meetlocaties): voor dit deel hanteert ATKB een intensiteitsdoelstelling van -5% per m² in 2030 ten opzichte van basisjaar 2025. Het absolute elektriciteitsverbruik van gebouwen is de afgelopen jaren gestegen, hoofdzakelijk door portfoliogroei (toevoeging van locaties). Een absolute doelstelling zou dit effect laten doorwerken.

Duurzame-energiedoelstellingen

Als duurzame-energiedoelstellingen hanteert ATKB drie indicatoren:

1. een aandeel groene stroom in de totale elektriciteitsinkoop van 100% in 2025 en handhaving daarvan richting 2030, via gecertificeerde GVO's uit Nederlandse wind- en zonproductie;
2. een minimaal aandeel elektrische voertuigen in het wagenpark van 50% in 2030, ten opzichte van het huidige niveau van 32% (13 van 41 voertuigen, peildatum eind 2025);
3. een minimaal aandeel niet-fossiele energiedragers binnen het scope 1+2-vervoer (elektriciteit, HVO en overige biobrandstoffen) van 90% in 2030, ten opzichte van 59% in 2025.

Onderstaande tabel vat de energiedoelstellingen samen.

Tabel 5. Energiedoelstellingen.

Doelstelling	2025 (basisjaar)	2028	2030
Scope 1	2.541 GJ	-4%	-10%
Scope 2 - Elektriciteitsverbruik gebouwen (per m ²)	basisjaar (100%)	-2%	-5%
Aandeel groene stroom in totale elektriciteitsinkoop	100%	100%	100%
Aandeel elektrische voertuigen in wagenpark	32%	≥ 42%	≥ 50%
Aandeel niet-fossiele energiedragers in vervoer	59%	≥ 75%	≥ 90%

Eigen opwek is voor ATKB beperkt mogelijk omdat de meeste locaties op huurbasis worden gebruikt, vaak in multitenant-panden zonder eigenstandige beschikking over het dak. Op de locaties waar dit operationeel-juridisch wél haalbaar is — met name Koeweistraat 7, Waardenburg (single-tenant huur, eigen dakcapaciteit) — onderzoekt ATKB in de periode 2026–2028 de haalbaarheid van zon-op-dak, in overleg met de verhuurder. Een kwantitatieve doelstelling voor eigen opwek wordt vooralsnog niet vastgelegd; deze zal volgen uit de haalbaarheidsstudie.

Energieopslag (batterijopslag) wordt op de huidige organisatieschaal van ATKB niet als realistische maatregel aangemerkt, gegeven het beperkte eigen opwekvermogen en de hoge investeringsdrempels. Mocht eigen PV gerealiseerd worden, dan zal opslag bij die haalbaarheidsstudie alsnog worden meegenomen.

7.5 ONDERBOUWING AMBITIENIVEAU

Eis 1.B.1-1 vraagt om een onderbouwing van het ambitieniveau van de korte-termijn-doelstellingen, gezien de eigen situatie van de organisatie, in vergelijking met relevante organisaties in de sector, en in relatie tot wettelijke verplichtingen.

De CO₂-reductiedoelstellingen van ATKB zijn afgeleid van het Science Based Targets initiative (SBTi). Een SBTi-doelstelling is niet gebaseerd op een sectorvergelijking, maar op een klimaatwetenschappelijke vertaling van het Parijs-akkoord naar het decarbonisatietempo dat past bij een opwarming van maximaal 1,5°C — het hoogst haalbare klimaatpad volgens het IPCC, waarboven per definitie geen ambitieniveau bestaat. Aansluiting bij SBTi is op zichzelf reeds een ambitiesignaal: van de Nederlandse advies- en ingenieursbureaus heeft slechts een minderheid een formele SBTi-commitment vastgelegd.

Als relevante peer-organisaties hanteert ATKB een tweeledige afbakening, omdat de twee dominante energieverbruik-categorieën verschillende vergelijkingsgroepen kennen. Voor gebouwgebonden energie (elektriciteit, aardgas) zijn dit Nederlandse advies- en ingenieursbureaus in brede zin; voor vervoergebonden energie de subgroep van ecologische, milieukundige en geotechnische adviesbureaus met substantieel veldwerk-aandeel.

Voor beide categorieën hanteert ATKB sectorale, klimaatwetenschappelijk afgeleide referentiekaders die als ambitieniveau-benchmark dienen:

- Gebouwen — Paris Proof (DGBC) en WEii-methodiek. Voor commerciële kantoorgebouwen geldt een Paris-Proof-eindnorm van 70 kWh/m² werkelijk energiegebruik per jaar in 2050, met een tussennorm voor 2030 die afhankelijk van bron en bouwtype rond 100–115 kWh/m² wordt

geplaatst. Het gewogen werkelijke energiegebruik van de ATKB-kantoorlocaties (Wageningen, Zoetermeer, Prins Bernhardlaan, Stationsstraat) bedraagt 130,5 kWh/m² in 2025; het mixed-use pand Koeweistraat (kantoor en loods gecombineerd) zit op 60,2 kWh/m². Daarmee ligt het ATKB-portfolio ruim onder het Nederlandse kantoorgemiddelde van circa 150–180 kWh/m², maar nog boven de Paris-Proof-eindnorm. De gebouwen-intensiteitsdoelstelling van –5% in 2030 zet het portfolio op een pad richting volledige Paris-Proof-conformiteit op middellange termijn. De positie per locatie wordt jaarlijks gemonitord via de WEii-systematiek (zie §5.3.2).

- Vervoer — Coalitie Anders Reizen. De Nederlandse werkgeverscoalitie Anders Reizen, waarbij circa 70 grote Nederlandse werkgevers zijn aangesloten, hanteert een doelstelling van –50% CO₂-uitstoot van zakelijke mobiliteit in 2030 ten opzichte van 2016. Hoewel ATKB geen formeel ondertekenaar is van deze coalitie, sluit het ambitieniveau van de vervoer-doelstellingen — ≥50% elektrificatie van het wagenpark en ≥90% niet-fossiele energiedragers in 2030 — materieel aan op deze ambitie.

Voor ATKB zelf ligt de grootste reductiehefboom in het vervoer: dit vertegenwoordigt in 2025 circa 58% van het totale energieverbruik en domineert daarmee de scope 1-emissies. De elektrificatie- en HVO-doelstellingen voor het wagenpark zijn voor een organisatie met substantieel veldwerk-aandeel ambitieus, omdat een deel van de vloot — vaartuigen en zwaardere bedrijfsvoertuigen — op de huidige stand van de techniek niet of beperkt elektrificeerbaar is. De HVO-substitutie is de bewuste vertaalbeweging om ook die niet-elektrificeerbare component te verduurzamen. Voor gebouwen is de ambitie bewust bescheiden gehouden, omdat de meeste locaties op huurbasis worden gebruikt (vaak multitenant) waardoor structurele gebouwaanpassingen niet eigenstandig door ATKB kunnen worden doorgevoerd; de doelstelling richt zich op wat binnen het eigen handlingsbereik ligt.

De Europese Energy Efficiency Directive (EED) is voor ATKB niet rechtstreeks van toepassing op organisatieniveau; met 108 FTE en circa €15 miljoen jaaromzet blijft de organisatie onder de drempelwaarden van 250 FTE en €50 miljoen. Ook de energiebesparings- en informatieplicht uit het Activiteitenbesluit (artikel 2.15) is niet van toepassing: deze geldt per inrichting bij een jaarverbruik boven 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m³ aardgas, en geen van de ATKB-locaties haalt deze drempelwaarden. De in dit hoofdstuk vastgelegde doelstellingen kennen daarmee geen wettelijke ondergrens; ATKB legt deze doelstellingen vrijwillig vast in lijn met het ambitieniveau van de CO₂-Prestatieladder.

8. PLAN VAN AANPAK KORTE TERMIJN

8.1 INLEIDING

In hoofdstuk 7 zijn de CO₂- en energiedoelstellingen voor de korte termijn vastgelegd. Dit hoofdstuk beschrijft het plan van aanpak waarmee ATKB die doelstellingen wil realiseren. Het plan bestaat uit een samenhangende set voorbereidende acties en maatregelen, gekozen uit de SKAO-maatregellijst (CO₂-Prestatieladder 4.0) en aangevuld met door ATKB toegevoegde maatregelen die aansluiten bij de specifieke bedrijfsvoering (ecologisch veldwerk, eigen wagenpark en eigen vaartuigenvloot).

Het plan van aanpak heeft een horizon van 2026-2030 en wordt jaarlijks geactualiseerd bij het opstellen van het voortgangsverslag.

8.2 TRIAS ENERGETICA ALS VERTREKPUNT

Conform criterium 1.B.1-1 en 1.B.1-2 hanteert ATKB de Trias Energetica als basis: CO₂-reductie die tegelijkertijd leidt tot finale energiebesparing heeft voorkeur boven reductie waarbij dat niet of in mindere mate het geval is. De geselecteerde maatregelen zijn in vier strategieën gerangschikt:

- Activiteit beperken of efficiënter uitvoeren — energievraag terugdringen en bestaande processen optimaliseren. Voorbeelden: optimaliseren van klimaatinstallaties, stimuleren van openbaar vervoer, driemaandelijks bandenspanningscontrole bij personenauto's en bedrijfsbusjes.
- Meer duurzame energie — inzet van hernieuwbare energiedragers waar verbruik onvermijdelijk is. Voorbeelden: minimaal >95% groene stroom voor locaties én mobiliteit, een minimaal aandeel HVO in personenmobiliteit en in de varende vloot op zoet water.
- Slim elektrificeren — vervangen van fossiele aandrijving door emissieloze alternatieven. Voorbeelden: een emissieloos personenwagenpark, de eerste emissieloze vaartuigen, en de aanleg van laadinfrastructuur.
- Integrale maatregelen — maatregelen die in meerdere lagen van de Trias tegelijk werken. Voorbeelden: kantoren met gemiddeld energielabel A, locatiekeuze nabij openbaar vervoer, en een aankoopregeling fiets/e-bike voor alle werknemers.

Deze ordening zorgt ervoor dat reductie bij voorkeur ontstaat door minder verbruik, daarna door verduurzaming van het resterende verbruik, en pas daarna door elektrificatie.

8.3 POSITIONERING TEN OPZICHTE VAN SECTORGENOTEN

ATKB vergelijkt haar emissieprofiel met advies- en onderzoeksbureaus binnen de ecologische en fysieke leefomgeving, waaronder organisaties aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus (NGB) en andere organisaties die gecertificeerd zijn op de CO₂-Prestatieladder.

De positionering is gebaseerd op de classificatie van maatregelen volgens de SKAO-maatregellijst (categorie A, B en C). Daarbij is per maatregel het hoogst haalbare of passend geachte ambitieniveau vastgesteld, passend bij de aard en omvang van de organisatie en het emissieprofiel van ATKB.

De gekozen ambitieverdeling over de 15 maatregelen is als volgt:

Tabel 6. Overzicht aantal maatregelen en ambitieniveau.

Niveau	Aantal maatregelen
Categorie A	5
Categorie B	6
Categorie C	4
Totaal	15

ATKB positioneert zich met name als koploper op de thema's duurzame mobiliteit, elektrificatie van het wagenpark en de inzet van hernieuwbare energie. Binnen meerdere thema's zijn maatregelen op categorie C-niveau gerealiseerd of in uitvoering. Voor overige thema's is gekozen voor een passend ambitieniveau dat aansluit bij de operationele praktijk van de organisatie.

Naast deze kwalitatieve positionering wordt jaarlijks ook een kwantitatieve vergelijking uitgevoerd op

8.4 MAATREGELLEN PER THEMA

Onderstaand wordt per thema een samenvattende toelichting gegeven op het zwaartepunt van het maatregelenpakket. De volledige maatregelenlijst, inclusief ambitieniveau, maatregelcodes en doelstellingen, is opgenomen in de bijlage.

8.4.1 GEBOUWEN EN TERREINEN

Binnen het thema gebouwen en terreinen ligt de nadruk op energiezuinige kantoorlocaties en het faciliteren van de elektrificatie van het wagenpark. Daarbij wordt ingezet op kantoren met minimaal energielabel A, locaties nabij openbaar vervoer en de aanleg van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen.

8.4.2 PERSONENMOBILITEIT

Personenmobiliteit vormt een belangrijk speerpunt binnen de reductieaanpak van ATKB. De organisatie zet in op de verdere elektrificatie van het personenwagenpark, gecombineerd met maatregelen gericht op duurzaam reisgedrag, waaronder het stimuleren van openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsgebruik. De ambitie is gericht op een grotendeels emissieloos personenwagenpark richting 2030.

8.4.3 LOGISTIEK & TRANSPORT

Binnen logistiek en transport ligt de focus op het verduurzamen van het bedrijfswagenpark door toepassing van hernieuwbare brandstoffen (HVO) en de geleidelijke inzet van emissieloze voertuigen. Daarnaast worden ondersteunende maatregelen toegepast, zoals periodieke bandenspanningscontrole, om het brandstofverbruik verder te beperken.

8.4.4 MATERIEEL

Voor het materieel dat wordt ingezet binnen het ecologisch veldwerk wordt ingezet op een stapsgewijze verduurzaming van de vaar- en voertuigvloot. Gezien de operationele aard van het materieel is gekozen voor een realistisch ambitieniveau, waarbij met name wordt gestuurd op de inzet van duurzamere energiedragers en de geleidelijke toepassing van emissieloos materieel waar technisch haalbaar.

8.4.5 ORGANISATIE ALGEMEEN

ATKB koopt voor vaste locaties en mobiliteit reeds grotendeels Nederlandse groene stroom in. Deze maatregel levert een belangrijke bijdrage aan de reductie van scope 2-emissies en vormt één van de belangrijkste borgingsmaatregelen binnen het CO₂-managementsysteem. Verwachte bijdrage en realisatietermijn

8.5 VERWACHTE BIJDRAGE EN REALISATIETERMIJN

De maatregelen uit het plan van aanpak bestaan uit enerzijds reeds gerealiseerde maatregelen die structureel worden geborgd, en anderzijds aanvullende maatregelen die richting 2030 verder worden uitgerold. **De grootste huidige bijdrage** aan de CO₂-reductie wordt geleverd door **(1)** de inkoop van Nederlandse groene stroom, **(2)** de bestaande inzet van HVO binnen het bedrijfswagenpark en **(3)** de reeds gerealiseerde inzet van emissieloze bestelbusjes.

De aanvullende reductie in de periode richting 2030 wordt voornamelijk verwacht uit **(1)** de verdere verduurzaming van het bedrijfswagenpark, **(2)** optimalisatie van gebouwgebonden installaties en **(3)** verdere verbetering van de energieprestatie van kantoorlocaties. Daarnaast leveren verschillende gedrags- en mobiliteitsmaatregelen een aanvullende, meer kwalitatieve bijdrage aan de reductiedoelstellingen.

Bij de gekozen realisatietermijnen is onderscheid gemaakt tussen maatregelen die reeds operationeel zijn en maatregelen waarvoor verdere doorgroei of vervangingstrajecten nodig zijn. Reeds geïmplementeerde maatregelen zijn opgenomen als borgingsmaatregel binnen het CO₂-managementsysteem. Voor de overige maatregelen geldt 2030 als richtjaar, waarbij de voortgang jaarlijks wordt geëvalueerd en waar nodig wordt bijgestuurd.

Tabel 8.5 geeft een overzicht van de hoofdmaatregelen, bijbehorende realisatietermijnen en de verwachte bijdrage. De volledige onderbouwing per maatregel is opgenomen in de bijlagen.

Tabel 7. Maatregelen en (verwachte) bijdragen.

Maatregel	Streefjaar	Verwachte bijdrage (ton CO ₂ /jaar)
Reeds gerealiseerd — borging		
Inkoop groene stroom (locaties en mobiliteit)	Gehaald	87
Borging huidige HVO-inzet bedrijfsbusjes (64,9%)	Gehaald	80
Borging huidige emissieloze bestelbusjes (13%)	Gehaald	8
Subtotaal borging		175
Aanvullend op korte termijn		
Verhoging HVO-aandeel bedrijfsbusjes naar ≥90%	2030	25–40
Optimaliseren klimaatinstallaties	2030	5

Verbeteren energieprestatie kantoren (label B → A)	2030	3–5
Verhoging duurzame brandstof in vaartuigenvloot	2030	3
Bandenspanning bedrijfsbusjes	2030	1
Subtotaal aanvullend		37–54
Overige maatregelen		
Overige maatregelen (modal shift, gedrag, kleine volumes)	2030	PM

8.6 AANVULLENDE MAATREGELLEN BUITEN DE SKAO-MAATREGELLIJST

ATKB neemt binnen het plan van aanpak enkele sectorspecifieke maatregelen op die niet één-op-één aansluiten op de huidige SKAO-maatregellijst. Het betreft met name de inzet van HVO binnen het bedrijfswagenpark en enkele maatregelen die specifiek samenhangen met de inzet van materieel en vaartuigen binnen het ecologisch veldwerk.

8.7 GEDOCUMENTEERDE INFORMATIE BIJ CO₂-PRESTATIELADDERPROJECTEN

ATKB voert projecten uit waarvoor gunningvoordeel op basis van de CO₂-Prestatieladder van toepassing is. Voor ieder project wordt een projectplan opgesteld waarin de relevante maatregelen uit het plan van aanpak worden vertaald naar het betreffende project.

Per project wordt vastgelegd:

- welke maatregelen uit het plan van aanpak van toepassing zijn;
- welke maatregelen niet passend zijn binnen het project en waarom;
- en welke aanvullende projectspecifieke maatregelen eventueel worden toegepast.

Bij de projecten waarvoor gunningvoordeel op basis van de CO₂-Prestatieladder van toepassing is, bestaan de relevante emissies voornamelijk uit vaar- en voertuigbewegingen ten behoeve van ecologisch veldwerk. Deze emissies vallen volledig binnen de reguliere mobiliteits- en materieelactiviteiten van ATKB en maken daarmee onderdeel uit van het organisatiebrede CO₂-beleid en het algemene plan van aanpak.

ATKB voert daarom in beginsel geen afzonderlijk projectspecifiek reductiebeleid voor deze projecten. De relevante maatregelen worden reeds organisatiebreed toegepast binnen het wagenpark-, mobiliteits- en materieelbeleid. Wel wordt periodiek inzichtelijk gemaakt welk effect deze algemene maatregelen hebben op de betreffende projecten en welke maatregelen binnen het project van toepassing zijn.

Bij meerjarige projecten wordt het projectplan periodiek geactualiseerd en afgestemd op de voortgang van het project en de ontwikkeling van de organisatiebrede reductieaanpak.

9. VOORTGANG EN REALISATIE

9.1 INLEIDING

Deze rapportage geeft invulling aan criterium 1.B.2-1 van de CO₂-Prestatieladder handboek 4.0: het aantonen van de voortgang op de doelstellingen en maatregelen uit het plan van aanpak en de onderbouwing van een realistisch pad richting de korte-termijndoelstellingen.

2025 vormt het basisjaar voor de formele reductiedoelstellingen richting 2030. Ter ondersteuning van de voortgangsbeoordeling worden in deze rapportage zowel absolute emissies als intensiteitsindicatoren en ontwikkelingen binnen het wagenpark en energiegebruik weergegeven..

9.2 REALISATIE DOELSTELLINGEN 2025

9.2.1 CO₂-EMISSIEREDUCTIE

De voortgang van de CO₂-doelstellingen is beoordeeld ten opzichte van het historische referentiejaar 2019 en het bijbehorende reductiepad richting 2030.

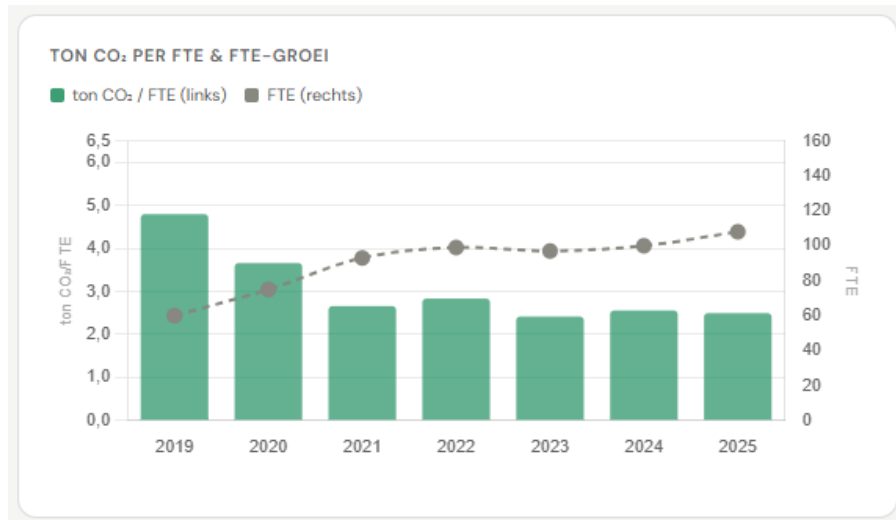
Voor scope 1 bedraagt *de reductie in 2025 circa 33,5% ten opzichte van 2019*. Daarmee ligt ATKB ruim voor op de doelstelling voor 2025. Deze ontwikkeling hangt voornamelijk samen met de inzet van HVO binnen het bedrijfswagenpark, de elektrificatie van delen van het wagenpark en de afname van fossiel brandstofgebruik.

Voor scope 2 is de reductiedoelstelling reeds volledig gerealiseerd door de inkoop van Nederlandse groene stroom. De netto scope 2-emissies komen hierdoor in 2025 uit op nihil.

Voor scope 3 ligt de uitstoot in 2025 boven het niveau van 2019. Deze ontwikkeling hangt voornamelijk samen met veranderingen in reisbewegingen, organisatieontwikkeling en de samenstelling van de werkzaamheden. De scope 3-doelstelling voor 2025 is daarmee nog niet gerealiseerd. De organisatie zet daarom aanvullend in op verdere elektrificatie van het wagenpark, stimulering van alternatief vervoer en verdere verduurzaming van mobiliteit.

Het *netto totaalresultaat*, inclusief de toepassing van GVO-correcties, laat in 2025 een reductie van *circa 24,8%* zien ten opzichte van 2019. Daarmee ligt het totale resultaat in lijn met het reductiepad richting 2030.

Naast de absolute emissiereductie is ook gekeken naar de ontwikkeling van de CO₂-intensiteit per FTE. Ondanks de groei van de organisatie sinds 2019 is de CO₂-uitstoot per FTE aanzienlijk gedaald. Dit duidt erop dat de emissie-efficiëntie van de organisatie is verbeterd en ondersteunt de onderbouwing van het reductiepad richting 2030.



Figuur 21. Intensiteitsindicator CO₂.

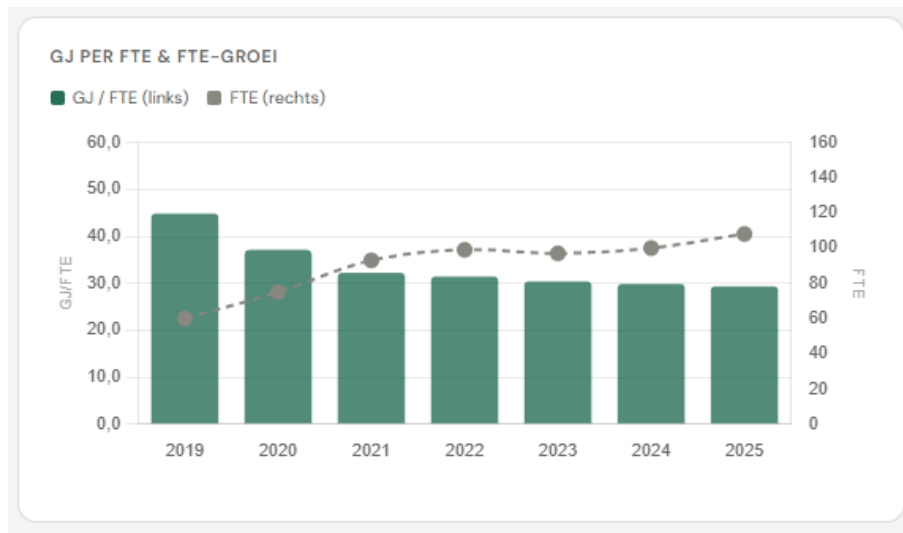
9.2.2 ENERGIEBESPARING

2025 vormt het basisjaar voor de energiedoelstellingen richting 2030. De voortgang wordt beoordeeld op basis van het totale fossiele energiegebruik, de elektrificatie van het wagenpark en het aandeel niet-fossiele energiedragers binnen vervoer.

Binnen het vervoer is een duidelijke verschuiving te zien van fossiele brandstoffen naar elektriciteit en hernieuwbare energiedragers. Deze ontwikkeling hangt voornamelijk samen met de inzet van HVO binnen het bedrijfswagenpark en de geleidelijke elektrificatie van het wagenpark. Het aandeel elektrische voertuigen binnen het wagenpark bedraagt in 2025 circa 32%. Daarnaast bestaat circa 59% van het zakelijke vervoer reeds uit niet-fossiele energiedragers, waaronder elektriciteit en HVO. De inkoop van Nederlandse groene stroom bedraagt reeds 100%.

Hoewel 2025 het formele startpunt vormt van de energiereductiedoelstelling voor scope 1, laten de huidige ontwikkelingen zien dat belangrijke randvoorwaarden voor verdere reductie reeds aanwezig zijn. De verdere reductie richting 2030 wordt voornamelijk verwacht uit verdere elektrificatie van het wagenpark, verdere groei van het aandeel niet-fossiele energiedragers en optimalisatie van gebouwgebonden installaties.

Ook de energie-intensiteit per FTE laat sinds 2019 een dalende trend zien, ondanks de groei van de organisatie. Dit ondersteunt dat reeds vóór het formele basisjaar 2025 stappen zijn gezet richting efficiënter energiegebruik en verdere verduurzaming van de bedrijfsvoering.



Figuur 22. Intensiteitsindicator Energie.

9.3 VOORTGANG PLAN VAN AANPAK

Het plan van aanpak omvat 15 maatregelen verdeeld over de thema's gebouwen, mobiliteit, logistiek & transport, materieel en organisatie algemeen. Een deel van de maatregelen is in 2025 reeds gerealiseerd of structureel geborgd binnen de reguliere bedrijfsvoering. E.e.a. is ook terug te zien in H8. De overige maatregelen worden in de periode richting 2030 gefaseerd verder uitgevoerd. Deze maatregelen zijn gekoppeld aan bestaande processen en beleidskeuzes, waaronder vervanging van voertuigen, mobiliteitsbeleid, onderhoudsplanning van gebouwen en optimalisatie van installaties.

De voortgang van de maatregelen wordt jaarlijks beoordeeld in samenhang met de ontwikkeling van de CO₂-footprint, energiedoelstellingen en de voortgang richting het reductiepad.

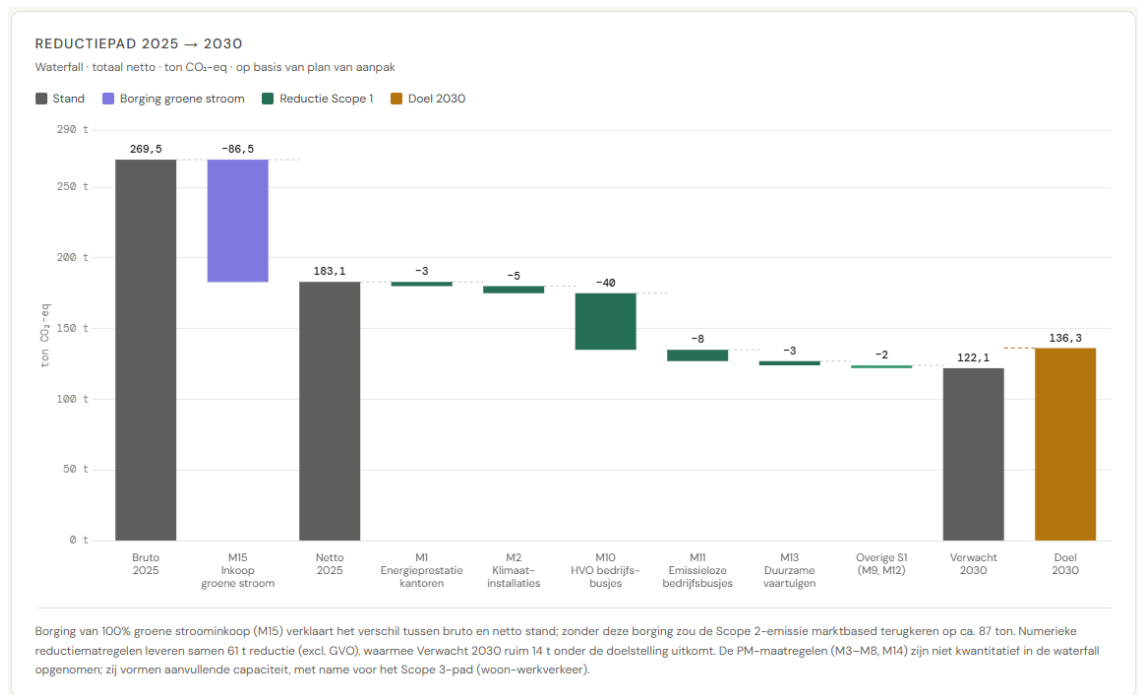
9.4 REALISTISCH PAD RICHTING DE KORTE-TERMIJNDOELEN

ATKB onderbouwt dat sprake is van een realistisch pad richting de korte-termijndoelstellingen op basis van:

- reeds gerealiseerde reducties;
- structureel geborgde maatregelen binnen de bedrijfsvoering;
- en aanvullende maatregelen die richting 2030 verder worden uitgerold.

Onderstaand figuur 25 geeft het reductiepad richting 2030 schematisch weer op basis van de maatregelen uit het plan van aanpak. De analyse laat zien dat de reeds gerealiseerde en geplande maatregelen gezamenlijk voldoende reductiepotentieel bevatten om het doelpad richting 2030 te onderbouwen.

Voor scope 1 en scope 2 is een belangrijk deel van de reductie reeds gerealiseerd of structureel geborgd. Scope 3 blijft daarbij expliciet aandachtspunt, omdat deze emissies sterker afhankelijk zijn van mobiliteit, reisgedrag en organisatorische ontwikkelingen. De ontwikkeling van scope 3 wordt daarom jaarlijks gemonitord en waar nodig bijgestuurd.



9.5 VOORTGANG EN EVALUATIE PROJECTPLANNEN

Bij afronding van elk CO₂-Prestatieladderproject worden de uit het projectplan voortvloeiende maatregelen geëvalueerd op realisatie en doeltreffendheid. Bij meerjarige projecten wordt jaarlijks voortgang vastgelegd. Resultaten worden opgenomen in een voortgangs- of evaluatieverslag per project.

ATKB

voor natuur
en leefomgeving