



Milieujaarverslag Iv-Groep 2024

Revisie: 2

Datum: 10 april 2025

Iv-Groep b.v.

Engineering that Excites



Titel document: Milieujaarverslag Iv-Groep 2024

Revisie: 2

Datum: 10 april 2025

Opgesteld door: Mirjam Marijnissen

Gecontroleerd door: Ageet Adriani

Goedgekeurd door: Rogier Speksnijder



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1.	Beschrijving van de organisatie	4
1.2.	Verantwoordelijkheden	5
1.3.	Afbakening rapportage	5
1.4.	Data t.b.v. berekening	6
2	CO₂-emissie resultaten scope 1 & 2	7
2.1.	Doel	7
2.2.	Resultaat totale CO ₂ -emissie	7
2.3.	Resultaat totale CO ₂ -emissie per fte	9
2.4.	CO ₂ -emissie naar gebruiksfunctie	10
2.5.	Rebound effect thuiswerken	11
2.6.	Trends	11
2.7.	Benchmark	15
2.8.	Evaluatie maatregelen CO ₂ -reductiebeleid	16
2.9.	Conclusies	16
3	CO₂-emissie resultaten scope 3	17
3.1.	Scope 3 doelstellingen, maatregelen en voortgang	17
4	Resultaten milieudoelstellingen binnen onze projecten	19
4.1.	Project inventarisatie milieu	19
4.2.	Resultaten project inventarisatie milieu	20
4.3.	Evaluatie projecten met gunningsvoordeel.	20
5	Milieu wet- en regelgeving	21
5.1.	Milieu wet- en regelgeving - Vastgoed	21
5.2.	Milieu wet- en regelgeving - Bedrijfsactiviteiten	21
6	Bijlagen	22
A.	Aantekeningen t.a.v. berekeningsmethodiek	22
B.	CO ₂ -emissie resultaten binnen de organisatorische grenzen	25
C.	Evaluatie milieudoelstellingen in projecten	30
D.	Kwalitatieve verbeteringen	31
E.	Normreferenties	32



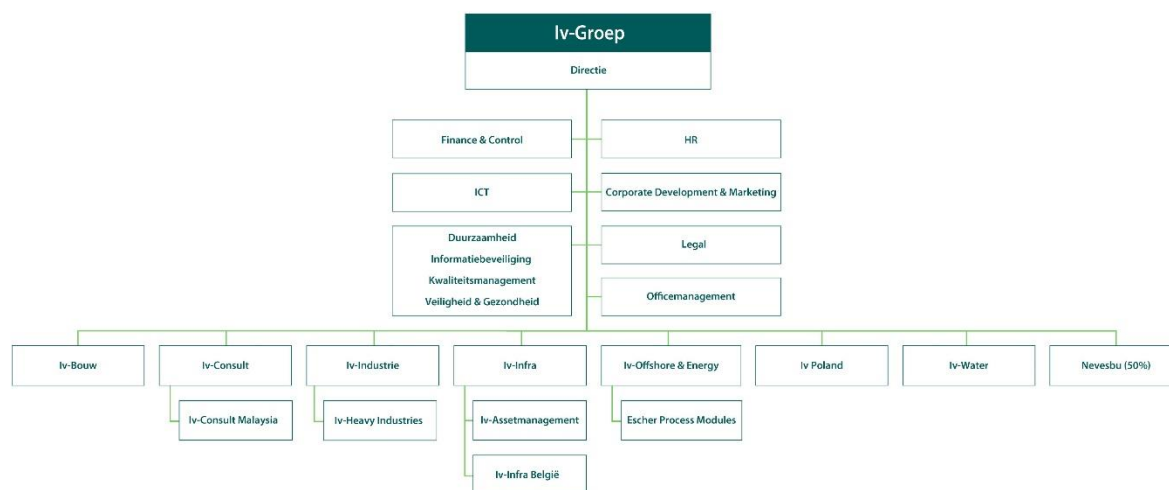
1 Inleiding

Dit rapport heeft als doel het rapporteren en evalueren van onze milieudoelstellingen. Hieronder behoren de milieudoelstelling in onze projecten en ook de doelstelling om de CO₂-uitstoot te reduceren.

De emissie-inventarisatie over heel 2024 is de verantwoording voor certificeringeis 3.A.1. van de CO₂-prestatieladder en is uitgevoerd conform ISO 14064-1:2018. De cijfers die worden getoond in dit document zijn omgezet volgens de door Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO) voorgeschreven CO₂-emissiefactoren (<https://www.co2emissiefactoren.nl>).

1.1. Beschrijving van de organisatie

Iv-Groep is een wereldwijd opererend advies- en ingenieursbureau. Met meer dan 1300 professionals biedt Iv-Groep een multidisciplinair dienstenpakket aan de markten: Energie en offshore, Infra en water, Industrie, Gebouwen en Maritiem. Iv-Groep werkt vanuit negen vestigingen in Nederland en vijf vestigingen in het buitenland. Iv-Groep is georganiseerd in een marktgerichte divisiestructuur. De verschillende bedrijven binnen Iv-Groep werken alle zelfstandig en onder hun eigen naam.



Figuur 1 - Bedrijfsstructuur Iv-Groep



1.2. Verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheid voor het vastleggen en rapporteren van de emissie-inventaris ligt bij de manager duurzaamheid van Iv-Groep. Bepalen, continueren en borgen van het CO₂-reductiebeleid ligt bij de stuurgroep duurzaamheid, de werkgroep duurzaamheid, de manager duurzaamheid en de groepsdirectie.

1.3. Afbakening rapportage

Iv-Infra, Iv-Water, Iv-Bouw, Iv-Industrie, Iv-Consult en Iv-Groep (staf) behoren tot de organisatorische grenzen volgens de eisen van de CO₂ Prestatieladder. De CO₂-emissie-inventaris wordt bepaald voor alle Nederlandse vestigingen van Iv-Groep.

Voor het bepalen van de emissie-inventaris wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Scope 1, alle directe uitstoot;
- Scope 2, alle indirecte uitstoot die direct te beïnvloeden is;
- Scope 3, alle indirecte uitstoot, zoals voorgeschreven door SKAO in Handboek 3.1.



1.4. Data t.b.v. berekening

Alle benodigde conversiefactoren voor de CO₂-footprint berekening volgen uit de website (<https://www.co2emissiefactoren.nl>); 20 maart 2024, en zijn samen met de verbruik gerelateerde data verwerkt in Power BI. Hierbij wordt gestreefd naar een gefaseerde implementatie van de CRSD eisen. In onderstaande tabel zijn alle kwantitatieve gegevens gebundeld die ten grondslag liggen aan de CO₂-emissie inventarisatie.

Tabel 1 - kwantitatieve gegevens t.b.v. CO₂-footprint berekening, per jaar

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Scope1						
Aardgas (gasvormig) [m3]	181,914	165,012	179,022	142,249	156,428	149,880
Benzine [liter]	270,431	260,800	292,052	359,005	402,237	402,816
Diesel [liter]	351,469	207,585	130,942	101,430	68,831	48,964
CNG [kg]	301					
Elektrisch Grijze stroom [kWh]	32,257	47,546	102,547	148,823	188,491	203,021
Elektrisch Groene stroom [kWh]	54,620	80,462	61,337	82,392	108,244	127,728
Scope2						
Grijs [kWh]	0	0	161,173	179,981	244,660	242,450
Groen Windkracht [kWh]	2,033,224	2,178,995	1,758,178	1,614,933	1,399,625	1,681,934
Warmtelevering Gasmotor [GJ]	1,492	1,633	1,324	2,248	2,018	1,990
Vliegreizen < 700 km [km]	148,471	29,434	17,516	101,228	77,897	217,507
Vliegreizen 700 - 2.500 km [km]	226,965	113,515	100,194	226,484	279,910	575,248
Vliegreizen > 2.500 km [km]	1,785,980	215,609	578,877	1,258,528	1,975,756	2,325,535
Zakenreizen met priveauto [km]	782,475	505,227	597,407	388,920	234,506	263,120

Hierin is:

'Elektrisch Grijze stroom'	Grijze stroom voor Elektrisch rijden.
'Elektrisch Groene stroom'	Groene stroom voor Elektrisch rijden.
'Grijs'	Grijze stroom gebruikt in kantoorpanden
'Groen Windkracht'	Groene stroom gebruikt in kantoorpanden

In §2.2 t/m §2.4 zijn de emissies van Iv-Groep weergegeven, exclusief de emissies ten gevolge van het thuiswerken. Dit wordt het 'rebound effect thuiswerken' genoemd. Een toelichting op dit rebound effect vindt u in §2.5.



2 CO₂-emissie resultaten scope 1 & 2

2.1. Doel

10% CO₂-reductie per fte in 2025, met als referentiejaar 2019.

2.2. Resultaat totale CO₂-emissie



Figuur 2 - Som van Totale CO₂-uitstoot [ton], Scope 1 + Scope 2 incl. mobiliteit onder werktijd.



Figuur 3 - Som van Totale CO₂-uitstoot [ton]. Scope 1 + Scope 2 incl. mobiliteit onder werktijd. Scope 1 & 2 separaat.

Tabel 2 - Som van Totale CO₂-uitstoot [ton], per jaar

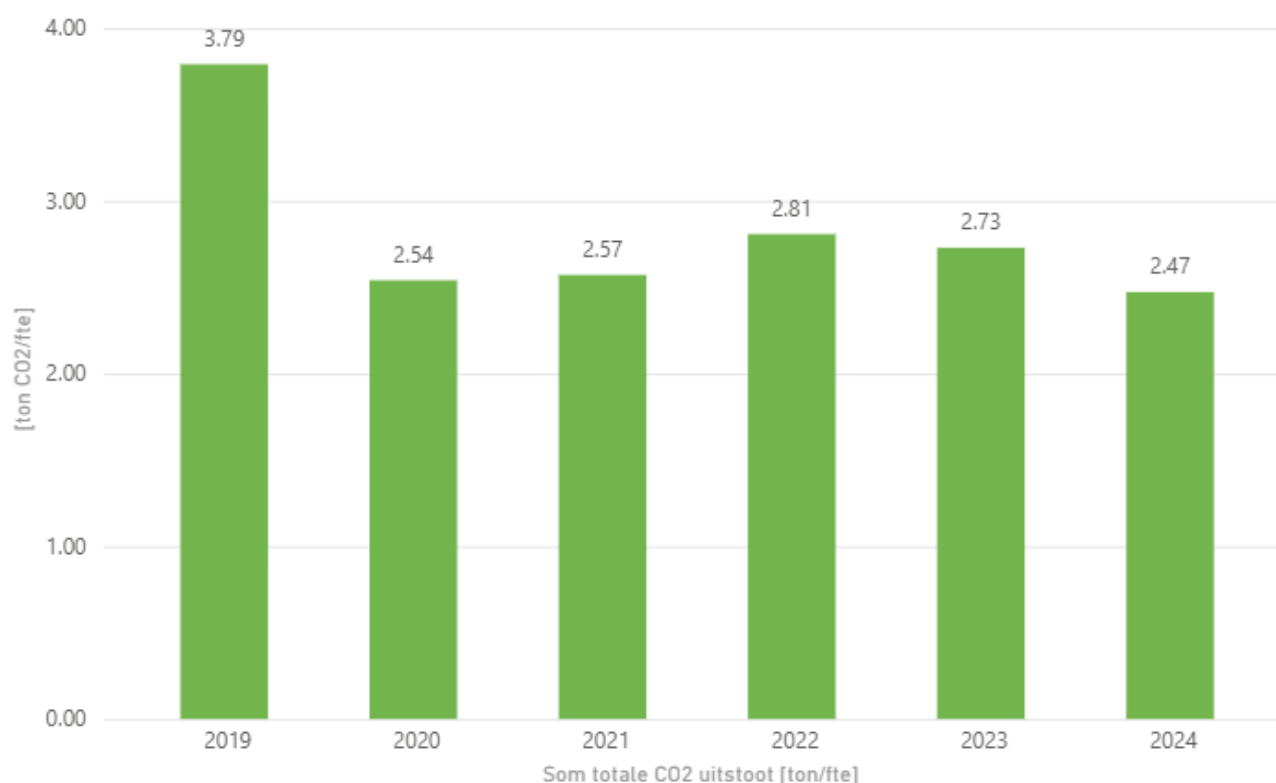
	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Scope1						
Aardgas (gasvormig)	344	311	337	297	325	320
Benzine	741	715	813	999	1,135	1,136
Diesel	1,135	670	427	331	224	159
CNG	1					
Elektrisch Grijze stroom	21	26	57	78	64	67
Elektrisch Groene stroom	0	0	0	0	0	0
Totaal	2,242	1,722	1,635	1,705	1,748	1,682
Scope2						
Grijs	0	0	90	94	112	130
Groen Windkracht	0	0	0	0	0	0
Warmtelevering Gasmotor	54	59	48	60	51	50
Vlieg्रेizen < 700 km	44	9	5	24	18	51
Vlieg्रेizen 700 - 2.500 km	45	23	20	39	48	99
Vlieg्रेizen > 2.500 km	263	32	85	198	310	365
Zakenreizen met priveauto	172	99	116	75	45	51
Totaal	578	220	364	490	585	746
Totaal Scope 1 + Scope 2 + mow*	2,820	1,943	1,999	2,195	2,332	2,428



2.3. Resultaat totale CO₂-emissie per fte

Tabel 3 - Som van Totale CO₂-uitstoot [ton/fte], per jaar

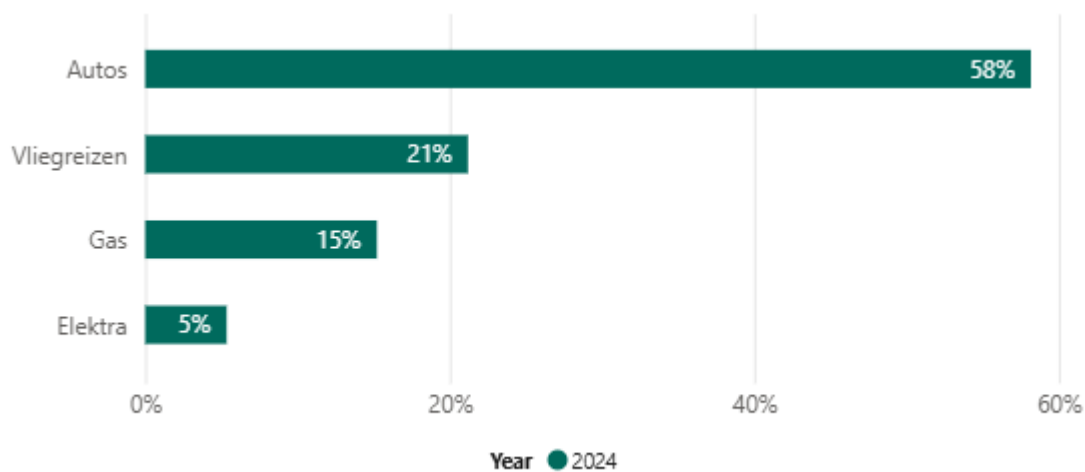
	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
FTE	744.2	765.6	777.9	782.2	855.2	982.2
	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Scope1						
Aardgas (gasvormig)	0.46	0.41	0.43	0.38	0.38	0.33
Benzine	1.00	0.93	1.05	1.28	1.33	1.16
Diesel	1.53	0.88	0.55	0.42	0.26	0.16
CNG	0.00					
Elektrisch Grijze stroom	0.03	0.03	0.07	0.10	0.07	0.07
Elektrisch Groene stroom	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Totaal	3.01	2.25	2.10	2.18	2.04	1.71
Scope2						
Grijs	0.00	0.00	0.12	0.12	0.13	0.13
Groen Windkracht	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Warmtelevering Gasmotor	0.07	0.08	0.06	0.08	0.06	0.05
Vliegereizen < 700 km	0.06	0.01	0.01	0.03	0.02	0.05
Vliegereizen 700 - 2.500 km	0.06	0.03	0.03	0.05	0.06	0.10
Vliegereizen > 2.500 km	0.35	0.04	0.11	0.25	0.36	0.37
Zakenreizen met priveauto	0.23	0.13	0.15	0.10	0.05	0.05
Totaal	0.78	0.29	0.47	0.63	0.68	0.76
Totaal Scope 1 + Scope 2 + mow*	3.79	2.54	2.57	2.81	2.73	2.47



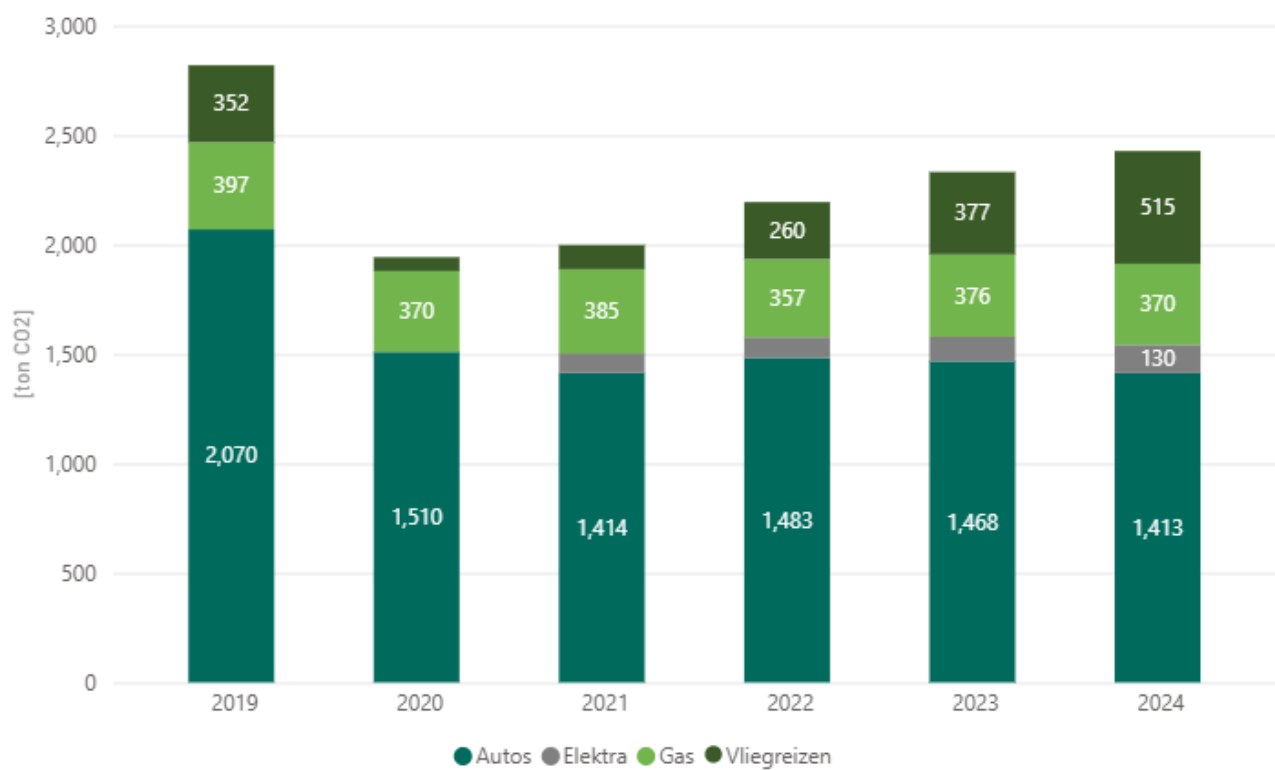
Figuur 4 - Som van Totale CO₂-uitstoot [ton/fte]



2.4. CO₂-emissie naar gebruiksfunctie



Figuur 5 - Procentuele uitstoot naar gebruiksfunctie heel 2024



Figuur 6 - Som van uitstoot naar gebruiksfunctie 2019 t/m 2024

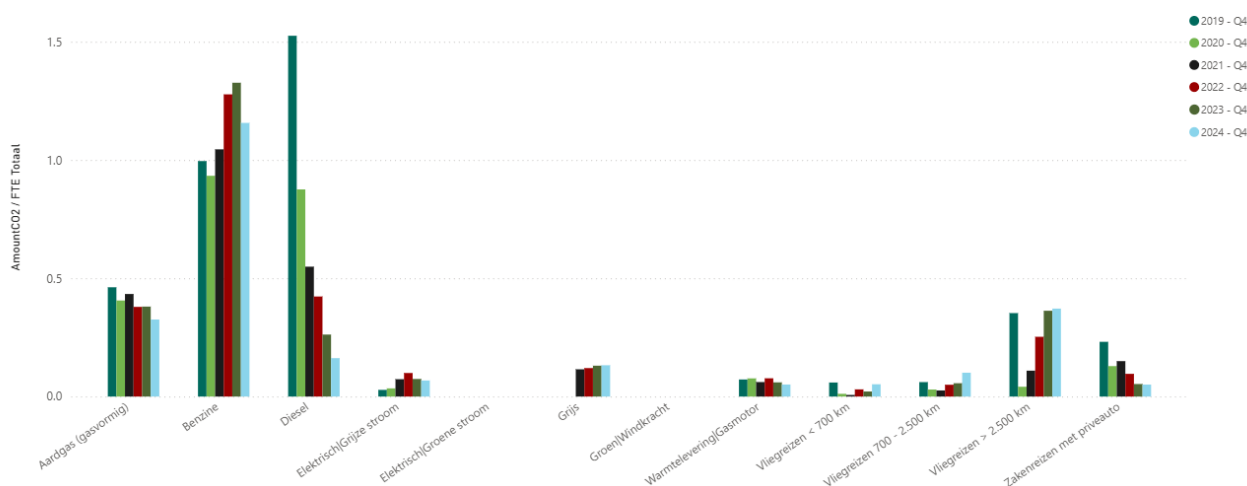


2.5. Rebound effect thuiswerken

Sinds de coronacrisis is een duidelijke reductie van de CO₂-footprint zichtbaar. De grootste reductie is direct gerelateerd aan de uitstoot van het wagenpark en zakenreizen met privéauto. Er wordt meer online vergaderd en er wordt meer thuisgewerkt, waardoor de auto minder intensief wordt gebruikt. Afgelopen jaren is het rebound effect terug gelopen van 16% naar 7% en daarom is bij deze uitgave van het milieujaarverslag het reboundeffect niet opnieuw berekend.

2.6. Trends

In de onderstaande tabel is te zien hoe de verschillende emissiestromen zich (per fte) de afgelopen 5 jaar hebben ontwikkeld.



Figuur 7 - Som van totale CO₂-uitstoot per fte

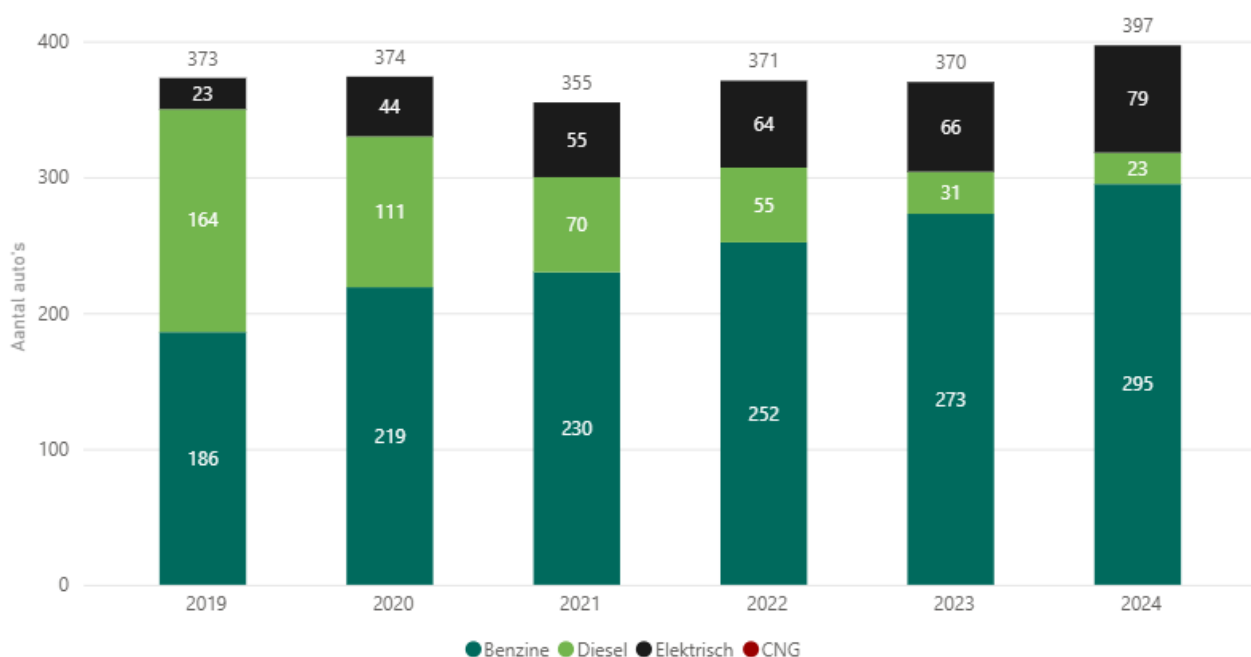


Meest opvallende trends:

– Scope 1 - Wagenpark

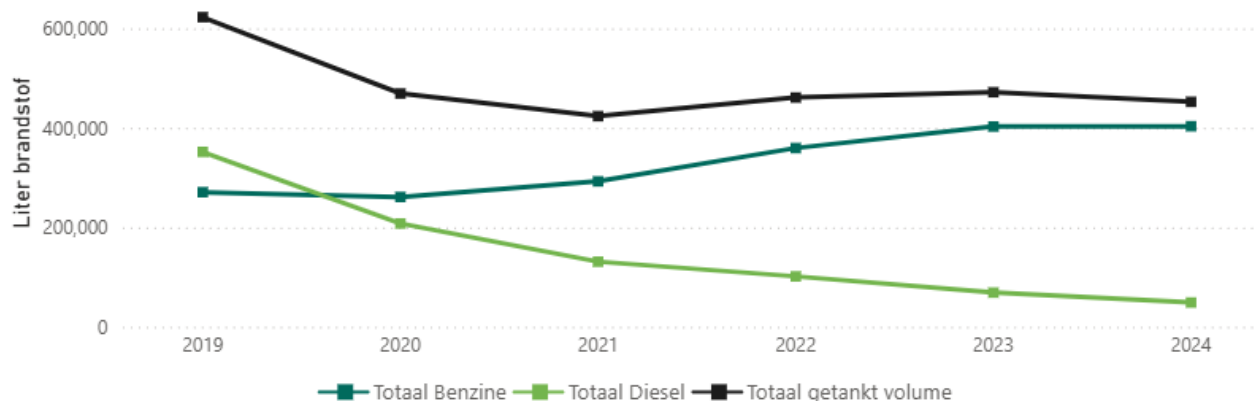
Zoals weergegeven in Figuur 8, heeft er de afgelopen jaren een verschuiving plaatsgevonden in de samenstelling van het wagenpark. De groei van Iv heeft geleid tot een uitbreiding van het wagenpark, maar tegelijkertijd stabiliseert het aandeel van voertuigen op fossiele brandstoffen. Er is bovendien een lichte stijging van het aandeel elektrische voertuigen in het wagenpark.

In 2024 is de totale CO₂-uitstoot van het wagenpark gestegen ten opzichte van 2023. Echter, de uitstoot per fte is gedaald van 1,71 ton CO₂ per fte in 2023 naar 1,44 ton CO₂ per fte in 2024, wat neerkomt op een afname van circa 16%.



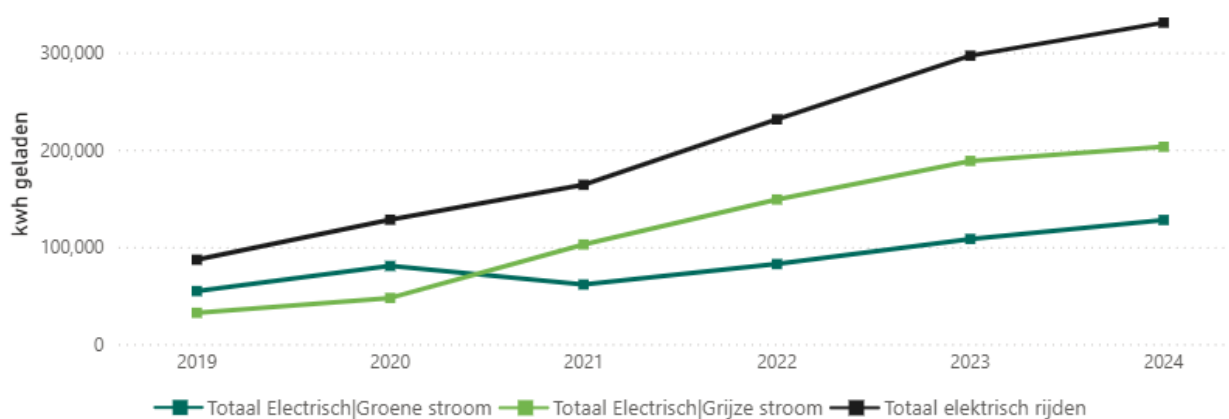
Figuur 8 - Samenstelling wagenpark - december 2024

- De trend in het verbruik van fossiele brandstoffen (Figuur 9) komt overeen met de veranderende samenstelling van het wagenpark. Het gebruik van diesel is sinds 2021 structureel gereduceerd. Het gebruik van benzine neemt sinds 2021 toe en lijkt sinds 2023 af te vlakken. Het totaal volume fossiele brandstoffen is sinds 2019 met 27% afgenomen. Het effect van deze verduurzaming is zichtbaar in het brandstofverbruik. De groei van de bedrijfsactiviteiten en het personeelsbestand heeft niet geresulteerd in een toename van het gebruik van fossiele brandstoffen.



Figuur 9 - Gebruik fossiele brandstoffen – heel 2024

- Sinds 2019 is het gebruik van de elektrische auto jaarlijks toegenomen (Figuur 10). Het aandeel groene stroom lijkt sinds 2023 te stabiliseren. Dit is mogelijk het gevolg van de hoge bezettingsgraad van de laadpalen op de vestigingen van Iv. De laadpalen in direct beheer van Iv worden gevoed met groene stroom. De gewenste uitbreiding van laadvoorzieningen bij onze panden loopt helaas nog vertraging op ten gevolge van de maximale aansluitcapaciteit.



Figuur 10 - Gebruik elektriciteit voor wagenpark – heel 2024

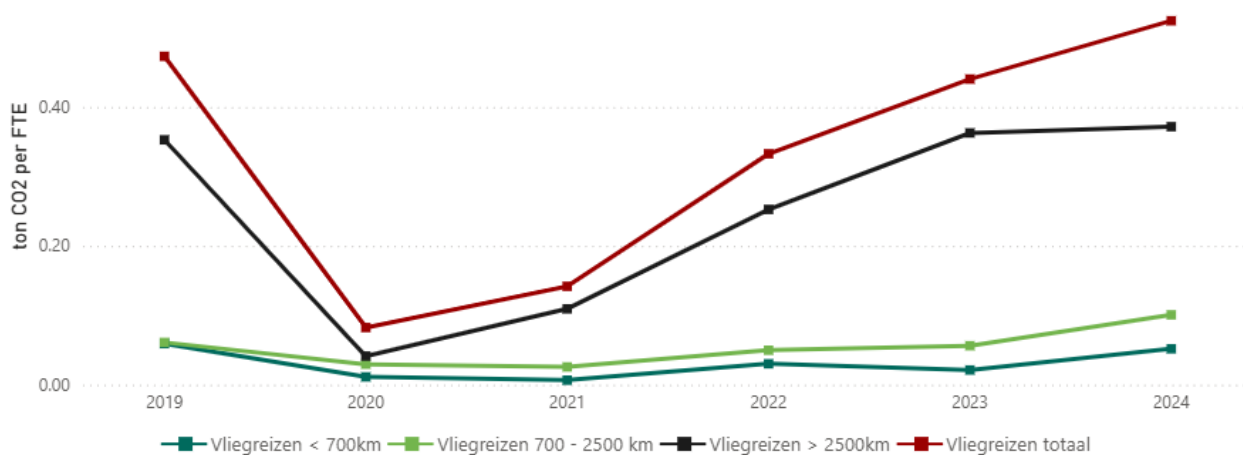


- Scope 1 - Aardgas gebruik

In 2024 is een lichte afname zichtbaar voor het aardgasgebruik ten opzichte van 2023 (Tabel 1). Gezien het kleine verschil verbinden wij hier geen conclusies aan.

- Scope 2 - Vlieguren

Vlieguren zijn verantwoordelijk voor 21% van de totale CO₂-uitstoot per FTE (Figuur 5). Door de toename van projecten buiten Europa is dit aandeel sinds 2020 toegenomen (Figuur 11).



Figuur 11 - CO₂-uitstoot ten gevolge van vlieguren – heel 2024

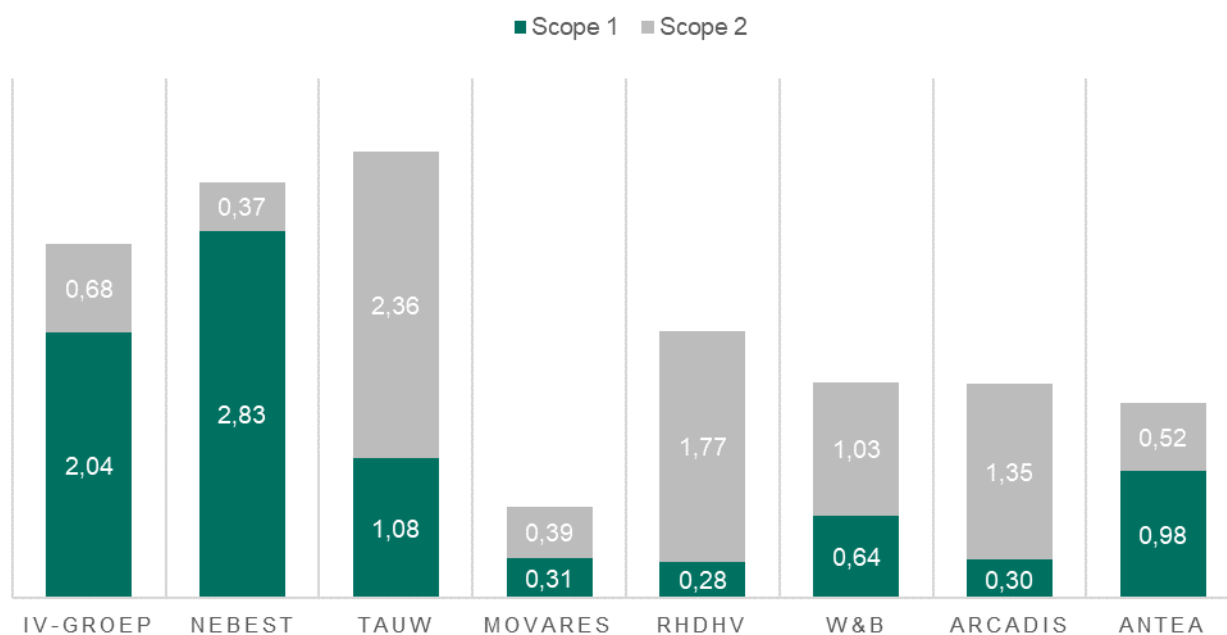
- Groene stroom

Voor alle panden in eigendom (backlease) van Iv-Groep wordt groene stroom ingekocht. De verhuurders van de gehuurde panden leveren deels groene en deels grijze stroom. Er is actief contact met onze verhuurders met het verzoek om groene stroom te ontvangen voor alle gehuurde panden. Dit heeft voor de gehuurde panden tot op heden nog niet geleid tot een omschakeling van grijze naar groene stroom.



2.7. Benchmark

Hoe doen we het nu ten opzichte van onze collega-ingenieursbureaus? Ter vergelijking zijn de cijfers van collega ingenieursbureaus over geheel 2023 geraadpleegd en vergeleken met de CO₂-footprint van Iv-Groep (Figuur 12).



Figuur 12 - Benchmark over heel 2023 (ton CO₂ per fte)

Uit deze inventarisatie blijkt Iv-Groep blijkt boven het gemiddelde te zitten qua CO₂-emissies. Echter, zoals ook in voorgaande rapportages is geconstateerd, valt op dat het lastig blijft om een transparant en eenduidig vergelijk met andere bureaus te maken. Vanuit het milieujaarverslag van een collega-ingenieursbureau is bijvoorbeeld bekend dat de woon-werk en de privé-kilometers in bedrijfswagens worden uitgesloten van de CO₂ footprint. Andere bureaus geven geen expliciete inzage over hoe de woon-werk en privé kilometers in bedrijfswagens worden berekend. Iv-Groep rekent deze kilometers tot scope 1, omdat deze door de werkgever worden betaald. Dit verschil, en de onbekendheid hoe andere bureaus hier in detail mee omgaan, beperken de interpretatiewaarde van deze benchmark. Uit een rondgang bij andere bureaus blijkt dat deze tegen dezelfde onduidelijkheid aanlopen. De verwachting is dat er met de implementatie van het 'besluit werkgebonden personenmobiliteit', en met de implementatie van de CSRD een eenduidiger vergelijk mogelijk wordt.



2.8. Evaluatie maatregelen CO₂-reductiebeleid

In het Milieumanagement Actieplan van Iv-Groep is vastgelegd hoe Iv de 10% reductie in 2025 wil behalen. De maatregelen zijn gericht op twee emissiestromen:

Tabel 4 - Reductiedoelstellingen per emissiestroom

Emissiestroom	Scope	Reductiedoelstelling
Zakelijke autoreizen	Scope 1	9,8%
Elektriciteit	Scope 2	17,1%

2.9. Conclusies

In de voortgangsrapportages over 2020 en 2021 was het effect van de Covid-crisis op de CO₂-footprint van Iv-Groep duidelijk zichtbaar (Figuur 4, in ton CO₂ per FTE). In deze jaren was er sprake van een sterk gereduceerde CO₂-uitstoot ten opzichte van het referentiejaar 2019. In 2022 was er voor het eerst sinds 2019 een toename waarneembaar. Deze stijging wordt voornamelijk toegeschreven aan het opheffen van de coronamaatregelen. In 2023 en 2024 is de CO₂-footprint daarentegen gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar.

Scope 1

In 2024 daalden de Scope 1 emissies met 16% ten opzichte van 2023 (Tabel 3), mede als gevolg van een toename in het personeelsbestand en efficiënter gebruik van voorzieningen. Vergeleken met het referentiejaar 2019 bedroeg de reductie in 2024 maar liefst 43%. Hiermee wordt de beoogde doelstelling van 9,8% reductie voor Scope 1 ruimschoots overtroffen.

Scope 2

Net als in voorgaande jaren zijn de Scope 2 emissies van Iv-Groep aanzienlijk lager dan de Scope 1 emissies. De ontwikkeling van de Scope 2 emissies wordt vooral beïnvloed door veranderingen in de zakelijke vliegreizen en het zakelijk gebruik van privéauto's. In 2024 stegen de Scope 2 emissies met 12% ten opzichte van 2023. Vergeleken met het referentiejaar 2019 bedraagt de reductie slechts 2%, waardoor deze afzonderlijke doelstelling van 17,1% reductie voor Scope 2 nog niet is behaald.

Scope 1 en 2

De totale reductie van Scope 1 en Scope 2 emissies bedraagt 34% ten opzichte van het referentiejaar 2019. Hiermee ligt Iv-Groep ruim voor op de beoogde reductie van 10% in 2025.

Nieuwe mijlpaal!

In 2024 bereikte de CO₂-footprint per FTE zelfs het laagste niveau sinds ons referentiejaar 2019 en ook sinds aanvang van onze metingen in 2013.



3 CO₂-emissie resultaten scope 3

3.1. Scope 3 doelstellingen, maatregelen en voortgang

Scope 3 emissies of overige indirecte emissies zijn een gevolg van de activiteiten van het bedrijf, maar komen voort uit bronnen die geen eigendom van het bedrijf zijn, noch beheerd worden door het bedrijf.

- Uit de inventarisatie van scope 3 emissies (versie 2.0 van 25 oktober 2022) is een rangschikking opgesteld voor de mate van invloed vanuit de divisies en ook de relatieve omvang van de uitstoot per sector.
- In het Milieumanagement actie plan van Iv-Groep zijn de Scope 3 doelstellingen verder geconcretiseerd.

In onderstaande tabel is de voortgang ten aanzien van de scope 3 reductiedoelstellingen weergegeven:

Nr.	Scope 3 doelstelling	Genomen maatregelen en voortgang
1	Iv-Groep wil in 2025 10% minder CO ₂ -uitstoot door woon-werkkilometers t.o.v. 2019: 115 ton CO ₂ /jaar.	Vanaf 2021 worden thuiswerk en woon-werkverkeer met eigen vervoer structureel bijgehouden. Hierdoor kan de uitkomst worden gespiegeld aan de doelstelling. Omdat het vervoersmiddel niet bekend is, wordt deze beoogde reductie als kilometers gerekend i.p.v. ton CO₂. Heel 2021 2.174.073 km / 777,9 = 2.996 km/FTE Heel 2022 2.579.760 km / 782,2 = 3.298 km/FTE Heel 2023 2.864.128 km / 855,2 = 3.349 km/FTE Heel 2024 3.302.822 km / 982,2 = 3.363 km/FTE Hieruit blijkt dat er sinds 2021 sprake is van een gestage toename van het woon-werkverkeer. Hiermee is de doelstelling van deze scope 3 maatregel nog niet behaald. Het is de verwachting dat er met de invulling van het besluit 'gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit' nauwkeuriger data beschikbaar komt om de CO₂-footprint ten gevolge van woon-werkverkeer te bepalen.
2	Iv-Groep wil in 2025 10% minder CO ₂ -uitstoot door woon-werkkilometers t.o.v. 2019: 115 ton CO ₂ /jaar.	Er wordt een verhuisvergoeding gegeven wanneer een medewerker dichterbij de werkplek komt wonen om een verlaging van de woon-werk afstand te stimuleren. • Het effect van deze maatregel is niet direct meetbaar.



3	In 2025 is bij 50% van alle ontwerp opdrachten die voldoen aan de opgestelde criteria aantoonbare aandacht voor CO ₂ -reductie en duurzaamheid.	Meer dan 50% van de ontwerpers, met invloed op materiaalkeuzes in ontwerpen, en projectleiders heeft een cursus gehad waarin aantoonbaar aandacht is voor het belang van materiaalgebruik en duurzame ontwerpmethoden. • Binnen de divisies wordt actief ingezet op het verwerven van kennis over circulariteit en duurzame ontwerpmethoden. Hierbij ligt de nadruk op betrokkenheid bij de keteninitiatieven gerelateerd aan het werkveld van de divisies.
4	In 2025 is bij 50% van alle ontwerp opdrachten die voldoen aan de opgestelde criteria aantoonbare aandacht voor CO ₂ -reductie en duurzaamheid.	CO ₂ -reductie krijgt aantoonbaar aandacht bij het inwerktraject van nieuwe adviseurs en projectleiders. • De terugkoppeling hierop volgt uit de milieu management review door de divisies.
5	In 2025 is bij 50% van alle ontwerp opdrachten die voldoen aan de opgestelde criteria aantoonbare aandacht voor CO ₂ -reductie.	In de stuurgroep is besloten om deze doelstelling alternatief in te vullen door duurzaamheid en CO ₂ -reductie te bespreken als onderdeel van toolbox meetings en/of (ontwerp)team vergaderingen. • De terugkoppeling hierop volgt uit de milieu management review door de divisies.
6	Keten analyse waterlijn en sliblijn	Toepassen CO ₂ -reducerende maatregelen uit analyse. Meer extern publiceren over de ketenanalyse, de bijbehorende doelstelling, mogelijke reductiemaatregelen en voortgang. Deze nieuwe analyse is in 2024 niet toegepast.
7	Keten analyse STS Container kranen	Toepassen CO ₂ -reducerende maatregelen uit analyse. Meer extern publiceren over de ketenanalyse, de bijbehorende doelstelling, mogelijke reductiemaatregelen en voortgang. Deze nieuwe analyse was in 2024 operationeel. Deze doelstelling wordt momenteel geëvalueerd.



4 Resultaten milieudoelstellingen binnen onze projecten

Naast de doelstellingen op de reductie van onze eigen CO₂-uitstoot, streeft Iv-Groep er ook naar om bij minimaal 50% van de projecten opportuun milieukansen te identificeren en uit te werken. Deze ambitie en de behaalde resultaten gaan veel verder dan alleen de vermindering van CO₂-emissies.

4.1. Project inventarisatie milieu

Aanpak

Met de kennis en ervaring die Iv in afgelopen 75 jaar heeft opgebouwd, wordt de opdrachtgever, bij voorkeur al voorafgaand aan de opdracht, betrokken bij de project specifieke afwegingen rond deze duurzame ontwerpprincipes. Door deze aanpak wordt optimaal gebruik gemaakt van de bewegingsvrijheid bij aanvang van een ontwerp, worden de implementatiekosten gereduceerd, en krijgen duurzame ontwerpprincipes zoals:

- Circulariteit,
 - Emissiereductie,
 - Beperken van afval,
 - Natuur inclusieve ontwerpprincipes,
 - Gebalanceerd waterbeheer en -hergebruik,
 - Verwijderen van toxische stoffen,
 - Multifunctioneel ruimtegebruik,
 - en de ontwikkeling van complexe oplossingen voor energietransitie
- ... de grootste kans van slagen!

Stap naar bredere doelstellingen dan de focus op emissiereductie.

Bovengenoemde ontwerpprincipes zijn beproefd en evident gunstig voor het milieu. En ook weten we dat winst voor het milieu veelal niet kan worden uitgedrukt in termen van CO₂-emissie(reductie). Voorbeelden hiervan zijn:

- Natuur inclusieve ontwerpprincipes.
Door intensieve samenwerking met onze ketenpartners kunnen we bij het ontwerp al in vroeg stadium anticiperen op de context van de omliggende natuur. Hierbij snijdt het mes aan twee kanten. Het bevorderen van biodiversiteit is een onmisbaar element bij klimaatadaptatie. En de uiteindelijke realisatie van het ontwerp staat nimmer los van het vergunningstraject.
- Gebalanceerd waterbeheer en -hergebruik.
Projecten voor 'gebalanceerd waterbeheer en -hergebruik' zijn essentieel voor het milieu. Hoewel de realisatie nog veelal gepaard gaat met een CO₂-uitstoot, wegen de voordelen ruimschoots op: Ze vergroten klimaatresistentie, bevorderen duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen en leveren daarmee een bijdrage aan het terugdringen van de waterschaarste.
- Verwijderen van toxische stoffen.
Een ontwerp voor het verwijderen van toxische stoffen uit oppervlaktewater, grondwater of proceswater zorgt voor schoon water en bevordert hergebruik van water. Dit versterkt het ecosysteem, draagt bij aan duurzaam waterbeheer, en helpt waterschaarste te bestrijden.



Hoewel de realisatie- en operationele fase mogelijk nog niet emissievrij is, zijn de voordelen van deze ontwerpprincipes binnen een project wel evident. Onze ontwerpers dragen hieraan bij door gericht advies te geven tijdens het ontwerpproces.

4.2. Resultaten project inventarisatie milieu

In Bijlage C zijn de resultaten bij de 'milieudoelstellingen in projecten' weergegeven, naar 'aantal projecten' en naar 'gefactureerd bedrag'.

Uitkomst naar aantal projecten

In 2024 zijn er 982 projecten geëvalueerd op duurzaamheid. Daarvan zijn er 248 projecten waar Iv tijdens het ontwerp het verschil heeft gemaakt en een duurzame(re) oplossing heeft geïntegreerd. Bij 734 projecten is de inzet voor duurzame(re) oplossing uiteindelijk niet verzilverd in het eindontwerp.

Uitkomst naar gefactureerde waarde

Om een evenwichtig beeld te krijgen van de duurzaamheids-score over het jaar 2024, is naast de evaluatie gebaseerd op het 'aantal projecten', ook geëvalueerd op basis van het 'gefactureerde bedrag'. Hierdoor weegt de omvang van een project evenredig mee in de uiteindelijke duurzaamheids-score. De 982 projecten met een "Ja" of "Nee" score vertegenwoordigen €103 miljoen aan facturatiewaarde. Hiervan heeft 43% (€44 miljoen) een positieve duurzaamheidsscore.

Hieruit blijkt enerzijds dat de groepsbrede doelstelling van 50% nog niet is behaald, terwijl anderzijds de resultaten per divisie sterk uiteenlopen. Meerdere divisies overtreffen deze doelstelling ruimschoots met scores van 64% tot zelfs 81%. De verschillen tussen de divisies zijn onder meer te verklaren door marktfluctuaties, het moment van projectafsluiting en ook de contractvorm. Daarnaast vindt er veel samenwerking en kennisuitwisseling plaats tussen de divisies. Daarom is het belangrijk om deze resultaten ook binnen de context van elke divisie te evalueren.

Breed scala aan duurzame inspanningen in 2024

Wanneer we deze cijfers combineren met de uitkomst van de enquêtes, wordt wederom duidelijk dat Iv zich ook in 2024 over de volle breedte heeft ingezet om duurzame invloed uit te oefenen binnen haar projecten. Binnen de verscheidenheid aan grote en kleinere projecten komt een breed scala van duurzame ontwerpthema's aan bod.

Hierbij zijn ook een aantal zeer omvangrijke projecten afgesloten met een prominente bijdrage aan de mondiale energietransitie. De groepsbrede inspanning om met vakinhoudelijke kennis proactief en aantoonbaar bij te dragen aan de duurzaamheidsvraagstukken van onze samenleving, komt hiermee steeds beter tot uiting.

4.3. Evaluatie projecten met gunningsvoordeel.

Omdat Iv-Groep Trede 5 gecertificeerd is voor de CO₂-Prestatieladder komen er meerdere projecten van Iv-Infra en Iv-Water in aanmerking voor gunningsvoordeel bij aanbesteding. Per project worden CO₂-reductiedoelstellingen geformuleerd en getoetst. Januari 2025 is de balans opgemaakt voor heel 2024. Hieruit blijkt dat 14 van de 31 projecten de beoogde reductiedoelstelling aantoonbaar hebben behaald.



5 Milieu wet- en regelgeving

5.1. Milieu wet- en regelgeving - Vastgoed

In het register milieu wet- en regelgeving (vastgoed) worden de wettelijke milieu eisen geïnventariseerd en beheerst, die een directe relatie hebben tot het vastgoed dat Iv-Groep bezit of huurt. Het beheer van het register milieu wet- en regelgeving (vastgoed) valt onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Huisvesting binnen Iv-Groep.

In 2023 en ook in 2024 is gebleken dat dit register niet actueel is en dat er een structurele revisie noodzakelijk is. Hierdoor is niet duidelijk of er in 2024 adequaat invulling werd gegeven aan de milieu wet- en regelgeving. Dit is een punt van zorg omdat het direct van invloed is op de duurzaamheidsdoelstellingen van Iv. Om deze reden heeft dit punt momenteel hoge prioriteit binnen Huisvesting.

5.2. Milieu wet- en regelgeving - Bedrijfsactiviteiten

Het register wet- en regelgeving wordt centraal door Iv-Groep beheerd. Hierin zijn ook een aantal specifieke eisen met betrekking tot Milieu opgenomen met een relatie tot de bedrijfsactiviteiten van Iv-Groep. Hierbij is specifiek aandacht voor het besluit "gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit". Dit register is in gezamenlijk beheer van het QHSE team en is ook in 2024 verder geactualiseerd. In 2024 lag er bovendien specifieke focus op de "Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)". Dit traject werd geïnitieerd door het CSRD-team binnen Iv en loopt door in 2025.



6 Bijlagen

A. Aantekeningen t.a.v. berekeningsmethodiek

Emissiestroom	Berekeningsmethodiek	Eenheid	Verantwoordelijke dataverzameling
FTE's	FTE's betreft vast personeel (aantal contracturen per medewerker) en inleenpersoneel. Cijfers worden ontleend aan de kwartaalrapportages verzorgd door afdeling F&C.	FTE	F&C
Gas	Voor panden Papendrecht, Alblasserdam, en Haarlem wordt de Eneco factuur gebruikt. Data uit overige panden worden bepaald o.b.v. eindafrekening of meterstanden.	M ³ GJ	Huisvesting & Gebouwbeheer
Elektra	Voor panden Papendrecht, Alblasserdam, en Haarlem wordt de Eneco factuur gebruikt. Data uit overige panden worden bepaald o.b.v. eindafrekening of meterstanden.	KWh	Huisvesting & Gebouwbeheer
Auto's	Werkelijk verbruikte liters benzine en diesel worden door de leasemaatschappijen aangeleverd. Wagenpark houdt verdeling auto's bij: 1) verdeling auto's per type brandstof, 2) verdeling auto's per divisie. Totaal aantal liters benzine per divisie wordt berekend door het percentage auto's per divisie van het totaal vermenigvuldigd met het totaal aantal verbruikte liters benzine. Zakenreizen met privéauto's en geboekte kilometers declarabel zijn beschikbaar via Power BI.	Liters kWh	Scope 1: Wagenpark beheer Scope 2: F&C Team Power BI
Vliegreizen	De reizigerskilometers van de vliegreizen worden per half jaar opgevraagd bij het zakenreismanagementbureau van Iv-Groep; BCD Travel. Alle vliegreizen verlopen via BCD Travel.	km	Team Power BI



- De rapportageperiode is gelijk aan het fiscale boekjaar en loopt van 1 januari tot en met 31 december. De cijfers worden elk jaar extern geverifieerd tijdens de audit van de CO₂-Prestatieladder.
- Ten opzichte van 2023 zijn er geen wijzigingen doorgevoerd in de manier waarop de emissies worden gekwantificeerd. Wel is de methodiek voor het vaststellen van de voortgang op de milieudoelstelling in de projecten geoptimaliseerd.
- Alle geïdentificeerde GHG-bronnen van CO₂ zijn verantwoord in deze rapportage. Verbranding van biomassa en binding van CO₂ (broeikasgasverwijdering) vindt binnen Iv-Groep niet plaats. Alle stoffen geïdentificeerd in NEN-ISO 14064-1:2018 § 9.3.1 onder de punten f en g zijn niet van toepassing voor Iv-Groep.
- Directe GHG-emissies vrijkomend uit airconditioning worden niet meegenomen. Lasgassen worden niet meegenomen: deze maken een niet materieel deel uit van de CO₂-footprint (zie facturen) en er is geen overeenstemming over conversiefactoren. Alle GHG-bronnen of sinks geïdentificeerd in NEN-ISO 14064-1:2018 § 9.3.1 onder punt h zijn niet van toepassing voor Iv-Groep.
- Onzekerheden
 - Door weersinvloeden kunnen doelstellingen niet altijd worden gehaald. Door koude of lange winterse omstandigheden wordt meer gas verstoekt. Bij hete of lange zomerse omstandigheden wordt meer elektra verbruikt bij koeling en ventilatie. Bij gehuurde kantoren wordt het verbruik van gas per m² ook beïnvloed door medehuursd. Vooral doordat het verbruik van gas per gehuurde verhoudingsgewijs wordt verrekend.
 - Een aantal gas- en elektrameterstanden zijn niet bekend bij uitgave van dit rapport. Deze metingen zijn daarom ingeschat op basis van zelfde of vergelijkbaar pand en voorgaand jaar. (Tabel 5).

Tabel 5 - Inschatting onbekende data met verwachte bandbreedte onnauwkeurigheid

Ontbrekende data 2024	Reden	Remedie	Equivalent CO ₂	Geschatte onnauwkeurigheid
Gas – Papendrecht dec '24	Geen data	waarde van dec '23 aangenomen ±20%	30,3 ton	+/- 6,1 ton
Gas – Haarlem dec '24	Geen data	waarde van dec '23 aangenomen ±20%	7,4 ton	+/- 1,5 ton
Gas – Sliedrecht juli t/m dec '24	Geen data	waarde van juli t/m dec '23 aangenomen ±20%	18,4 ton	+/- 3,7 ton
Gas – Den Bosch juli t/m dec '24	Geen data	waarde van juli t/m dec '23 aangenomen ±20%	3,4 ton	+/- 0,7 ton
Gas – Delft juli t/m dec '24	Geen data	waarde van juli t/m dec '23 aangenomen ±20%	5,4 ton	+/- 1,1 ton
Elektra – Almere juli t/m dec '24	Geen data	waarde van juli t/m dec '23 aangenomen ±20%	12,4 ton	+/- 2,5 ton
Elektra – Haarlem dec '24	Geen data	waarde van dec '23 aangenomen ±20%	0,0 ton	+/- 0,0 ton
Elektra – Delft aug t/m dec '24	Geen data	waarde van aug t/m dec '23 aangenomen ±20%	5,5 ton	+/- 1,1 ton
Elektra – Den Bosch juli t/m dec '24	Geen data	waarde van juli t/m dec '23 aangenomen ±20%	8,2 ton	+/- 1,6 ton
Elektra – Sliedrecht juli t/m dec '24	Geen data	waarde van juli t/m dec '23 aangenomen ±20%	0,0 ton	+/- 0,0 ton
Elektra – Nieuwegein juli t/m dec '24	Geen data	aanname op basis van data heel '22, aangenomen ±60%	15,3 ton	+/- 9,2 ton
Gasmotor – Almere - juli t/m dec '24	Geen data	aanname op basis van data heel '22, aangenomen ±60%	3,9 ton	+/- 2,4 ton
Gasmotor – Arnhem - juli t/m dec '24	Geen data	waarde van juli t/m dec '23 aangenomen ±20%	8,3 ton	+/- 1,7 ton
Gasmotor – Nieuwegein - juli t/m dec '24	Geen data	aanname op basis van data heel '22, aangenomen ±60%	8,2 ton	+/- 4,9 ton
Verdeelsleutel Locatie Sliedrecht t.b.v. Gas & Elektra	N.a.v. verhuizing Iv-Water nog geen nieuwe verdeelsleutel ontvangen.	Huidige verdeling aanhouden, aangenomen ±40%	18,4 ton	+/- 7,4 ton
Totaal			145,1 ton	+/- 27 ton



- Er is blijvend overleg met de beheerders van de panden om een accuratere manier van opname te bereiken. Ook wordt gepoogd om middels aanvullende informatie op facturaties van de verhuurder de juiste data te achterhalen. Dit heeft echter nog niet geleid tot een reductie van het aandeel onbekende gegevens. Wij zien t.o.v. 2023 een toename in de hoeveelheid onbekende data. Daarom zullen wij ons de komende jaren blijven inspannen om de hoeveelheid onbekende data te reduceren.
- Sommige waarden uit voorgaande rapportages (vanaf 2019) zijn ge-update overeenkomstig de definitieve vaststelling. Dit was meestal het gevolg van laat geboekte kilometers of nagekomen informatie over energieverbruik.



B. CO₂-emissie resultaten binnen de organisatorische grenzen

In onderstaande tabel is per divisie weergegeven hoeveel ton CO₂ werd uitgestoten, exclusief kantoor-gebonden uitstoot:

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Escher						
Benzine						0.0
Diesel						0.0
Elektrisch Grijze stroom						0.0
Elektrisch Groene stroom						0.0
Vlieguren < 700 km		0.4	0.0			1.2
Vlieguren 700 - 2.500 km		2.6		0.3	1.1	0.3
Vlieguren > 2.500 km			9.2	16.8	14.0	5.5
Zakenreizen met priveauto	0.5	0.0	2.6	0.9	0.2	0.1
Totaal	0.5	3.0	11.8	18.0	15.3	7.1
	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Iv-Bouw						
Benzine	20.2	19.2	30.5	48.7	49.6	50.4
Diesel	37.3	17.7	8.7	11.1	6.3	0.0
Elektrisch Grijze stroom			1.1	2.6	3.4	3.0
Elektrisch Groene stroom			0.0	0.0	0.0	0.0
Zakenreizen met priveauto	1.7	0.7	2.4	5.9	1.5	0.4
Totaal	59.3	37.7	42.8	68.5	60.8	54.0
	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Iv-Consult						
Benzine	60.8	57.6	50.8	61.0	67.0	69.7
Diesel	48.4	22.8	11.7	14.0	15.8	3.7
Elektrisch Grijze stroom	3.6	2.6	3.3	4.5	3.0	0.9
Elektrisch Groene stroom	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Vlieguren < 700 km	5.7	0.8	0.4	0.2		0.9
Vlieguren 700 - 2.500 km	4.8	2.0			0.4	
Vlieguren > 2.500 km	45.1	4.6		6.4	12.9	22.6
Zakenreizen met priveauto	13.7	10.4	4.7	1.4	2.7	1.4
Totaal	182.2	100.8	71.0	87.6	101.9	99.2



	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Iv-Groep						
Benzine	79.0	59.2	66.2	85.4	101.5	87.1
Diesel	41.6	20.2	23.5	25.0	12.6	6.8
Elektrisch Grijze stroom	1.6	1.3	5.0	7.9	4.9	9.6
Elektrisch Groene stroom	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Vlieguren < 700 km	1.5			1.8	0.4	1.9
Vlieguren 700 - 2.500 km	2.7	1.6		2.7	7.6	16.6
Vlieguren > 2.500 km	13.0	3.1		27.4	28.8	17.6
Zakenreizen met priveauto	10.3	5.2	19.5	31.9	14.8	19.9
Totaal	150.6	90.7	114.3	182.2	170.8	159.5

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Iv-Industrie						
Benzine	123.5	126.3	144.5	152.4	177.5	193.6
Diesel	214.9	126.5	79.0	55.7	28.5	6.8
Elektrisch Grijze stroom	5.6	5.7	12.7	15.2	13.6	11.3
Elektrisch Groene stroom	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Zakenreizen met priveauto	36.3	22.1	22.6	14.0	7.2	5.2
Totaal	380.7	281.0	259.2	237.5	227.0	217.2

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Iv-Infra						
Benzine	283.0	286.1	327.1	430.5	501.1	476.3
Diesel	638.4	387.1	251.5	189.0	141.9	135.4
Elektrisch Grijze stroom	6.2	9.9	21.6	30.6	24.4	26.6
Elektrisch Groene stroom	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Vlieguren < 700 km	1.1	1.2		0.2		0.6
Vlieguren 700 - 2.500 km	0.4	0.5	1.8	1.0	3.0	0.7
Vlieguren > 2.500 km					5.8	3.4
Zakenreizen met priveauto	35.6	19.3	22.9	3.6	2.6	6.2
Totaal	965.7	705.1	625.8	655.8	679.7	649.9

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Iv-Water						
Benzine	20.3	19.2	21.4	28.4	34.6	27.1
Diesel	44.7	25.3	5.8			0.0
Elektrisch Grijze stroom	1.0	0.6	2.2	2.6	1.5	2.2
Elektrisch Groene stroom	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Zakenreizen met priveauto	23.7	13.1	14.2	3.4	2.0	0.2
Totaal	89.8	58.3	43.6	34.5	38.2	29.6



	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Nevesbu						
Benzine	36.5	32.0	37.7	36.6	43.3	44.6
Diesel	20.5	15.2	11.7	13.9	9.5	6.8
Elektrisch Grijze stroom	2.0	1.3	2.2	3.7	4.9	3.5
Elektrisch Groene stroom	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Vliegereizen < 700 km	2.1	1.2		5.1	1.2	0.5
Vliegereizen 700 - 2.500 km	1.3	1.6	9.1	18.9	18.6	26.0
Vliegereizen > 2.500 km	44.8	7.8	57.0	63.9	115.2	127.9
Zakenreizen met priveauto	19.6	8.6	20.4	7.7	7.0	7.0
Totaal	126.9	67.7	138.1	149.7	199.7	216.3

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Iv-Offshore & Energy						
Benzine	117.6	107.1	125.7	150.3	160.1	187.6
Diesel	89.4	55.7	35.2	22.2	9.5	0.0
Elektrisch Grijze stroom	1.0	4.8	8.3	10.6	7.8	9.6
Elektrisch Groene stroom	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Vliegereizen < 700 km	33.7	5.2	4.8	16.4	16.6	45.8
Vliegereizen 700 - 2.500 km	36.2	14.4	9.1	16.1	17.5	55.4
Vliegereizen > 2.500 km	159.7	16.2	19.0	83.2	133.5	188.2
Zakenreizen met priveauto	30.7	19.1	7.1	6.4	7.2	9.2
Totaal	468.6	222.7	209.5	305.4	352.5	496.1



In onderstaande tabel is per vestiging weergegeven hoeveel CO₂ wordt uitgestoten:

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Alblasserdam						
Aardgas (gasvormig)	32.9	40.0	45.2	47.4	53.8	39.6
Grijs		0.0				
Groen Windkracht	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Totaal	32.9	40.0	45.2	47.4	53.8	39.6

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Almere						
Aardgas (gasvormig)		0.0	0.0			
Grijs		0.0	13.9	19.9	22.6	23.4
Groen Windkracht	0.0	0.0				
Warmtelevering Gasmotor	9.9	9.9	8.3	8.0	7.5	7.4
Totaal	9.9	9.9	22.3	27.8	30.1	30.9

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Arnhem						
Aardgas (gasvormig)		0.0	0.0			
Grijs		0.0	42.0	42.4	37.4	45.8
Groen Windkracht	0.0	0.0				
Warmtelevering Gasmotor	43.7	35.6	39.3	27.8	20.5	19.5
Totaal	43.7	35.6	81.3	70.2	57.9	65.3

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Den Bosch						
Aardgas (gasvormig)	8.0	8.2	12.2	10.3	8.6	9.7
Grijs		0.0	21.3	17.7	13.8	16.0
Groen Windkracht	0.0	0.0				
Totaal	8.0	8.2	33.5	27.9	22.5	25.8

	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Delft					
Aardgas (gasvormig)	7.8	14.4	7.0	12.4	13.6
Grijs		11.8	14.2	11.6	14.0
Groen Windkracht	0.0				
Totaal	7.8	26.2	21.2	24.1	27.6



	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Haarlem						
Aardgas (gasvormig)	35.9	35.8	33.7	41.6	40.3	40.5
Grijs		0.0				
Groen Windkracht	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Totaal	35.9	35.8	33.7	41.6	40.3	40.5

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Nieuwegein						
Aardgas (gasvormig)	38.9	20.5	0.0			
Grijs		0.0	0.6		26.1	30.7
Groen Windkracht	0.0	0.0				
Warmtelevering Gasmotor		13.2	0.0	24.5	23.2	22.9
Totaal	38.9	33.7	0.6	24.5	49.3	53.6

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Papendrecht						
Aardgas (gasvormig)	188.1	158.3	183.9	156.9	173.3	178.7
Grijs		0.0				
Groen Windkracht	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Totaal	188.1	158.3	183.9	156.9	173.3	178.7

	2019 - Q4	2020 - Q4	2021 - Q4	2022 - Q4	2023 - Q4	2024 - Q4
Sliedrecht						
Aardgas (gasvormig)	40.0	40.4	47.9	33.4	36.8	37.7
Grijs		0.0				
Groen Windkracht	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Totaal	40.0	40.4	47.9	33.4	36.8	37.7



C. Evaluatie milieudoelstellingen in projecten

Projecten totaal		Beoordeeld		"Ja"		"Nee"		"Uitgesloten"		Niet beoordeeld		Totaalscore	
Aantal	Gefactureerd ²	Aantal	Gefactureerd	Aantal	Gefactureerd	Aantal	Gefactureerd	Aantal	Gefactureerd	Aantal	Gefactureerd	Naar Aantal	Naar Volume
Projecten¹ met 'EndingDate' in 2024													
Advin	2 € 7.700	2 € 7.700						2 € 7.700					
Escher	36 € 3.736.023	35 € 3.483.223	4 € 2.830.521	31 € 652.702						1 € 252.800		11%	81%
Iv-Bouw	81 € 3.038.173	57 € 2.648.096	23 € 1.655.824	9 € 518.618	25 € 473.654	24 € 390.077						72%	76%
Iv-Consult	125 € 11.415.647	111 € 9.438.973	59 € 6.240.431	51 € 3.198.542	1	14 € 1.976.674						54%	66%
Iv-Heavy Industries	1 € 2.514	1 € 2.514		1 € 2.514									
Iv-Industrie	165 € 15.949.922	163 € 15.922.493	23 € 7.439.591	127 € 8.056.299	13 € 426.603	2 € 27.429						15%	48%
Iv-Industrie en Consult	80 € 5.203.327	80 € 5.203.327	15 € 3.519.078	53 € 1.562.561	12 € 121.688							22%	69%
Iv-Infra	612 € 52.052.832	573 € 47.015.412	103 € 7.917.614	410 € 37.975.399	60 € 1.122.398	39 € 5.037.420						20%	17%
Iv-Offshore & Energy	26 € 12.719.549	24 € 12.461.884	7 € 10.024.985	17 € 2.436.899		2 € 257.665						29%	80%
Iv-Water	61 € 9.448.326	53 € 7.344.209	12 € 4.582.682	26 € 2.556.253	15 € 205.274	8 € 2.104.117						32%	64%
MariTeam	4 € 5.918.259	2 € 53.327		2 € 53.327						2 € 5.864.932			
Nevesbu	44 € 4.066.379	40 € 3.710.401	2 € 210.071	7 € 1.401.132	31 € 2.099.198	4 € 355.979						22%	13%
Totaal	1237 € 123.558.650	1141 € 107.291.557	248 € 44.420.796	734 € 58.414.245	159 € 4.456.516	96 € 16.267.093						25%	43%

1) Binnen gestelde selectiecriteria.

2) Gefactureerd = Volledige facturatiewaarde binnen deze projecten.



D. Kwalitatieve verbeteringen

Scope 1 en 2 emissies

In aansluiting op de ontwikkelingen in 2023 zijn een aantal opties voor uitbreiding in PowerBI in 2024 verder uitgewerkt.



E. Normreferenties

Referentietabel NEN-EN-ISO-1464-1:2018

§9.3.1	Omschrijving	Deze rapportage
a)	description of the reporting organization	§1.1
b)	person or entity responsible for the report	§1.2
c)	reporting period covered	§1
d)	documentation of organizational boundaries	§1.3
e)	documentation of reporting boundaries, including criteria determined by the organization to define significant emissions	§1.3
f)	direct GHG emissions, quantified separately for CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, NF ₃ , SF ₆ and other appropriate GHG groups (HFCs, PFCs, etc.) in tonnes of CO ₂	n.v.t.
g)	a description of how biogenic CO ₂ emissions and removals are treated in the GHG inventory and the relevant biogenic CO ₂ emissions and removals quantified separately in tonnes of CO ₂	n.v.t.
h)	if quantified, direct GHG removals, in tonnes of CO ₂	n.v.t.
i)	explanation of the exclusion of any significant GHG sources or sinks from the quantification	Bijlage A
j)	quantified indirect GHG emissions separated by category in tonnes of CO ₂	§2.3
k)	the historical base year selected and the base-year GHG inventory	§1
l)	explanation of any change to the base year or other historical GHG data or categorization and any recalculation of the base year or other historical GHG inventory and documentation of any limitations to comparability resulting from such recalculation	n.v.t.
m)	reference to, or description of, quantification approaches, including reasons for their selection	§1.4
n)	explanation of any change to quantification approaches previously used	n.v.t.
o)	reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used	§1.4
p)	description of the impact of uncertainties on the accuracy of the GHG emissions and removals data per category	Bijlage A
q)	uncertainty assessment description and results	Bijlage A
r)	a statement that the GHG report has been prepared in accordance with this document	§1
s)	a disclosure describing whether the GHG inventory, report or statement has been verified, including the type of verification and level of assurance achieved	Bijlage A
t)	the GWP values used in the calculation, as well as their source. If the GWP values are not taken from the latest IPCC report, include the emissions factors or the database reference used in the calculation, as well as their source	n.v.t.



Iv-Groep b.v.

Noordhoek 37
3351 LD Papendrecht
Nederland

www.iv.nl

Telefoon +31 88 943 3000
Postbus 1155
3350 CD Papendrecht