

Energie- en CO2 beoordeling (4.0) 2025

1 januari 2025 t/m 31 december 2025



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Risicoanalyse	3
1.2. Uitsluitingen	3
2. Trendanalyse	4
2.1. Energieverbruik	4
2.2. Vergelijk sector- en branchegenoten	5
3. CO2 voetafdruk	6
3.1. Emissie-inventaris scope 1 en scope 2	7
3.2. Emissie-inventaris scope 3	9
3.3. Intensiteitswaarde	10
3.4. Overige Beïnvloedbare Emissies	12
3.4.1. Biogene emissies	12
3.4.2. CO2-verwijderingen en vermeden emissies	12
4. Maatregelen	14
4.1. Maatregelen per status	14
4.2. Scenario's	15
5. Aanbevelingen	16
6. Bijlage additionele grafieken	18
6.1.1. Elektriciteitsverbruik	18
6.1.2. Aardgasverbruik	18
6.1.3. Diesilverbruik	20
6.1.4. Benzineverbruik	20

1. Inleiding

In dit document is de **energiebeoordeling** uitgewerkt t.a.v. onderstaande punten uit ISO 50001:2018 (§6.2, §6.3, §6.6, §9.1 en §10.1) en de CO₂-Prestatieladder

- Een analyse op hoofdlijnen van het huidige en historische energieverbruik
- Een meer gedetailleerde analyse voor het identificeren van de faciliteiten, apparaten of processen die een significante invloed op het energieverbruik en CO₂-uitstoot hebben.
- Het identificeren en vastleggen van prioriteiten en documenteren van kansen voor verbetering is volledig opgenomen in de maatregelfunctie. Dit is inclusief het stuurmodel t.a.v. de besluitvorming om maatregelen door wel dan niet door te voeren.
- De diepgang van de analyse is zodanig dat een organisatie minimaal 80% van het energieverbruik kan herleiden tot concrete energiegebruikers.
- Dit document dient vooral om te analyseren welke kansen er liggen om tot verdere CO₂-reductie te komen en te bewaken dat de gestelde reductiedoelen worden gehaald.

1.1. Risicoanalyse

Nedelko heeft voor de vestiging in Tsjechië een risicoanalyse opgesteld waaruit blijkt dat de activiteiten daar uitsluitend kantooractiviteiten betreffen en dat er geen materiële (additionele) energiestromen of emissiebronnen aanwezig zijn die niet al via de hoofdlocatie en overige Nederlandse locaties aantoonbaar worden afgedekt. Op basis hiervan is het opnemen van de Tsjechische vestiging in de steekproef voor een locatiebezoek tijdens de initiële audit niet noodzakelijk.

Dit sluit aan bij de uitgangspunten uit het Handboek 4.0-certificatieschema voor multi-site organisaties. In de certificatieregeling (Handboek 4.0) is vastgelegd dat de certificerende instelling (CI) voor het bezoeken van (neven)vestigingen een steekproef toepast (IAF MD-1 als basis), waarbij een alternatieve, energie-gedreven steekproefmethode is toegestaan. In die methode mogen de kleinste buitenlandse vestigingen die samen minder dan 20% van het totale finale energieverbruik vertegenwoordigen, uit de te beschouwen groep worden verwijderd. Voor de initiële audit bestaat het locatiebezoek minimaal uit de hoofdlocatie plus een berekend aantal nevenvestigingen uit de overblijvende (relevante) groep. Wanneer de Tsjechische vestiging op basis van haar (lage) aandeel in het finale energieverbruik binnen deze 'kleinste buitenlandse vestigingen'-categorie valt, wordt zij daarmee expliciet buiten de locatie-steekproef voor de initiële audit geplaatst.

Daarnaast geldt voor de controle van de emissie-inventaris dat de CI op basis van ISO 14064-3 een risicoanalyse maakt en steekproefsgewijs toetst op compleetheid, actualiteit en betrouwbaarheid, met de eis dat alle emissies ten minste één keer binnen de driejaarlijkse certificatiecyclus onderzocht worden. Dit ondersteunt een risico-gestuurde aanpak waarbij (bij lage materialiteit en lage kans op ontbrekende energiestromen) een locatiebezoek aan Tsjechië bij de initiële audit niet nodig is, terwijl de CI de onderliggende gegevens wél via dossiercontrole/interviews kan meenemen.

Conclusie voor het auditplan (initiële audit Handboek 4.0, trede 1): de vestiging Tsjechië wordt uitgesloten van een locatiebezoek tijdens de initiële audit, omdat (1) de activiteiten beperkt zijn tot kantoorfunctie, (2) de locatie naar verwachting niet materieel bijdraagt aan het finale energieverbruik, en (3) de steekproefmethodiek in de certificatieregeling toestaat de kleinste buitenlandse vestigingen onder de 20%-drempel buiten de selectie te laten.

1.2. Uitsluitingen

Er is geen sprake van uitsluitingen. Brandstofverbruik België en Tjechie is gebaseerd op gegevens IEA Bio-energy en shell.cz. Hier worden vermeld dat de biogene emissies gelijk zijn aan Nederland. Voor diesel geldt 7% en voor

2. Trendanalyse

Vanaf begin 2026 is gestart met het volledig in kaart brengen van de footprint van Nedelko voor alle locaties; Tsjechië en Duitsland zijn toegevoegd.

Over de gehele periode blijft de trend dalend ten opzichte van het basisjaar. De belangrijkste verklaring is de verdere elektrificering van het wagenpark, waardoor fossiele brandstoffen worden teruggedrongen.

Voor België, Tsjechië en Duitsland is de dataset nog te beperkt of te nieuw om al een betrouwbare tendens vast te stellen; 2026 dient daarom als referentiejaar voor trendopbouw.

In de analyse van het energieverbruik is specifiek gekeken naar kansen rond het kantoor in Barendrecht. Omdat Nedelko uitsluitend huurpanden gebruikt, is directe sturing op gebouwinstallaties en netaansluiting afhankelijk van afspraken met de pandeigenaar.

Het hoofdgebouw beschikt over veel zonnepanelen, waardoor structureel overcapaciteit aan opgewekte elektriciteit ontstaat.

Deze overcapaciteit wordt zoveel mogelijk ingezet voor eigen verbruik, met name voor het laden en gebruik van het wagenpark.

Voor de langere termijn wordt onderzocht of opslag van teruggeleverde stroom (bijv. batterijopslag of slim laden) financieel en technisch aantrekkelijk is.

Implementatie van dergelijke oplossingen vraagt om samenwerking met de pandeigenaar en heldere afspraken over investeringen, eigendom en verrekening.

In vergelijking met sector- en branchegenoten wijst een laag energieverbruik per FTE op een sterke uitgangspositie, maar benchmarkresultaten blijven indicatief door verschillen in huisvesting en activiteiten. Transport en distributie zijn uitbesteed en komen daarmee primair terug in de waardeketen (scope 3), wat de interpretatie van 'eigen' energietrends verder beïnvloedt.

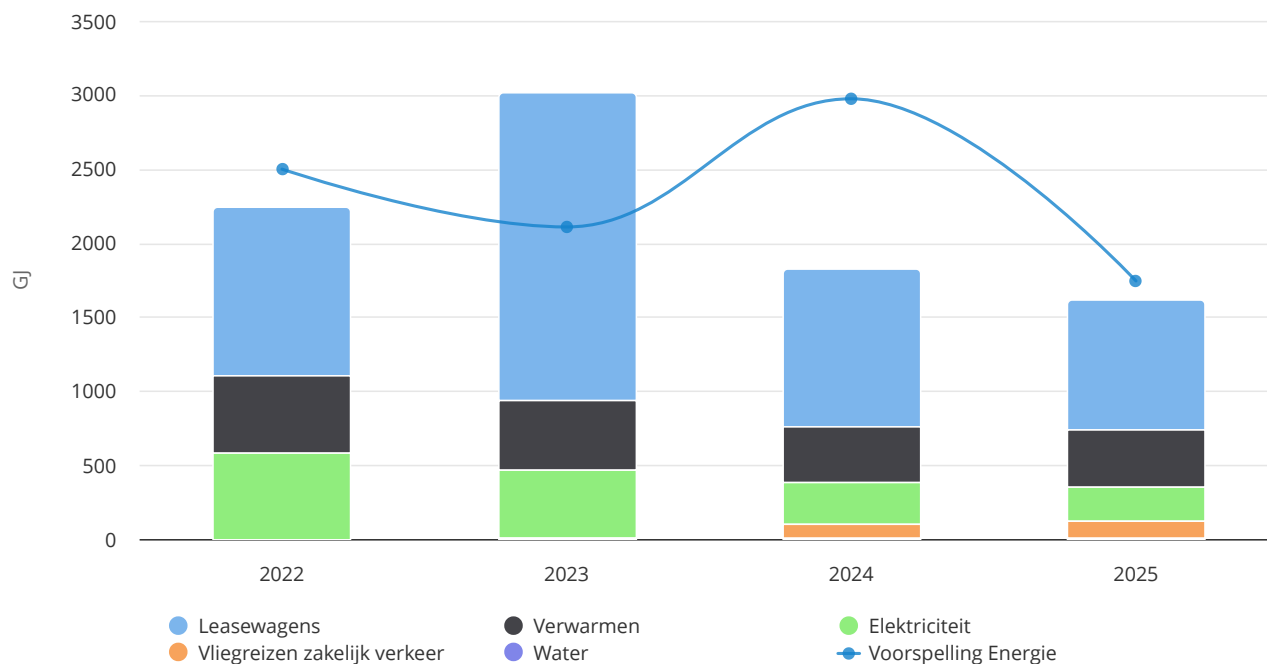
2.1. Energieverbruik

Er is gekeken naar de mogelijkheid van stroom-sharing in de directe omgeving van het kantoor te Barendrecht. Echter Nedelko maakt uitsluitend gebruik van huurpanden. Door het grote aantal zonnepanelen op het dak van het hoofdgebouw is er overcapaciteit van stroom. Deze wordt zoveel mogelijk gebruikt voor eigen gebruik wagenpark.

Voor het langer termijn zal worden gekeken of de opslag van teruggeleverde stroom interessant is voor Nedelko. Hiervoor is de samenwerking met de pandeigenaar noodzakelijk.

Energieverbruik

01-01-2022 t/m 31-12-2025



Energieverbruik (GJ)	2022	2023	2024	2025
Leasewagens	1.146,0	2.077,2	1.063,6	872,1
Verwarmen	519,1	466,5	369,7	394,2
Elektriciteit	578,1	467,5	286,4	223,6
Vliegereizen zakelijk verkeer		0,0	99,1	121,9
Water		0,5	0,5	0,2
Totaal	2.243,3	3.011,8	1.819,3	1.612,1
Voorspelling Energie	2.498,6	2.107,9	2.973,8	1.743,0

2.2. Vergelijk sector- en branchegenoten

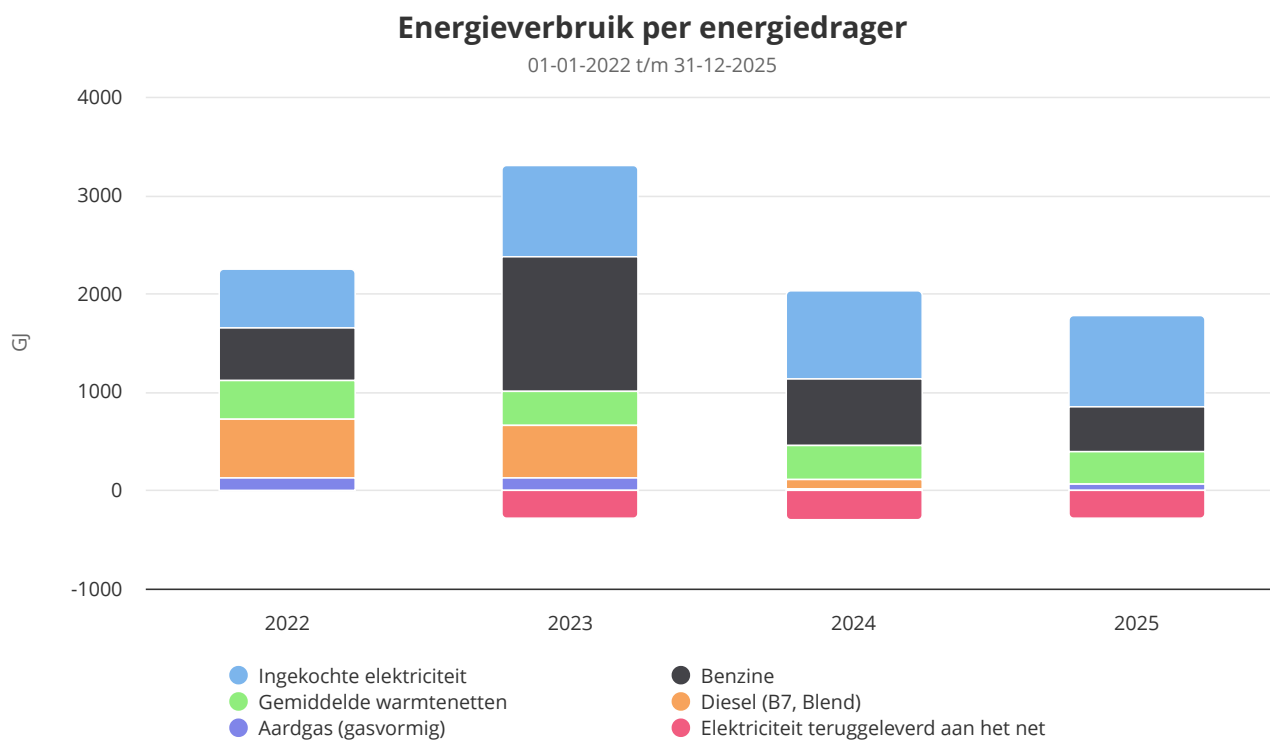
Op basis van een laag energieverbruik per FTE positioneert Nedelko zich als koploper. Tegelijk blijft elke vergelijking met "gemiddelden" indicatief, omdat verschillen in huisvesting, openingstijden, bedrijfsactiviteiten en productmix de uitkomsten sterk kunnen beïnvloeden.

Nedelko heeft geen eigen vervoerders. Transport en distributie worden uitgevoerd door externe logistieke dienstverleners en vallen daardoor in de waardeketen onder scope 3, wanneer deze activiteiten plaatsvinden in voertuigen en faciliteiten die niet in eigendom of beheer zijn van Nedelko. Dit betreft zowel upstream logistiek (bijv. aanvoer van leveranciers) als downstream logistiek (bijv. uitlevering van verkochte producten), conform de scope 3-categorieën voor (upstream/downstream) transportation and distribution in het GHG Protocol.

Nedelko wil voldoen aan CO2-Prestatieladder Handboek 4.0, trede 1. De CO2-Prestatieladder is daarbij opgezet als CO2-managementsysteem én als aanbestedingsinstrument, gericht op vermindering van energieverbruik en CO2-uitstoot (en daarmee samenhangende kosten), met continue verbetering op de vier thema's inzicht, reductie, communicatie en samenwerking. Het Handboek trede 1 bestaat uit een algemeen deel (volgens de ISO Harmonized Structure) en een trede-specifiek deel dat is ingericht langs deze vier invalshoeken.

In praktische termen betekent dit voor trede 1 in ieder geval dat Nedelko haar scope 1- en scope 2-emissie-inventaris volledig en aantoonbaar op orde heeft (inclusief een expliciete scope-indeling volgens het GHG Protocol en een afzonderlijke rapportage van de CO2-voetafdruk voor scope 1 en scope 2). Daarnaast is het voor Nedelko

logisch om logistiek als een relevante scope 3-component te behandelen, omdat het is uitbesteed en voor stakeholders vaak materieel is; het Handboek beschrijft ook expliciet criteria om “relevante scope 3-emissies” te bepalen (o.a. relatieve omvang, beïnvloedbaarheid, risico, stakeholderbelang en uitbesteding)

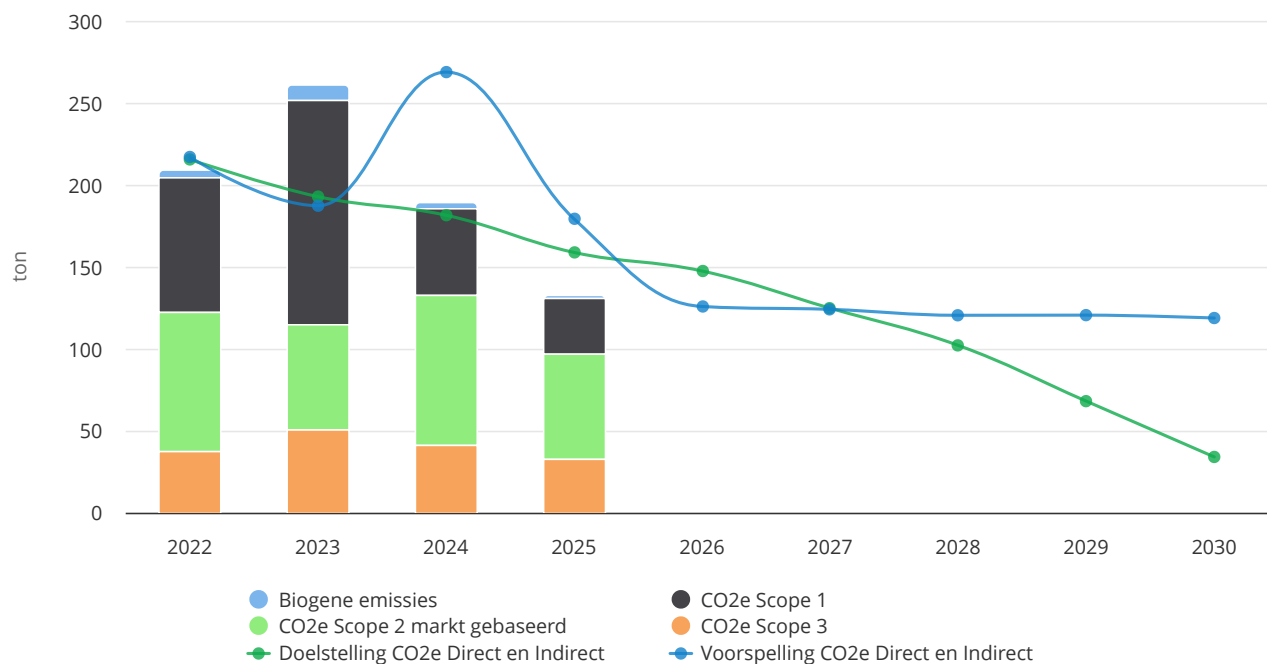


Energieverbruik per energiedrager (GJ)	2022	2023	2024	2025
Ingekochte elektriciteit	599,75	929,76	898,79	933,59
Benzine	531,66	1.360,59	677,50	445,13
Gemiddelde warmtenetten	396,60	342,20	348,00	332,00
Diesel (B7, Blend)	592,74	538,76	81,04	3,09
Aardgas (gasvormig)	122,53	124,32	21,74	62,23
Elektriciteit teruggeleverd aan het net		-284,33	-307,32	-286,10
Totaal	2.243,29	3.011,30	1.719,74	1.489,94

3. CO₂ voetafdruk

CO2 uitstoot per scope

01-01-2022 t/m 31-12-2030

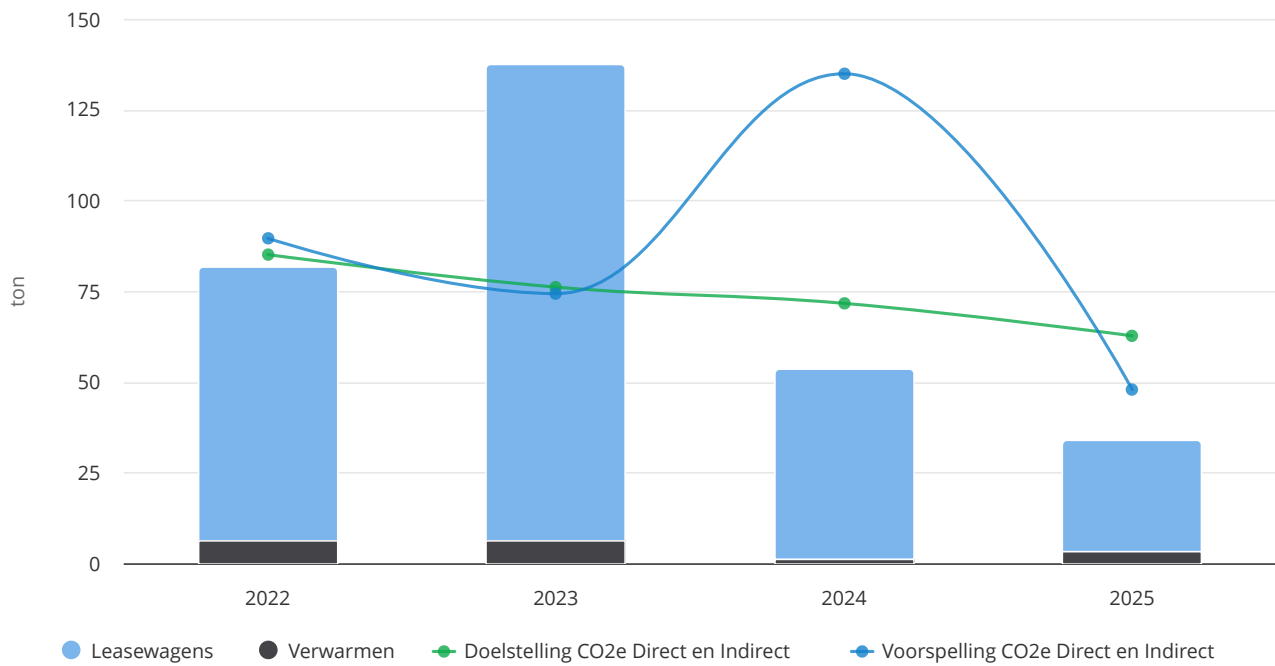


CO2 uitstoot per scope (ton)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Biogene emissies	5,31	9,09	3,61	2,13					
CO2e Scope 1	81,68	137,52	53,61	33,77					
CO2e Scope 2 markt gebaseerd	84,92	63,73	90,94	64,32					
CO2e Scope 3	37,30	50,56	41,16	32,70					
Totaal	209,20	260,90	189,32	132,92					
Doelstelling CO2e Direct en Indirect	215,48	192,80	181,46	158,78	147,44	124,75	102,07	68,05	34,02
Voorspelling CO2e Direct en Indirect	216,98	187,25	268,75	179,28	125,80	124,04	120,42	120,51	118,75

3.1. Emissie-inventaris scope 1 en scope 2

CO2e Scope 1

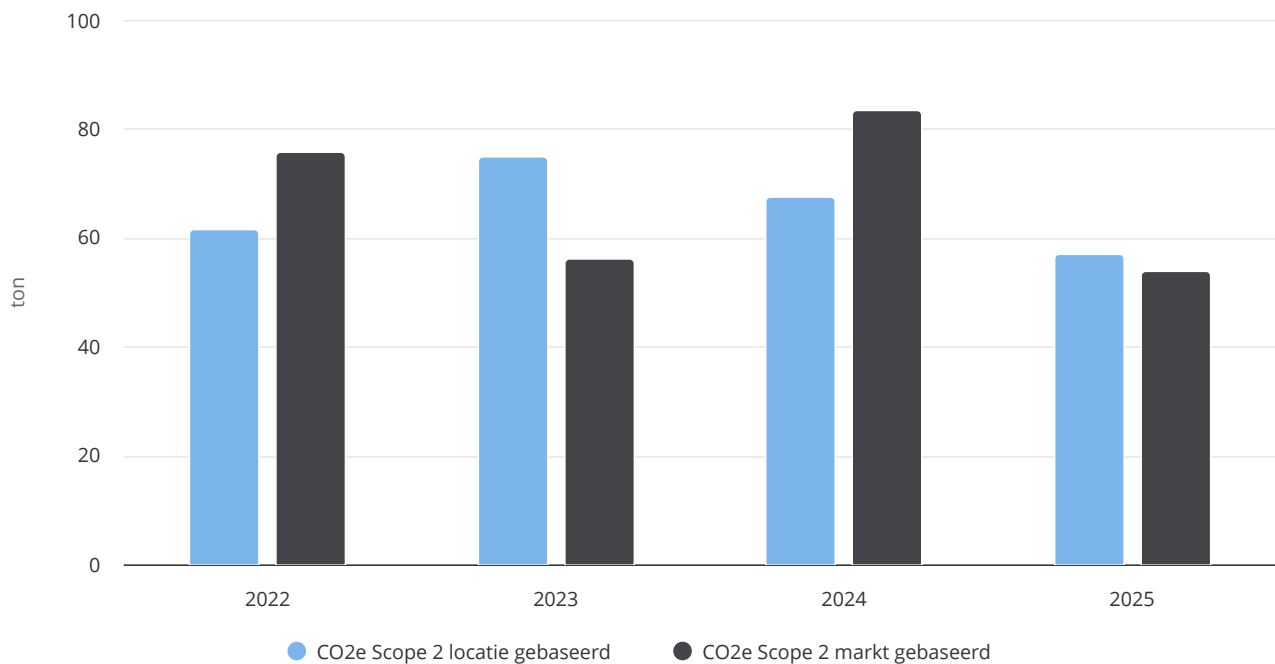
01-01-2022 t/m 31-12-2025



CO2e Scope 1 (ton)	2022	2023	2024	2025
Leasewagens	75,45	131,22	52,51	30,62
Verwarmen	6,23	6,30	1,10	3,15
Totaal	81,68	137,52	53,61	33,77
Doelstelling CO2e Direct en Indirect	85,05	76,10	71,62	62,67
Voorspelling CO2e Direct en Indirect	89,54	74,31	134,88	47,88

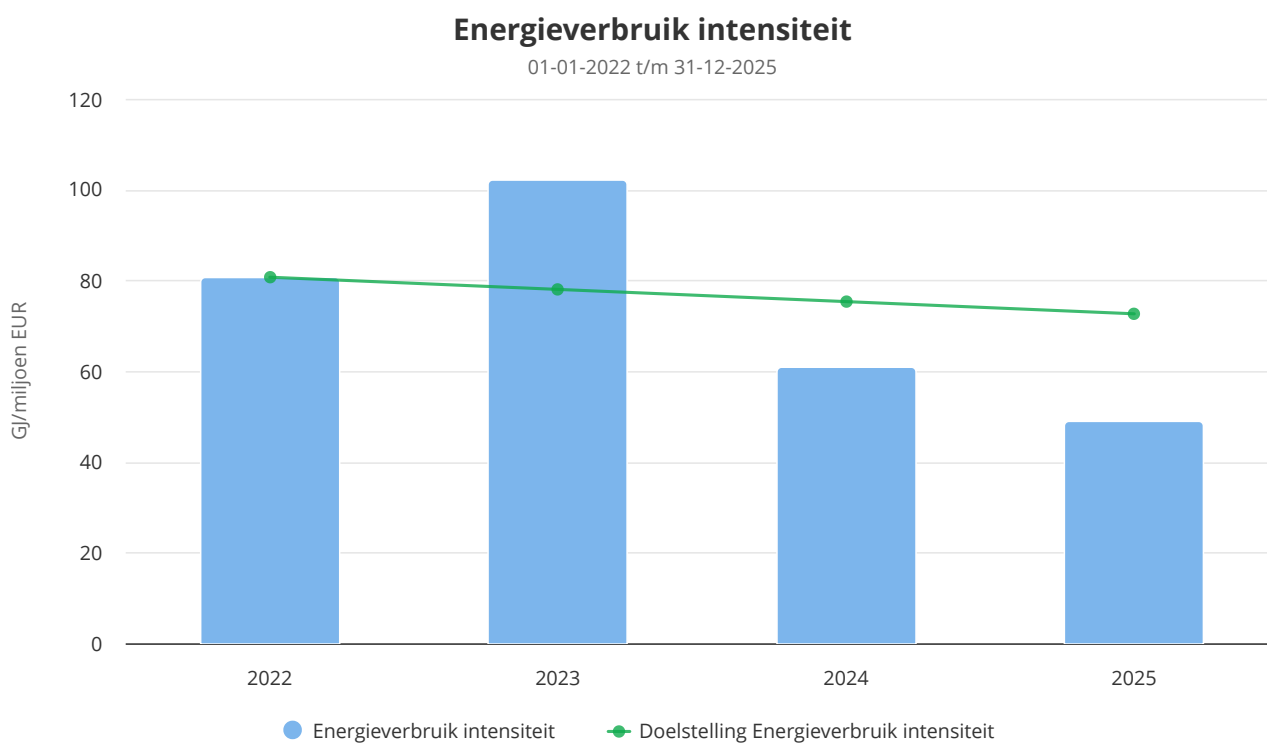
CO2 Scope 2 Markt gebaseerd vs Locatie gebaseerd

01-01-2022 t/m 31-12-2025



CO2e Scope 2 markt gebaseerd (ton)	2022	2023	2024	2025
Barendrecht	84,05	24,54	36,50	41,91
Belgie	0,86	39,19	54,45	4,22
Belgie Herentals				17,44
Tsjechie				0,75
Totaal	84,92	63,73	90,94	64,32

CO2e Scope 2 locatie gebaseerd (ton)	2022	2023	2024	2025
Barendrecht	70,05	53,70	42,12	55,75
Belgie	0,70	28,70	32,81	2,24
Belgie Herentals				9,27
Tsjechie				0,40
Totaal	70,75	82,40	74,93	67,66

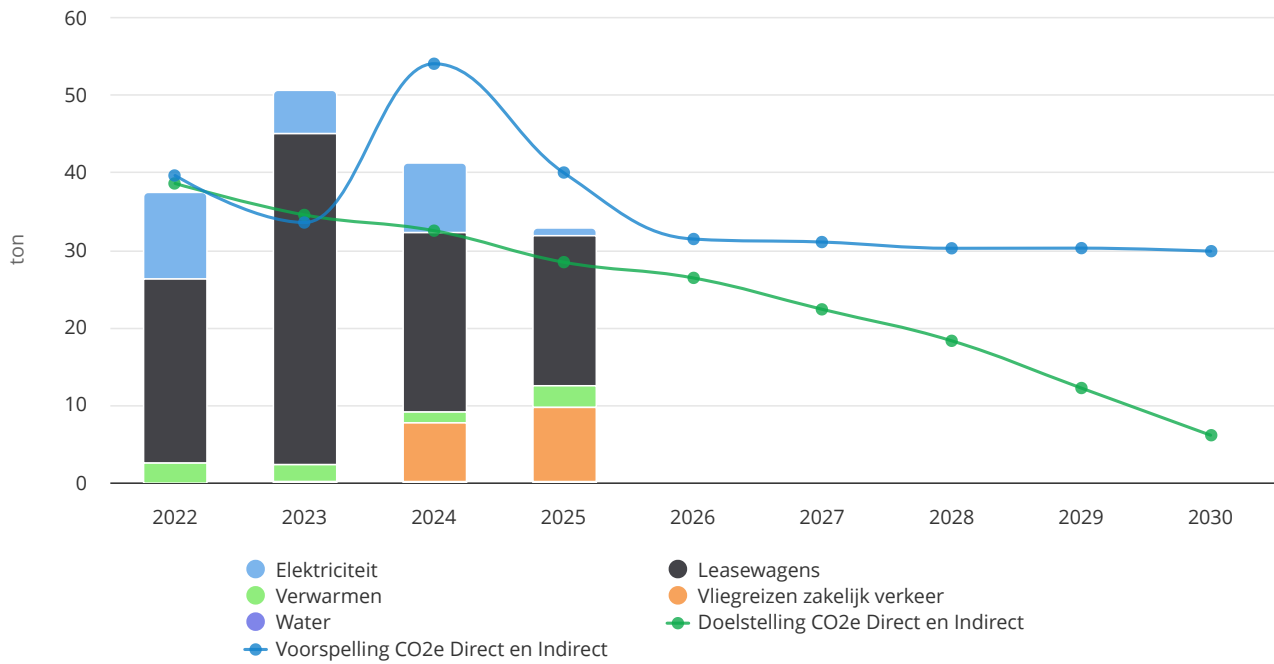


Energieverbruik intensiteit (GJ/miljoen EUR)	2022	2023	2024	2025
Energieverbruik intensiteit	80,69	102,09	60,77	49,04
Doelstelling Energieverbruik intensiteit	80,69	78,00	75,31	72,62

3.2. Emissie-inventaris scope 3

CO2e Scope 3

01-01-2022 t/m 31-12-2030

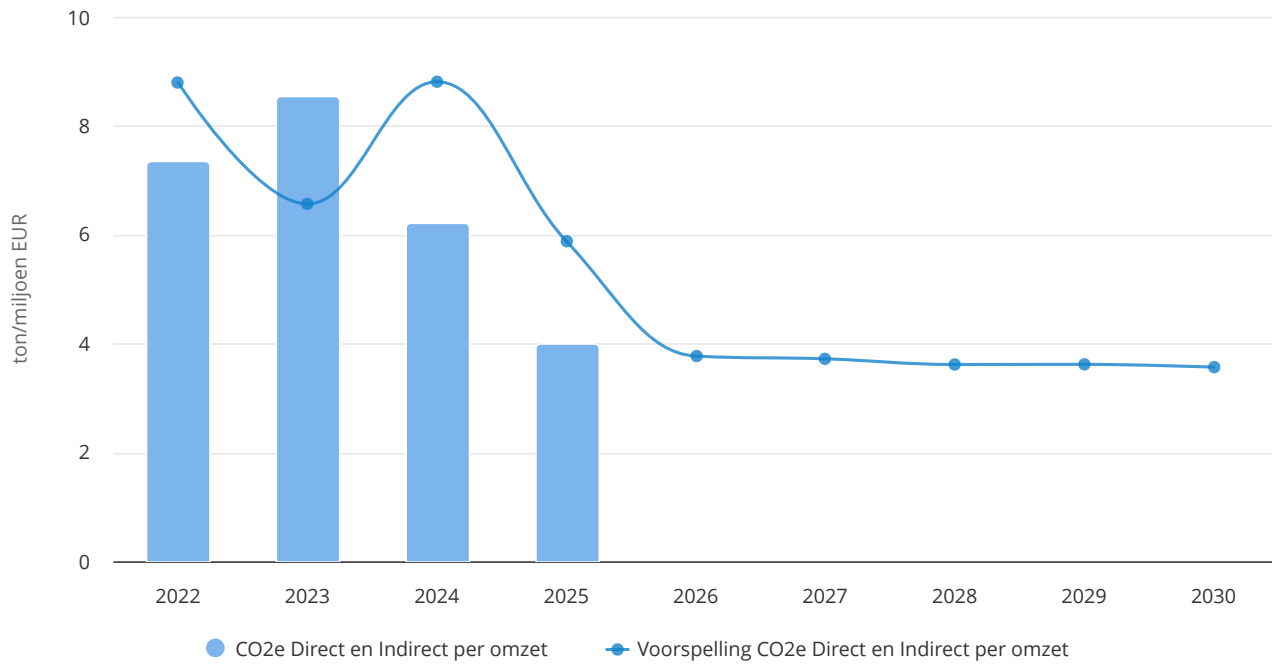


CO2e Scope 3 (ton)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Elektriciteit	11,08	5,55	8,93	1,00					
Leasewagens	23,82	42,69	23,15	19,19					
Verwarmen	2,40	2,23	1,42	2,78					
Vlieguren zakelijk verkeer		0,00	7,59	9,68					
Water		0,09	0,08	0,04					
Totaal	37,30	50,56	41,16	32,70					
Doelstelling CO2e Direct en Indirect	38,53	34,47	32,45	28,39	26,36	22,31	18,25	12,17	6,08
Voorspelling CO2e Direct en Indirect	39,56	33,50	53,96	39,94	31,37	30,98	30,17	30,19	29,80

3.3. Intensiteitswaarde

CO2e per omzet

01-01-2022 t/m 31-12-2030

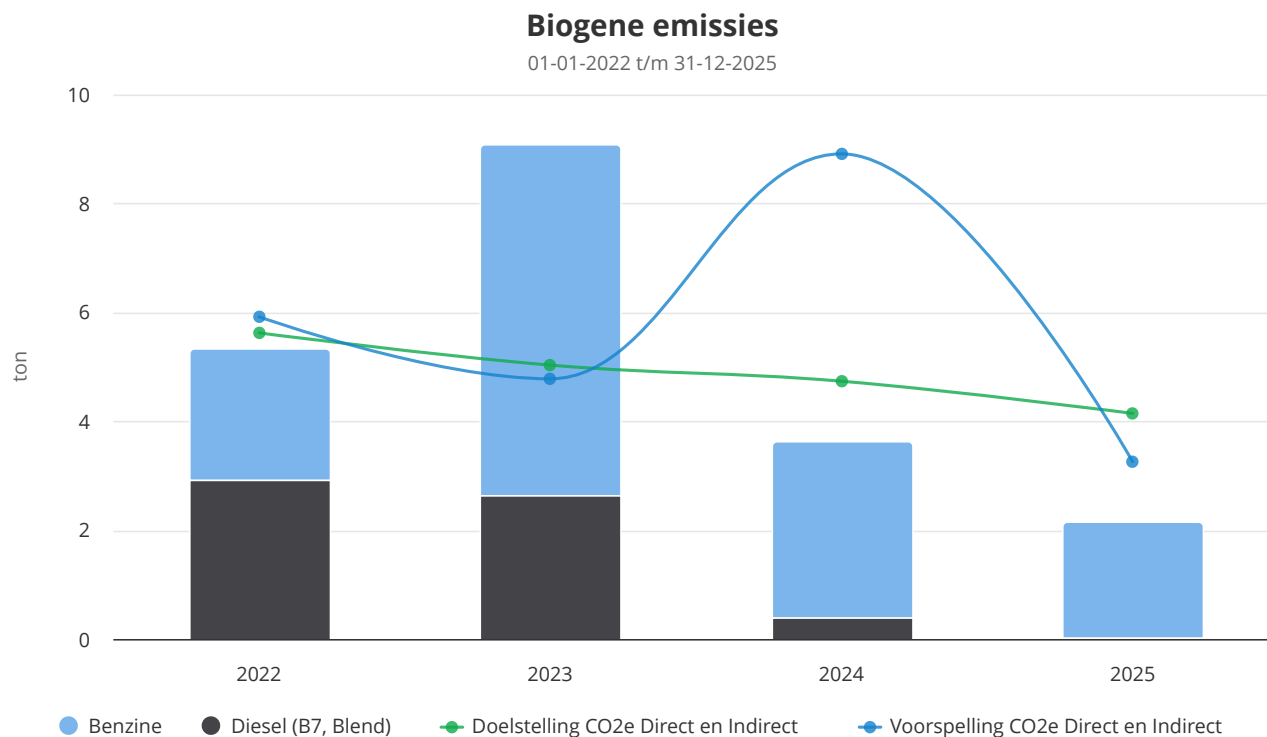


CO2e per omzet (ton/miljoen EUR)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CO2e Direct en Indirect per omzet	7,33	8,54	6,20	3,98					
Voorspelling CO2e Direct en Indirect per omzet	8,79	6,56	8,81	5,88	3,77	3,72	3,61	3,62	3,57

CO2e per FTE (ton)	2022	2023	2024	2025
CO2e Direct en Indirect per FTE	4,25	5,25	3,21	2,11
Voorspelling CO2e Direct en Indirect per FTE	5,03	3,80	5,41	3,05

3.4. Overige Beïnvloedbare Emissies

3.4.1. Biogene emissies

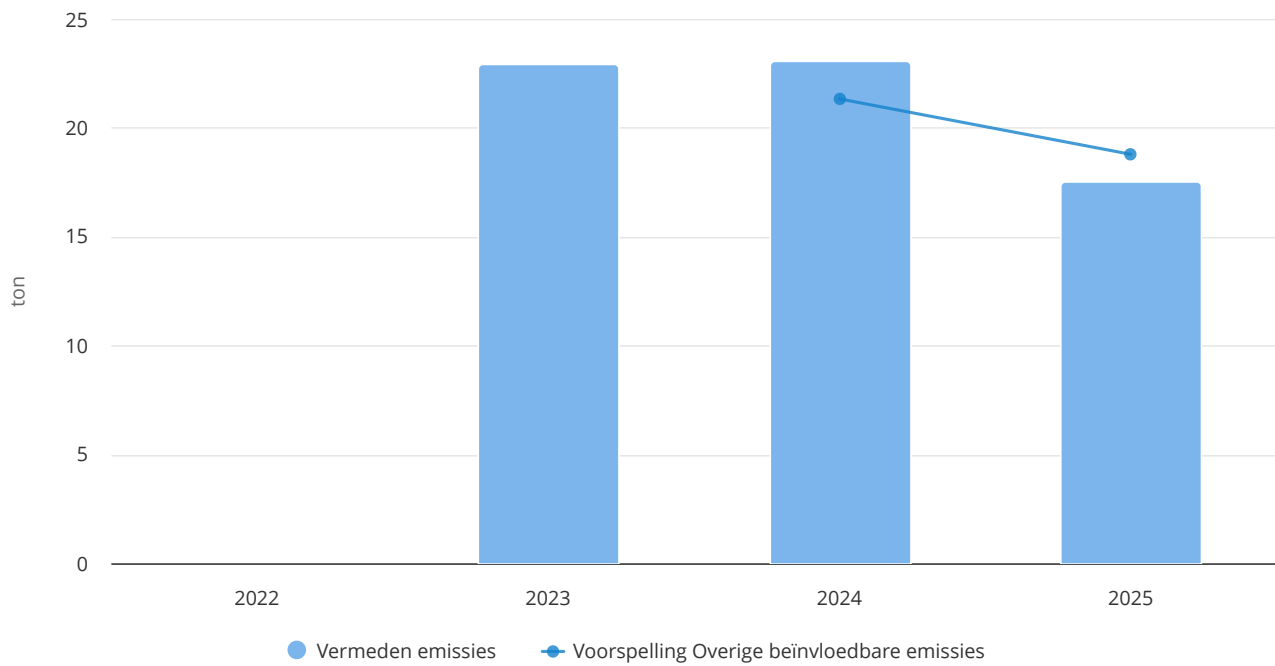


Biogene emissies (ton)	2022	2023	2024	2025
Benzine	2,41	6,46	3,21	2,12
Diesel (B7, Blend)	2,91	2,63	0,40	0,02
Totaal	5,31	9,09	3,61	2,13
Doelstelling CO2e Direct en Indirect	5,62	5,03	4,73	4,14
Voorspelling CO2e Direct en Indirect	5,92	4,78	8,91	3,26

3.4.2. CO₂-verwijderingen en vermeden emissies

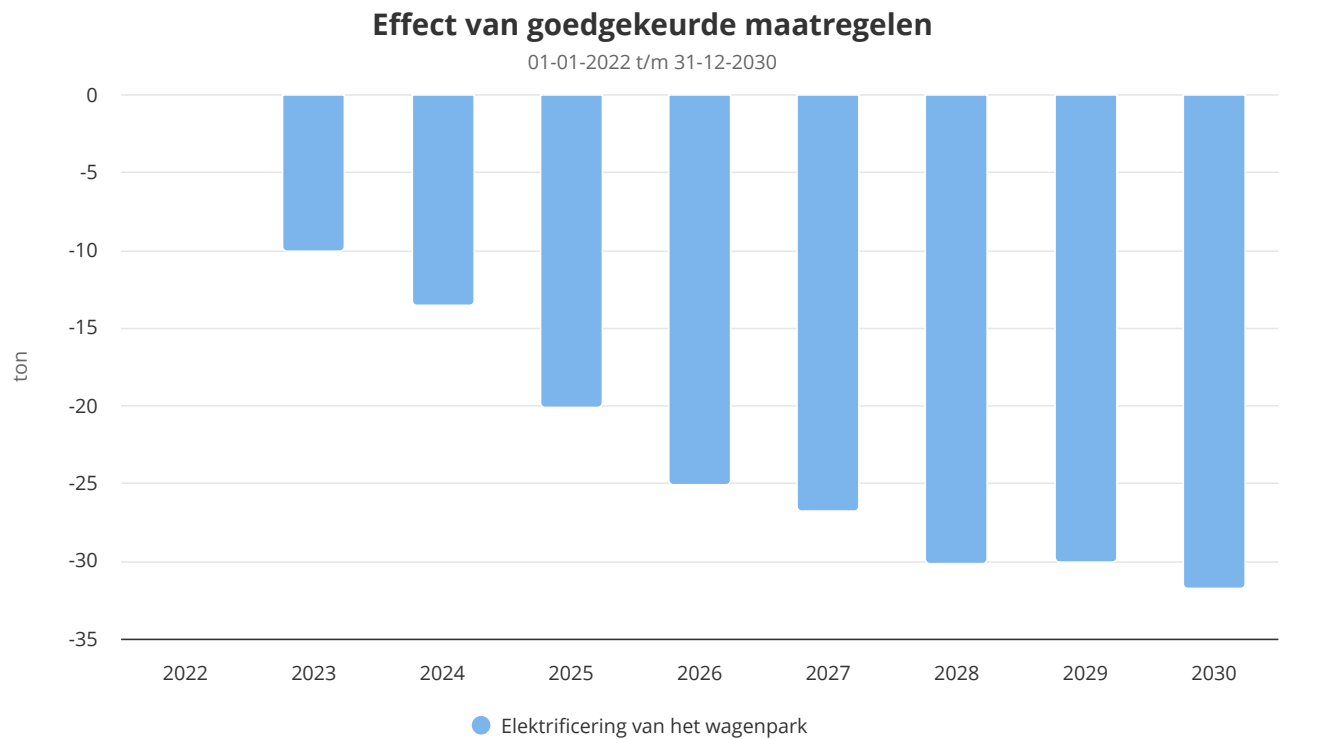
Overige beïnvloedbare emissies

01-01-2022 t/m 31-12-2025



Overige beïnvloedbare emissies (ton)	2022	2023	2024	2025
Vermeden emissies		22,90	23,05	17,48
Voorspelling Overige beïnvloedbare emissies			21,32	18,78

4. Maatregelen



Effect van goedgekeurde maatregelen (ton)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Elektrificering van het wagenpark		-10,1	-13,5	-20,1	-25,1	-26,8	-30,2	-30,1	-31,8

4.1. Maatregelen per status

Elektrificering van het wagenpark (Goedgekeurd)

Verantwoordelijke

Bastiaan Jansen

Registrator

Sjoerd van der Stroom

Effecten

Meters	Soort	Effect start op	Effect
Barendrecht / Benzineverbruik Belgie / Benzineverbruik	Relatief t.o.v. 2021	01-01-2023	-30%
		01-01-2024	-40%
		01-01-2025	-60%
		01-01-2026	-75%
		01-01-2027	-80%
		01-01-2028	-90%
		01-01-2030	-95%

Electrificeren wagenpark Tsjechië (Ter beoordeling)

Electrificeren wagenpark

Verantwoordelijke

Bastiaan Jansen

Registrator

Sjoerd van der Stroom

Effecten

Meters	Soort	Effect start op	Effect
Tsjechie / Benzineverbruik	Absoluut	01-01-2026	-1.500 liter
		01-01-2027	-3.000 liter
		01-01-2028	-4.500 liter
		01-01-2029	-5.000 liter

4.2. Scenario's

Fossielvrij wagenpark Tsjechie

3 benzine voertuigen uitfaseren voor full electric company cars

Maatregelen

Naam	Organisatie
Electrificeren wagenpark Tsjechië	Tsjechie

5. Aanbevelingen

De analyse laat zien dat er ten opzichte van het basisjaar nog steeds sprake is van een dalende trend, die hoofdzakelijk wordt bepaald door verdere elektrificering van het wagenpark. Voor België, Tsjechië en Duitsland kan momenteel nog geen uitspraak worden gedaan over de tendens, wat het belang van consistente sturing en datakwaliteit in multi-site verband onderstreept.

Aanbeveling 1: bevestig en versnel het beleid voor elektrificering van het wagenpark

De directie wordt geadviseerd om elektrificering expliciet als primaire reductiehefboom te blijven benutten en dit te borgen in het mobiliteits- en leasebeleid. In de maatregelen is elektrificering reeds als goedgekeurde maatregel opgenomen met een stapsgewijze reductie van het benzineverbruik richting 2030. Een directiebesluit is nodig om dit tempo te consolideren, uitzonderingen te beheersen en de implementatie eenduidig door te vertalen naar alle relevante locaties. Sturing kan plaatsvinden op aandeel EV in het wagenpark, benzine-/dieselverbruik en scope 1-emissieontwikkeling.

Aanbeveling 2: maak scope 2 bestuurbaar via een uniforme (markt-gebaseerde) inkoop- en bewijsstrategie

Scope 2 markt-gebaseerd is een substantiële component in de totale footprint en vertoont verschillen per locatie. Daarom is een directiebesluit wenselijk over een groepsbrede aanpak voor elektriciteitsinkoop en onderbouwing (contracten/certificaten en allocatie per vestiging), zodat de markt-gebaseerde rapportage structureel kan worden verlaagd en audit-proof wordt gemaakt. Daarbij is het raadzaam om de interne werkinstructie vast te leggen: welke contractvormen worden geaccepteerd, hoe worden garanties van oorsprong verwerkt en hoe wordt dit per locatie gedocumenteerd.

Aanbeveling 3: werk de kans 'overcapaciteit zonnestroom' uit tot een besluitrijpe businesscase (slim laden en opslag)

Voor de hoofdlocatie is geconstateerd dat er overcapaciteit van stroom is door het grote aantal zonnepanelen op het dak en dat deze stroom zo veel mogelijk wordt benut voor eigen gebruik van het wagenpark. Voor de langere termijn wordt genoemd dat opslag van teruggeleverde stroom mogelijk interessant is, waarbij samenwerking met de pandeigenaar noodzakelijk is. Aanbevolen wordt om dit te vertalen naar een besluitrijpe businesscase met minimaal: (1) potentieel eigenverbruik, (2) impact op teruglevering en pieken, (3) integratie met slim laden, (4) investerings- en exploitatiescenario's, en (5) contractuele randvoorwaarden met de verhuurder/eigenaar.

Aanbeveling 4: zet warmte (verwarmen) om naar een locatiespecifiek reductieplan met afspraken in huurpanden
Verwarming blijft een relevante energiegebruiker in de jarenanalyse. Aanbevolen wordt om per vestiging een kort warmteplan op te stellen met quick wins (instellingen, regeling, kloktijden, onderhoud) en een middellangetermijnroute (technische opties en contractoptimalisaties). Omdat expliciet is vastgesteld dat uitsluitend gebruik wordt gemaakt van huurpanden, is het raadzaam dat de directie kaders vastlegt voor samenwerking met verhuurders (toestemming, investeringsverdeling, en verduurzamingsclausules bij (her)contractering).

Aanbeveling 5: versterk scope 3-sturing op de meest beïnvloedbare posten (leasewagens, vliegereizen en logistiek)
In scope 3 komen onder andere leasewagens en vliegereizen terug als herkenbare emissiecomponenten.

Aanbevolen wordt om hierop bestuurlijk te sturen met beleid (bijv. reis- en mobiliteitskaders) en met periodieke rapportage, zodat pieken vroegtijdig zichtbaar worden en bijsturing mogelijk is.

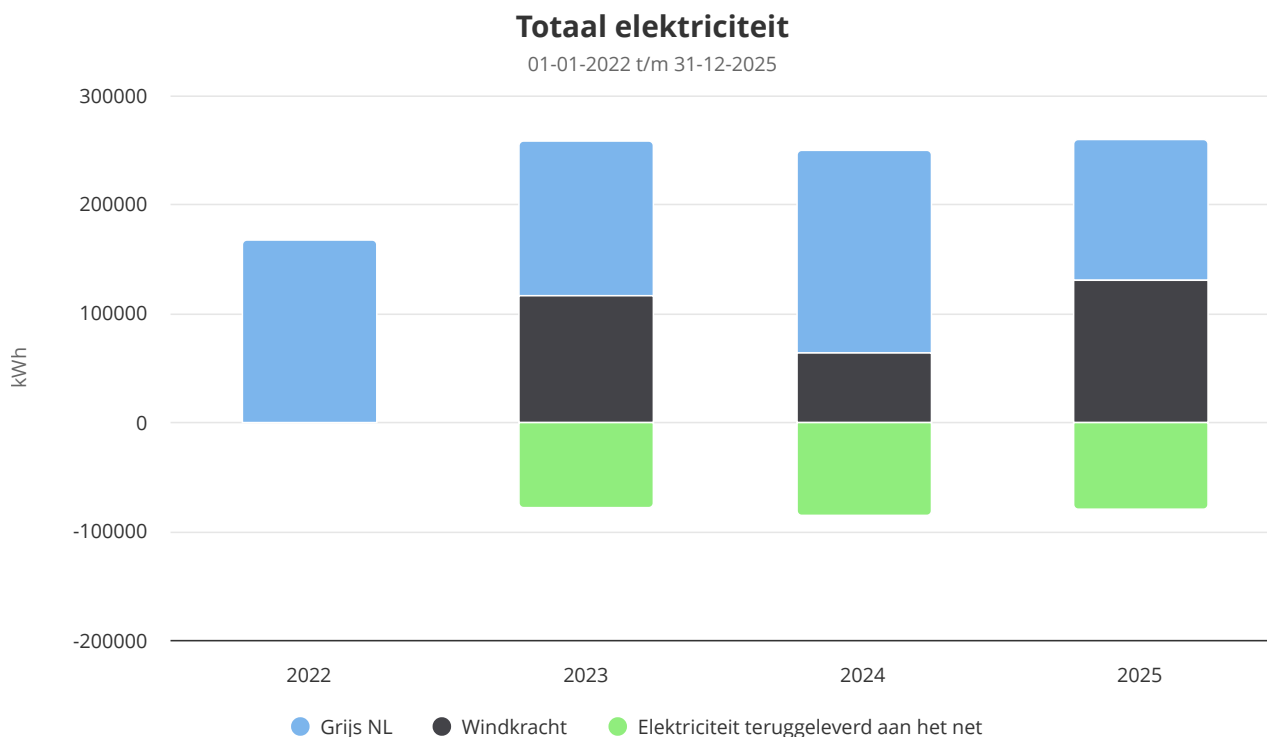
Nedelko heeft geen eigen vervoerders, transport en distributie wordt uitgevoerd door externe logistieke dienstverleners hierdoor valt dit in de waardeketen onder scope 3. Aanbevolen wordt om een beïnvloedingsprogramma met vervoerders op te zetten, met minimale dataveren (CO₂-rapportage/brandstofmix), inkoopcriteria en een KPI (bijv. gCO₂ per levering of per ton-km).

Aanbeveling 6: borg datakwaliteit en uitgangspunten voor België en Tsjechië (biogene bijmenging)

Voor brandstofverbruik in België en Tsjechië is vastgelegd dat wordt aangesloten op bronnen waarin de biogene emissies gelijk worden gesteld aan Nederland, met voor diesel 7% en voor Euro 95 (E10) 10% biogene bijmenging. Aanbevolen wordt om deze uitgangspunten centraal te borgen in de rekenmethodiek, inclusief bronvermelding, versiebeheer en periodieke herbevestiging, zodat de footprint over landen consistent en controleerbaar blijft.

6. Bijlage additionele grafieken

6.1.1. Elektriciteitsverbruik

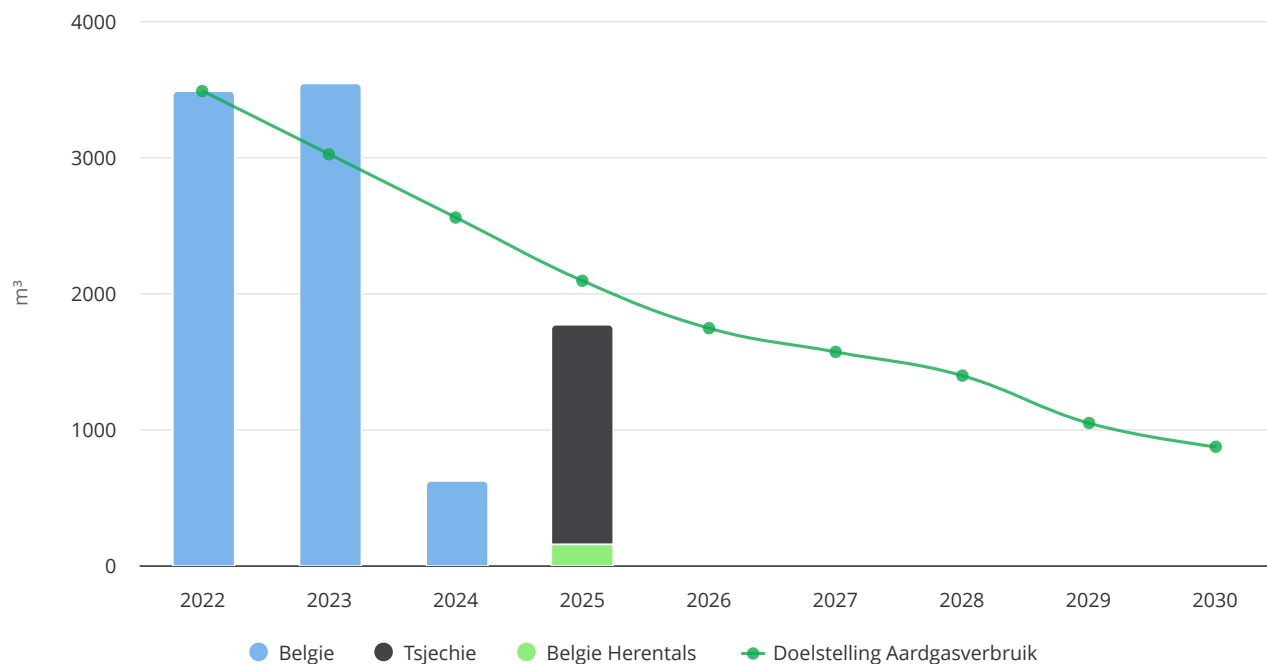


Totaal elektriciteit (kWh)	2022	2023	2024	2025
Grijs NL	166.596,0	141.983,1	186.209,0	129.740,0
Windkracht		116.284,0	63.456,0	129.591,0
Elektriciteit teruggeleverd aan het net		-78.981,0	-85.367,0	-79.473,0
Totaal	166.596,0	179.286,1	164.298,0	179.858,0

6.1.2. Aardgasverbruik

Aardgasverbruik

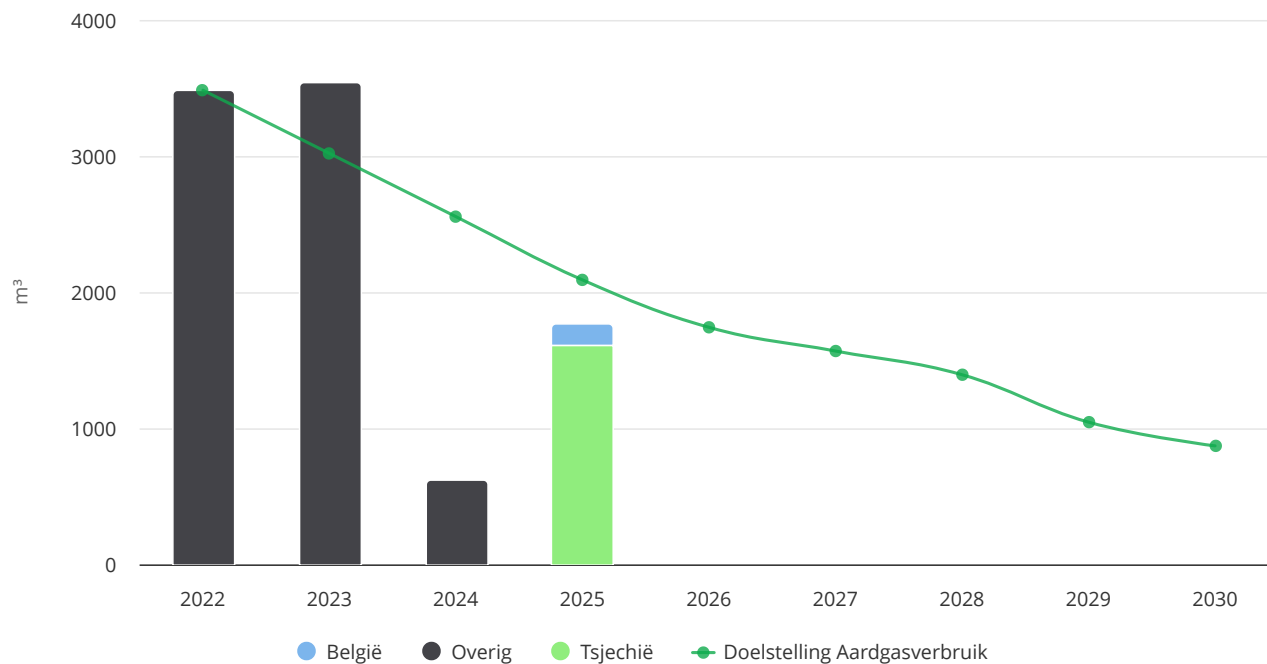
01-01-2022 t/m 31-12-2030



Aardgasverbruik (m³)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Belgie	3.484,0	3.534,8	618,0						
Tsjechie				1.612,0					
Belgie Herentals				157,4					
Totaal	3.484,0	3.534,8	618,0	1.769,4					
Doelstelling Aardgasverbruik	3.484,0	3.019,5	2.554,9	2.090,4	1.742,0	1.567,8	1.393,6	1.045,2	871,0

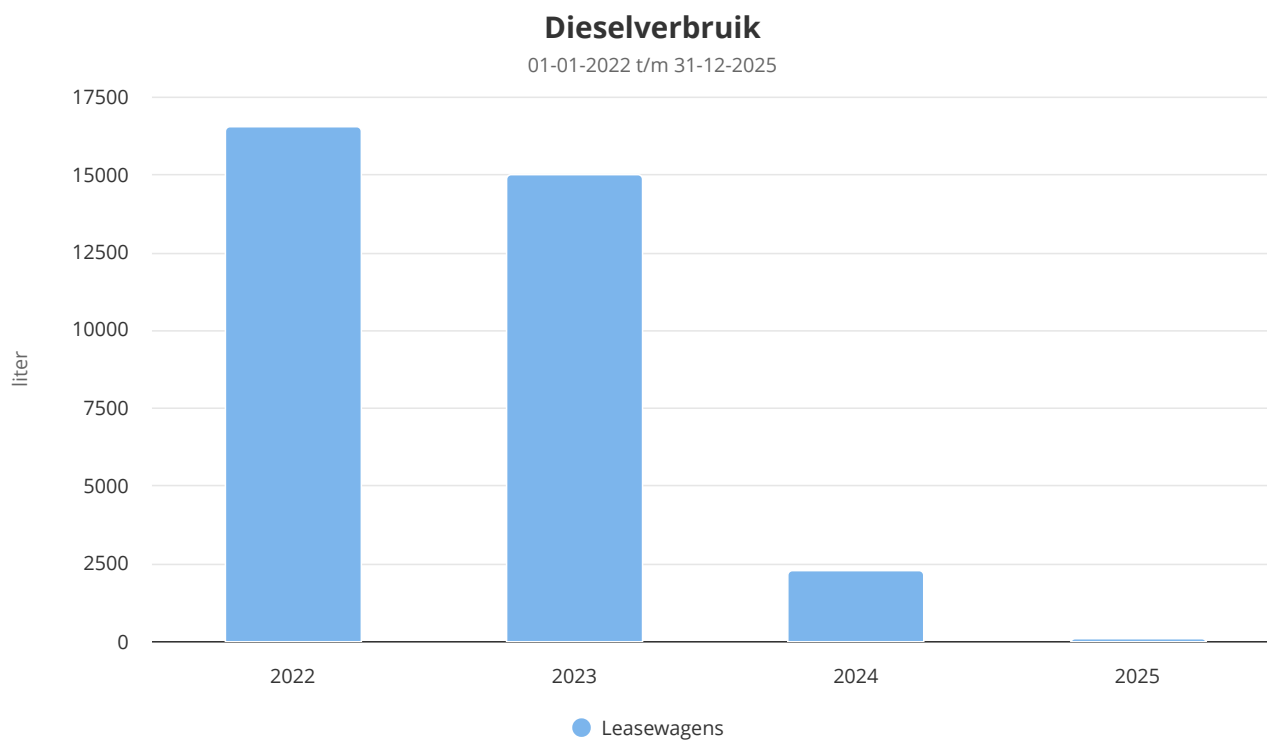
Aardgasverbruik

01-01-2022 t/m 31-12-2030



Aardgasverbruik (m³)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
België				157,40					
Overig	3.484,00	3.534,80	618,00						
Tsjechië				1.612,00					
Totaal	3.484,00	3.534,80	618,00	1.769,40					
Doelstelling Aardgasverbruik	3.484,00	3.019,47	2.554,93	2.090,40	1.742,00	1.567,80	1.393,60	1.045,20	871,00

6.1.3. Diesilverbruik

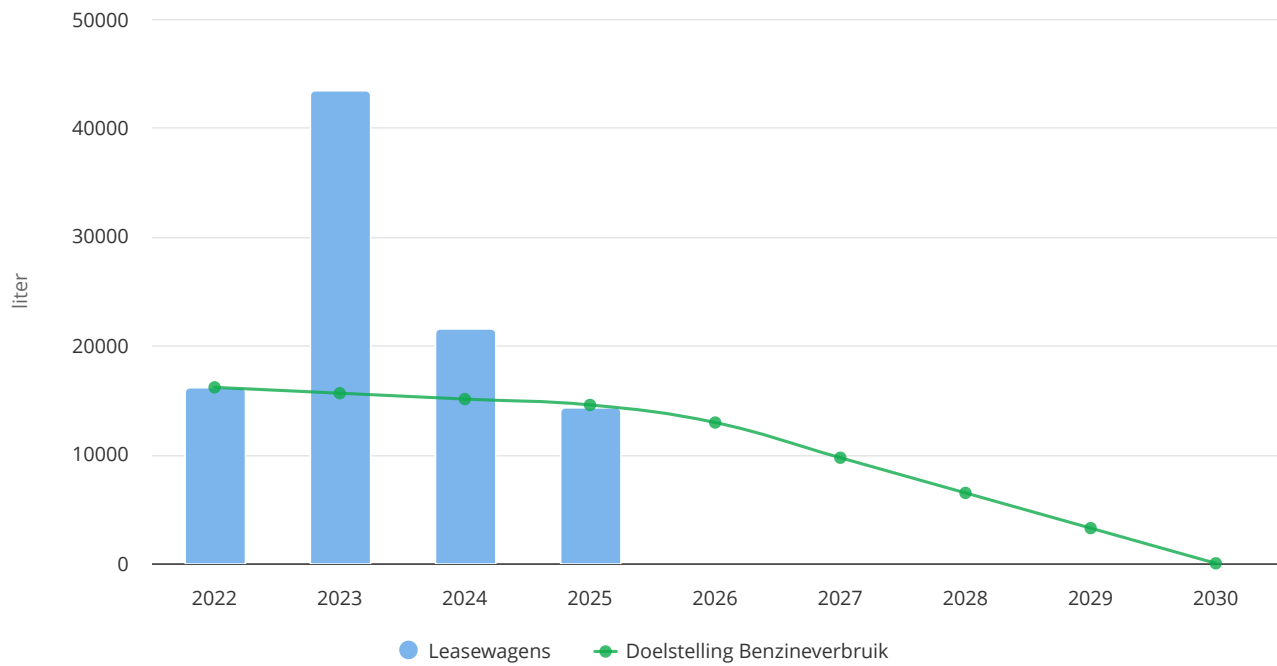


Diesilverbruik (liter)	2022	2023	2024	2025
Leasewagens	16.511,0	14.965,6	2.251,0	86,0

6.1.4. Benzineverbruik

Benzineverbruik

01-01-2022 t/m 31-12-2030



Benzineverbruik (liter)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Leasewagens	16.160,0	43.330,8	21.576,4	14.217,0					
Doelstelling Benzineverbruik	16.160,0	15.621,3	15.082,7	14.544,0	12.928,0	9.696,0	6.464,0	3.232,0	0,0