

Onderwerp : CO₂-footprint
Document ID : 09.1.4
Revisiedatum / revisie : 21-04-2026 / 001

Inleiding

Dit document bevat de CO₂-emissie-inventaris over het verslagjaar 2025. De inventaris is opgesteld in het kader van de CO₂-Prestatieladder en geeft inzicht in de emissies die voortkomen uit de bedrijfsactiviteiten van de organisatie.

De inventarisatie van de emissies is uitgevoerd conform ISO 14064-1. Voor de berekening van de CO₂-emissies zijn de emissiefactoren toegepast zoals gepubliceerd op www.co2emissiefactoren.nl. Hierbij is gebruikgemaakt van de emissiefactoren die van toepassing waren op het moment van opstellen van deze CO₂-emissie-inventaris (geraadpleegd op: 01-04-2026).

De rapportage omvat de directe emissies (Scope 1) en indirecte emissies uit ingekochte energie (Scope 2). Daarnaast zijn, in lijn met voorgaande jaren, de emissies uit zakelijke vliegreizen (Scope 3 – business travel) separaat inzichtelijk gemaakt, ondanks dat deze binnen handboek 4.0 niet verplicht zijn voor trede 1. Hiermee wordt de vergelijkbaarheid met eerdere rapportages geborgd en wordt invulling gegeven aan transparantie.

De organisatorische en operationele grenzen zijn vastgesteld conform de richtlijnen van de CO₂-Prestatieladder. De gerapporteerde emissies hebben betrekking op alle relevante activiteiten binnen de organisatie in het kalenderjaar 2025.

Het verslagjaar 2025 wijkt op een aantal punten af van voorgaande jaren. Eind 2024 heeft de organisatie een nieuwe locatie in Breda betrokken, waardoor sprake is van een gewijzigde energiehuishouding. Daarnaast zijn de servicewerkzaamheden verder uitgebreid, wat met name invloed heeft op het brandstofverbruik van het wagenpark. Tegelijkertijd zet de organisatie de elektrificatie van het wagenpark voort, wat zichtbaar is in het elektriciteitsverbruik voor mobiliteit en de afname van conventioneel brandstofgebruik op langere termijn.

De resultaten van 2025 worden in dit document geanalyseerd en vergeleken met voorgaande jaren, waaronder het basisjaar 2021 en de daaropvolgende jaren 2022, 2023 en 2024. Hierbij wordt gekeken naar zowel absolute emissies als emissies per FTE, om ontwikkelingen in relatie tot de groei van de organisatie inzichtelijk te maken.

Deze inventaris vormt de basis voor het stellen van reductiedoelstellingen en het monitoren van de voortgang binnen de CO₂-Prestatieladder.

Databronnen en datakwaliteit

De CO₂-emissie-inventaris is opgesteld op basis van primaire brongegevens afkomstig uit de financiële administratie en leveranciersrapportages. Hierbij zijn onder andere de volgende databronnen gebruikt:

Totale Emissies

Onderwerp : CO₂-footprint
Document ID : 09.1.4
Revisiedatum / revisie : 21-04-2026 / 001

- Jaaroverzichten en facturen van de energieleverancier (elektriciteit en aardgas);
- Overzichten van brandstofleveranciers voor diesel en benzine;
- Rapportages van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen;
- Overzichten van externe laadpassen;
- Reisgegevens en facturen van zakelijke vliegreizen

De CO₂-emissie-inventaris is opgesteld door de externe KVGM-coördinator op basis van de beschikbare brongegevens, waaronder energie-, brandstof- en mobiliteitsgegevens. De inventaris wordt beoordeeld en vastgesteld door de directeur van TWS Nederland B.V. Hiermee wordt geborgd dat de gerapporteerde gegevens volledig, juist en representatief zijn voor de vastgestelde organisatorische en operationele grens.

Afbakening en uitsluitingen

Voor het opstellen van de CO₂-emissie-inventaris zijn alle potentiële emissiebronnen binnen de vastgestelde organisatorische en operationele grens beoordeeld. De emissie-inventaris omvat alle voor TWS Nederland B.V. relevante emissiebronnen die voortvloeien uit de bedrijfsactiviteiten.

De volgende emissiebronnen zijn opgenomen in de CO₂-emissie-inventaris:

- Aardgasverbruik voor de verwarming van het bedrijfspand;
- Brandstofverbruik van het wagenpark;
- Elektriciteitsverbruik van het bedrijfspand;
- Elektriciteitsverbruik voor het laden van elektrische voertuigen;
- Zakelijke vliegreizen (separaat gerapporteerd als Business Travel).

Op de locatie zijn tevens installaties aanwezig die koudemiddelen bevatten, zoals airconditioninginstallaties. Deze installaties veroorzaken geen directe CO₂-emissies. Eventuele emissies van koudemiddelen (F-gassen) vallen buiten de reikwijdte van deze CO₂-emissie-inventaris en worden beheerst via het onderhouds- en keuringsprogramma van de installaties.

Er zijn geen productieprocessen of andere bedrijfsactiviteiten aanwezig die leiden tot procesgebonden CO₂-emissies.

Totaal verbruik 2025

Totale Emissies

Onderwerp : CO₂-footprint
 Document ID : 09.1.4
 Revisiedatum / revisie : 21-04-2026 / 001

Scope	Categorie	CO ₂ -emissie in KG	Percentage (%)
1	Gas	4.259,46	8,99%
	Benzine wagenpark	8.071,81	17,04%
	Diesel wagenpark	25.704,12	54,26%
2	Elektra verbruik pand	0	0
	Elektra verbruik laadpalen door derden	0	0
	Elektra verbruik laadpalen eigen voertuigen	0	0
	Elektra verbruik laden externe palen	3.131,83	6,61%
3	Vlieguren	6.199,82	13,10%
Totaal per scope	Scope 1	38.035,39	80,29%
	Scope 2	3.131,83	6,61%
	Scope 3 (Business Travel)	6.199,82	13,10%
Totale Emissie		47.367,04	100%

Verbruik per FTE

Gemiddeld genomen waren er vorig jaar 12 FTE actief binnen de organisatie. Als we dan het verbruik op FTE niveau bereken, komen we op de volgende cijfers:

Scope	Categorie	CO ₂ -emissie in KG	Per FTE
1	Gas	4.259,46	354,96 kg
	Benzine wagenpark	8.071,81	672,65 kg
	Diesel wagenpark	25.704,12	2.142,01 kg
	Elektra verbruik pand	0	0 kg
	Elektra verbruik laadpalen door	0	0 kg

Totale Emissies

Onderwerp : CO₂-footprint
 Document ID : 09.1.4
 Revisiedatum / revisie : 21-04-2026 / 001

	derden		
	Elektra verbruik laadpalen eigen voertuigen	0	0 kg
	Elektra verbruik laden externe palen	3.131,83	260,99 kg
3	Vliegereizen	6.199,82	516,65 kg
Totaal per scope	Scope 1	38.035,39	3.169,62 kg
	Scope 2	3.131,83	260,99 kg
	Scope 3	6.199,82	516,65 kg
Totale Emissie		47.367,04	3947,25 kg

Verbruik ten opzichte van 2024

De totale CO₂-uitstoot over 2025 bedraagt 47.367 kg CO₂. In 2024 bedroeg de totale uitstoot 42.509 kg CO₂. Dit betekent een stijging van circa 11,5%. Deze stijging is voornamelijk het gevolg van een toename in emissies uit mobiliteit, met name door brandstofverbruik en zakelijke vliegereizen.

2025 ten opzichte van 2024 totaaloverzicht				
Categorie	Uitstoot 2024 (KG)	Uitstoot 2025 (KG)	Vershil 2025 t.o.v. 2024	Scope
Gasverbruik	3.830,53	4.259,46	11%	1
Diesel verbruik wagenpark	27.340,63	25.740,12	-6%	1
Benzine verbruik wagenpark	5.786,75	8.071,81	39%	1
Elektraverbruik pand	837,23	0	-100%	2
Elektra verbruik wagenpark	3.188,49	3.131,83	-2%	2
Zakelijke Vliegereizen	1.525,78	6.199,82	306%	3
Totaal Scope 1	36.957,91	38.035,39	2.92%	
Totaal Scope 2	5.551,50	3.131,83	-43,60%	

Totale Emissies

Onderwerp : CO₂-footprint
 Document ID : 09.1.4
 Revisiedatum / revisie : 21-04-2026 / 001

Totaal Scope 3	1.525,78	6.199,82	306,40%	
Totaal verbruik	42.509,41	47.367,04	11,43%	

2025 ten opzichte van 2024 per FTE				
Categorie	Uitstoot 2024 (KG)	Uitstoot 2025 (KG)	Vershil 2025 t.o.v. 2024	Scope
Gasverbruik	383,05	354,96	-7%	1
Diesel verbruik wagenpark	2.734,06	2.145,01	-22%	1
Benzine verbruik wagenpark	578,68	672,65	16%	1
Elektraverbruik pand	83,72	0	-100%	2
Elektra verbruik wagenpark	318,85	260,99	-18%	2
Zakelijke Vlieguren	152,58	516,65	239%	3
Totaal Scope 1	3.695,79	3.172,62	-14,16%	
Totaal Scope 2	555,15	260,99	-52,99%	
Totaal Scope 3	152,58	516,65	239%	
Totaal verbruik	4.250,94	3.950,26	-7,07%	

Analyse CO₂-emissies 2025

De totale CO₂-uitstoot over 2025 bedraagt 47.367 kg CO₂. In 2024 bedroeg de totale uitstoot 42.509 kg CO₂. Dit betekent een stijging van circa 11,5%. Deze stijging is voornamelijk het gevolg van een toename in emissies uit mobiliteit, met name door zakelijke vlieguren en in mindere mate door brandstofverbruik.

Wanneer gekeken wordt naar de emissies per FTE, ontstaat een ander beeld. De uitstoot per FTE is in 2025 gedaald met circa 7,1% ten opzichte van 2024. Dit duidt erop dat de organisatie, ondanks groei in activiteiten en personeelsbestand, efficiënter is geworden in haar CO₂-uitstoot.

Totale Emissies

Onderwerp : CO₂-footprint
Document ID : 09.1.4
Revisiedatum / revisie : 21-04-2026 / 001

Binnen Scope 1 is sprake van een lichte stijging van de totale emissies (+3,0%). Deze emissies worden voornamelijk bepaald door het brandstofverbruik van het wagenpark. Het dieselverbruik is afgenomen (-6%), terwijl het benzineverbruik is toegenomen (+39%). Deze ontwikkeling wijst op een verandering in het gebruik van voertuigen, waarbij het aandeel hybride voertuigen en bijbehorend benzineverbruik is toegenomen. Per FTE is binnen Scope 1 echter een duidelijke daling zichtbaar (-14,2%), wat aangeeft dat de operationele efficiëntie is verbeterd.

De emissies binnen Scope 2 zijn sterk afgenomen (-43,6%). Deze daling wordt volledig verklaard door het gebruik van 100% Nederlandse windenergie voor het elektriciteitsverbruik van het pand, waardoor de emissie op dit onderdeel is teruggebracht naar nul. De resterende emissies binnen Scope 2 zijn uitsluitend gerelateerd aan het laden van elektrische voertuigen bij externe laadpunten. Ook per FTE is een sterke daling zichtbaar (-53,0%), wat wijst op een structurele verbetering.

De emissies uit zakelijke vliegreizen (Scope 3) zijn in 2025 sterk toegenomen (+306%). Deze stijging wordt veroorzaakt door een beperkt aantal vluchten over langere afstanden, waarbij met name intercontinentale reizen een relatief groot aandeel hebben in de totale uitstoot. Hoewel deze emissiestroom niet verplicht is binnen trede 1 van de CO₂-Prestatieladder, heeft deze in 2025 een significante invloed op de totale CO₂-uitstoot.

Samenvattend kan worden gesteld dat de stijging van de totale CO₂-uitstoot in 2025 voornamelijk wordt veroorzaakt door groei in activiteiten en een toename van vliegreizen. Tegelijkertijd laten de resultaten per FTE zien dat de organisatie efficiënter is geworden in haar energie- en brandstofgebruik. De reductie binnen Scope 2 en de daling van Scope 1 per FTE onderstrepen dat de ingezette maatregelen op het gebied van verduurzaming effect hebben. Verdere reductie van de totale uitstoot zal met name gezocht moeten worden in het beperken van emissies uit mobiliteit, waaronder brandstofverbruik en zakelijke vliegreizen.

Verbruik ten opzichte van 2021 (Basisjaar)

2025 ten opzichte van 2021 totaaloverzicht				
Categorie	Uitstoot 2021 (KG)	Uitstoot 2025 (KG)	Verschil 2025 t.o.v. 2024	Scope
Gasverbruik	7.948,60	4.259,46	-46%	1
Diesel verbruik wagenpark	12.588,84	25.740,12	104%	1
Benzine verbruik wagenpark	9.258,89	8.071,81	-13%	1
Elektraverbruik pand	3.096,56	0	-100%	2
Elektra verbruik wagenpark	0	3.131,83	100%	2
Zakelijke Vliegreizen	1.340,80	6.199,82	362%	3

Totale Emissies

Onderwerp : CO₂-footprint
 Document ID : 09.1.4
 Revisiedatum / revisie : 21-04-2026 / 001

Totaal Scope 1	29.796,33	38.071,39	28%	
Totaal Scope 2	4.437,36	3.131,83	-29%	
Totaal Scope 3	1.340,80	6.199,82	362%	
Totaal verbruik	34.233,69	47.403,04	38,36%	

2025 ten opzichte van 2021 per FTE				
Categorie	Uitstoot 2021 (KG)	Uitstoot 2025 (KG)	Verschil 2025 t.o.v. 2024	Scope
Gasverbruik	794,86	354,96	-55%	1
Diesel verbruik wagenpark	1.258,88	2.145,01	70%	1
Benzine verbruik wagenpark	925,89	672,65	-27%	1
Elektraverbruik pand	309,66	0	-100%	2
Elektra verbruik wagenpark	0	260,99	100%	2
Zakelijke Vlieguren	134,08	516,65	285%	3
Totaal Scope 1	2.483,03	3.172,62	28%	
Totaal Scope 2	369,78	260,99	-29%	
Totaal Scope 3	134,08	516,65	285%	
Totaal verbruik	3.423,37	3.950,26	15,31%	

Ontwikkeling ten opzichte van basisjaar 2021

Ten opzichte van het basisjaar 2021 bedraagt de totale CO₂-uitstoot in 2025 een stijging van circa 38%. In 2021 bedroeg de totale uitstoot 34.234 kg CO₂, terwijl deze in 2025 is toegenomen tot 47.367 kg CO₂.

Onderwerp : CO₂-footprint
Document ID : 09.1.4
Revisiedatum / revisie : 21-04-2026 / 001

Deze stijging is grotendeels te verklaren door de groei van de organisatie en de daarmee samenhangende toename in mobiliteit en operationele activiteiten. In het basisjaar 2021 was bovendien sprake van uitzonderlijke omstandigheden als gevolg van COVID-19, waardoor zowel het brandstofverbruik als het aantal vliegbewegingen lager lag dan in de jaren daarna.

Binnen Scope 1 is ten opzichte van 2021 een duidelijke toename zichtbaar. Met name het diesilverbruik van het wagenpark is sterk gestegen als gevolg van de uitbreiding van servicewerkzaamheden. Tegelijkertijd is het benzineverbruik over de jaren afgenomen ten opzichte van het basisjaar, mede door de geleidelijke elektrificatie van het wagenpark. Het gasverbruik laat juist een sterke daling zien ten opzichte van 2021, wat duidt op efficiënter energiegebruik en verbeterde beheersing van het verbruik.

De emissies binnen Scope 2 laten over de gehele periode een afname zien. Waar in 2021 nog sprake was van CO₂-uitstoot door elektriciteitsverbruik, is dit in 2025 volledig gereduceerd door de inzet van 100% Nederlandse windenergie. Hiermee is een structurele reductie gerealiseerd binnen deze scope.

De emissies uit zakelijke vliegreizen (Scope 3) liggen in 2025 hoger dan in het basisjaar. Dit is te verklaren door het hervatten en uitbreiden van internationale activiteiten na de COVID-periode. Vliegreizen blijven daarmee een relevante, maar fluctuerende emissiestroom.

Wanneer de uitstoot wordt beschouwd per FTE, ontstaat een genuanceerder beeld. De uitstoot per FTE is in 2025 met circa 15% gestegen ten opzichte van het basisjaar. Dit geeft aan dat de groei van de organisatie gepaard gaat met een toename van de emissie-intensiteit, met name als gevolg van mobiliteit.

Samenvattend kan worden gesteld dat de stijging van de totale CO₂-uitstoot ten opzichte van het basisjaar voornamelijk wordt veroorzaakt door groei van de organisatie en een normalisatie van activiteiten na COVID-19. Tegelijkertijd laten de ontwikkelingen per FTE en de sterke reductie binnen Scope 2 zien dat de organisatie stappen heeft gezet in het beheersen en reduceren van haar CO₂-uitstoot.