



OPENBAAR

Voortgangsrapportage CO₂-Footprint

Eerste half jaar 2025

Revisie: 2

Datum: 29 november 2025

Iv-Groep b.v.

Engineering that Excites



Titel document: Voortgangsrapportage CO₂-Footprint

Ondertitel document: Eerste half jaar 2025

Revisie: 2

Datum: 29 november 2025

Opgesteld door: Mirjam Marijnissen

Paraaf:

Gecontroleerd door: Ageet Adriani

Paraaf:

Goedgekeurd door: Rogier Speksnijder

Paraaf:



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	5
2	CO₂-emissie resultaten scope 1 & 2	6
2.1.	Doel	6
2.2.	Resultaat totale CO ₂ -emissie eerste half jaar	6
2.3.	Resultaat totale CO ₂ -emissie per fte	7
2.4.	CO ₂ -emissie naar gebruiksfunctie	8
2.5.	Trends	9
2.6.	Benchmark kalenderjaar 2024	11
2.7.	Evaluatie maatregelen CO ₂ -reductiebeleid	11
2.8.	Evaluatie ProRail projecten met gunningsvoordeel	11
2.9.	Conclusie	12
3	CO₂-emissie resultaten scope 3	13
A.	Opmerkingen bij berekeningsmethodiek	15
B.	Kwalitatieve verbeteringen	18
C.	Normreferenties	19

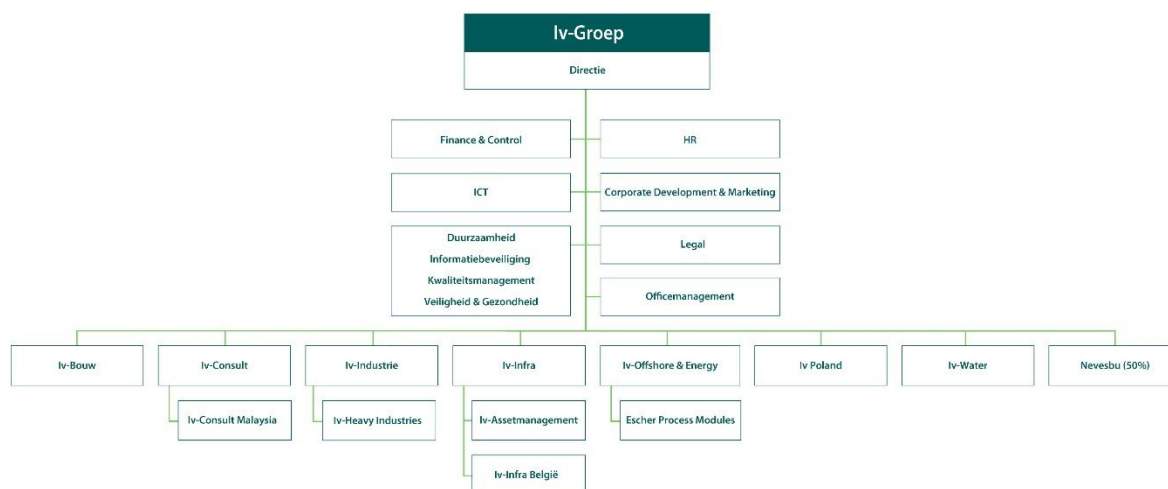


1 Inleiding

De emissie-inventarisatie over het eerste halfjaar van 2025 is de verantwoording voor certificeringseis 3.A.1. van de CO₂-prestatieladder en is uitgevoerd conform NEN-EN-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 (www.co2emissiefactoren.nl). Dit rapport heeft als doel om de CO₂-uitstoot te meten en te rapporteren over de voortgang in reductie ten opzichte van de beoogde doelstelling van **10% CO₂-reductie per fte in 2025** (met als referentiejaar 2019).

1.1. Beschrijving van de organisatie

Iv-Groep b.v. (hierna: Iv) is een wereldwijd opererend advies- en ingenieursbureau. Met meer dan 1000 professionals, biedt Iv een multidisciplinair dienstenpakket op de sectoren Industrie, Offshore & Energie, Installatietechniek, Infra, Maritiem, Bouw, Water en Handling. Iv werkt vanuit negen vestigingen in Nederland en vijf vestigingen in het buitenland. Iv is georganiseerd in een marktgerichte divisiestructuur. De verschillende divisies binnen Iv werken allen zelfstandig en onder hun eigen naam.



Figuur 1 - Organisatieschema¹ Iv

¹ Op het moment van het opstellen van dit document zijn alle activiteiten en werkzaamheden van Iv-Bouw ondergebracht bij Iv-Industrie. Deze mutatie is nog niet verwerkt in het organisatieschema van Iv.



1.2. Verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheid voor het vastleggen en rapporteren van de emissie-inventaris ligt bij de manager duurzaamheid van Iv. Bepalen, continueren en borgen van het CO₂-reductiebeleid ligt bij de stuurgroep duurzaamheid, bestaande uit de groepsdirectie, de directie of MT-lid van elke betrokken divisie en de manager duurzaamheid. De dagelijkse coördinatie binnen de divisies wordt verzorgd door de duurzaamheidscoördinatoren van elke divisie.

1.3. Afbakening rapportage

Iv-Infra, Iv-Water, Iv-Bouw, Iv-Industrie, Iv-Consult en Iv (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, naar rato van eigendom. 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) en scope 3 (alle indirecte uitstoot), zoals voorgeschreven door SKAO in Handboek 3.1. Vanaf 2025 wordt de CO₂-footprint in lijn met CSRD vereisten geïnventariseerd. Deze vereisten wijken af van de eisen in Handboek 3.1 van de CO₂-Prestatieladder. De verschillen zijn voornamelijk gerelateerd aan de onderverdeling van de scope 1, 2 en 3 posten. Hierdoor is de emissie-inventarisatie volgens CSRD niet in lijn met de CO₂-reductie doelstellingen van Iv, in het Milieumanagement Actieplan (MMAP) van 2020-2025. Om toch een goede evaluatie te kunnen maken op deze reductiedoelstellingen, is de CSRD data vertaald naar de rapportagewijze uit Handboek 3.1.

1.4. Data t.b.v. berekening

Alle conversiefactoren die gebruikt zijn voor deze berekening volgen uit de website www.co2emissiefactoren.nl en zijn verwerkt in de data van de eerste helft 2025. De conversiefactoren zijn bijgewerkt met het databestand van 3 juli 2025 uit bovengenoemde website. In Tabel 1 zijn alle kwantitatieve gegevens weergegeven die ten grondslag liggen aan de CO₂-emissie-inventarisatie.

Tabel 1 – Kwantitatieve gegevens t.b.v. CO₂-footprint berekening, per half jaar.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Scope 1								
Aardgas (gasvormig)	107.745	90.818	117.465	85.064	85.439	86.109	87.512	[m ³]
Benzine	129.611	134.147	122.867	176.779	202.896	205.157	184.232	[liter]
Diesel	193.606	120.909	69.707	53.781	39.206	26.992	22.729	[liter]
LPG	0	0	0	0	0	0	0	[liter]
CNG	301	0	0	0	0	0	0	[kg]
Elektrisch Grijze stroom	10.171	24.065	45.927	77.100	101.397	97.537	123.456	[kWh]
Elektrisch Groene stroom	17.244	40.726	27.471	40.150	55.503	63.851	80.819	[kWh]
Scope 2								
Grijs	0	0	87.420	84.794	122.107	120.230	55.726	[kWh]
Groen Windkracht	985.858	1.078.801	921.848	812.797	654.327	851.532	1.239.185	[kWh]
Warmtelevering Gasmotor	849	604	729	1.277	1.203	1.175	411	[G.J]
Vliegereizen < 700 km	78.513	19.427	820	40.897	43.048	90.608	69.082	[km]
Vliegereizen > 2.500 km	136.192	73.684	28.408	140.212	144.635	272.750	298.243	[km]
Vliegereizen 700 - 2.500 km	957.461	215.609	247.389	644.286	1.158.169	1.227.335	1.316.709	[km]
Zakenreizen met priveauto	382.843	297.665	322.305	194.045	106.525	129.779	(mix)	[km]

Hierin is:

Elektrisch Grijze stroom	Grijze stroom voor elektrisch rijden
Elektrisch Groene stroom	Groene stroom voor elektrisch rijden
Grijs	Grijze stroom voor kantoorpanden
Groen Windkracht	Groene stroom voor kantoorpanden
Zakenreizen met privé auto (mix)	Sinds 2025 is er accuratere data beschikbaar van de 'eigen' vervoermiddelen waarmee onze collega's zakelijk reizen. Dit wordt uitgesplitst naar vervoermiddel (auto of OV) en naar brandstofsoort.

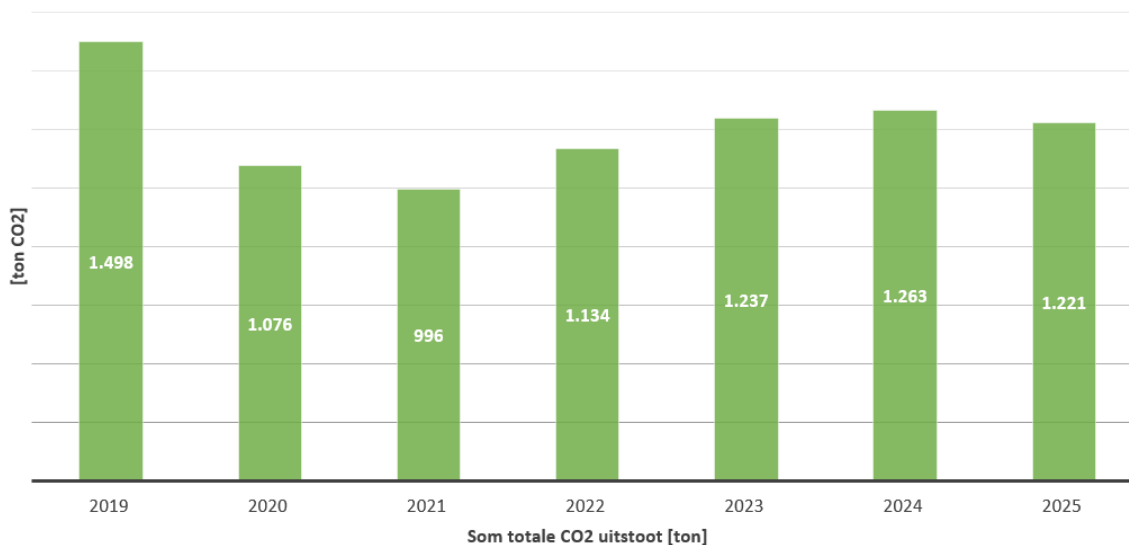


2 CO₂-emissie resultaten scope 1 & 2

2.1. Doel

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

2.2. Resultaat totale CO₂-emissie eerste half jaar



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



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



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

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aardgas (gasvormig)	204	171	221	177	178	185	187
Benzine	355	368	342	492	572	579	564
Diesel	625	391	227	175	128	88	79
LPG	1	0	0	0	0	0	0
CNG	0	0	0	0	0	0	0
Elektrisch Grijze stroom	7	13	26	40	34	32	33
Elektrisch Groene stroom	0	0	0	0	0	0	0
Scope 1 Totaal	1.192	943	816	884	912	884	862
Grijs	0	0	49	44	56	64	28
Groen Windkracht	0	0	0	0	0	0	0
Warmtelevering Gasmotor	31	22	26	34	31	29	16
Vliegreizen < 700 km	23	6	0	10	10	21	16
Vliegreizen > 2.500 km	27	15	6	24	25	47	51
Vliegreizen 700 - 2.500 km	141	32	36	101	182	193	207
Zakenreizen met priveauto	84	58	63	37	21	25	41
Totaal Scope 2 + mobiliteit onder werktijd (mow*)	306	133	180	250	325	379	359
Totaal Scope 1 + Scope 2 + mow*	1.498	1.076	996	1.134	1.237	1.263	1.221

*) mow = mobiliteit onder werktijd

2.3. Resultaat totale CO₂-emissie per fte

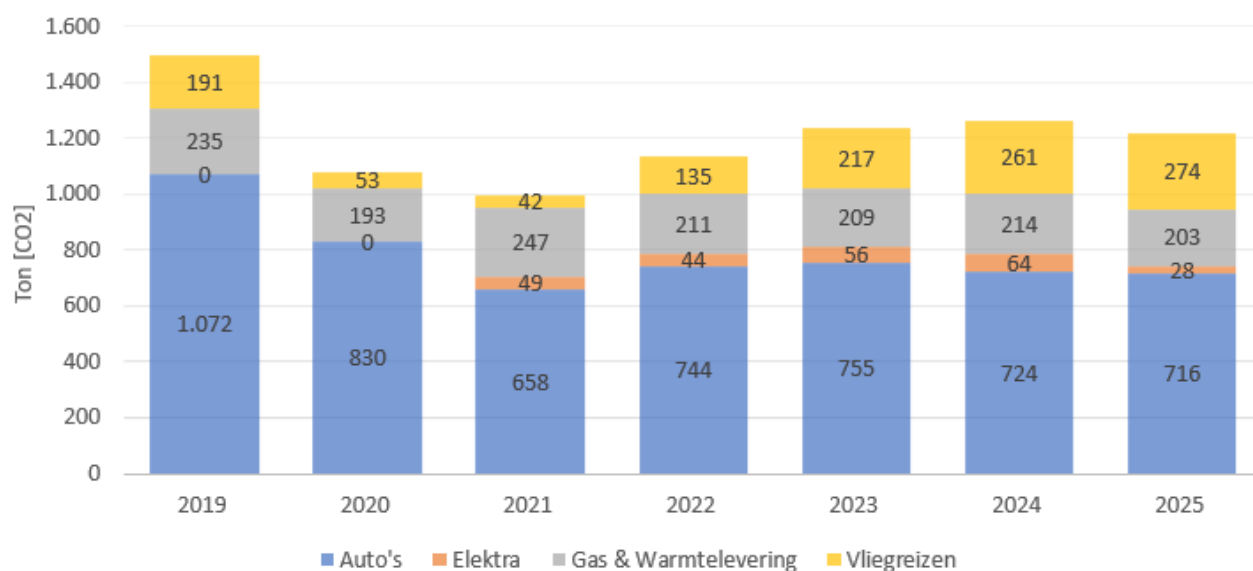
Tabel 3 - Som van Totale CO₂-uitstoot [ton/fte], eerste half jaar

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
FTE	763,8	763,3	794,7	769,6	873,1	970,5	962,0
Aardgas (gasvormig)	0,27	0,22	0,28	0,23	0,20	0,19	0,19
Benzine	0,46	0,48	0,43	0,64	0,66	0,60	0,59
Diesel	0,82	0,51	0,29	0,23	0,15	0,09	0,08
LPG	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CNG	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Elektrisch Grijze stroom	0,01	0,02	0,03	0,05	0,04	0,03	0,03
Elektrisch Groene stroom	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Scope 1	1,56	1,24	1,03	1,15	1,04	0,91	0,90
Grijs	0,00	0,00	0,06	0,06	0,06	0,07	0,03
Groen Windkracht	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Warmtelevering Gasmotor	0,04	0,03	0,03	0,04	0,04	0,03	0,02
Vliegreizen < 700 km	0,03	0,01	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02
Vliegreizen > 2.500 km	0,04	0,02	0,01	0,03	0,03	0,05	0,05
Vliegreizen 700 - 2.500 km	0,18	0,04	0,05	0,13	0,21	0,20	0,21
Zakenreizen met priveauto	0,11	0,08	0,08	0,05	0,02	0,03	0,04
Totaal Scope 2 + mow	0,40	0,17	0,23	0,32	0,37	0,39	0,37
Totaal Scope 1 + Scope 2 + mow	1,96	1,41	1,25	1,47	1,42	1,30	1,27
Toename/afname t.o.v. referentiejaar	0%	-28%	-36%	-25%	-28%	-34%	-35%

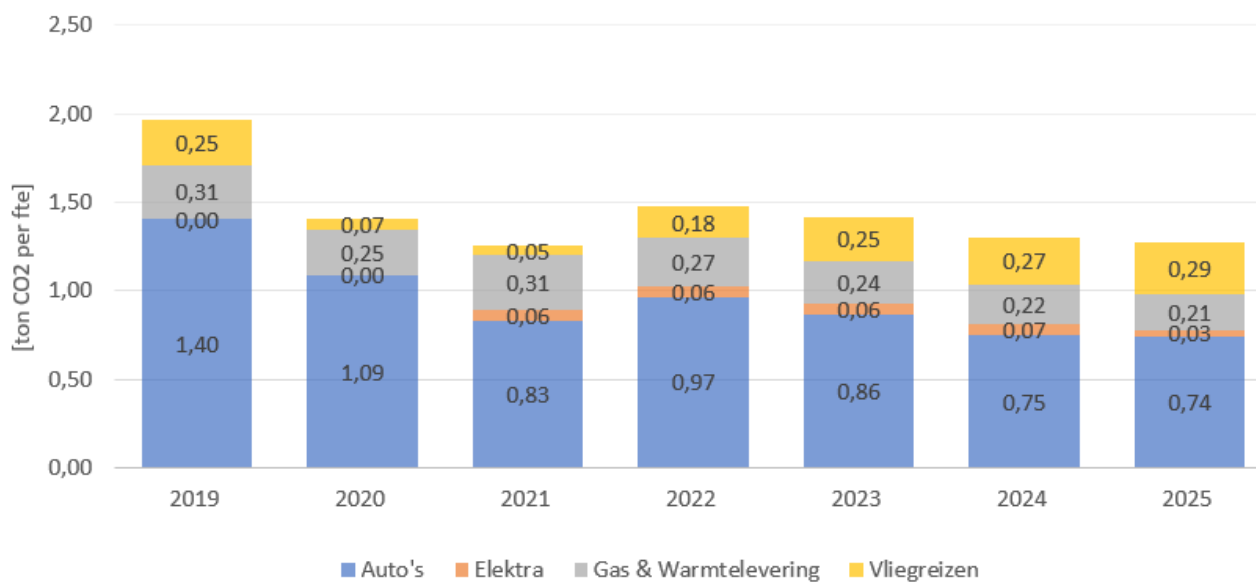
*) mow = mobiliteit onder werktijd



2.4. CO₂-emissie naar gebruiksfunctie



Figuur 4 - Uitstoot naar gebruiksfunctie eerste helft 2019 t/m 2025

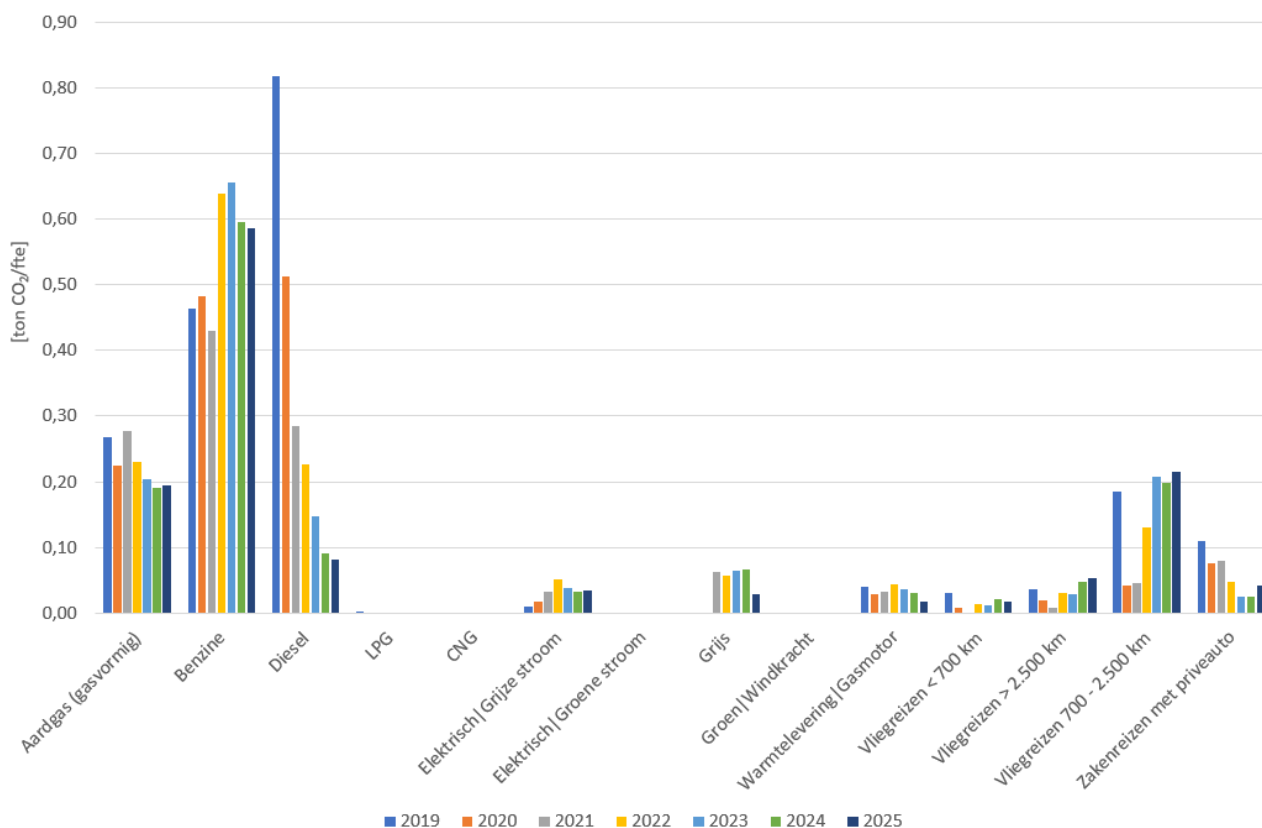


Figuur 5 - Uitstoot naar gebruiksfunctie eerste helft 2019 t/m 2025, per fte



2.5. Trends

In onderstaande tabel is te zien hoe de verschillende emissiestromen (per fte) zich de afgelopen 6 jaar hebben ontwikkeld.



Figuur 6 - Som van Totale CO₂-uitstoot per fte in eerste half jaar

Hierin is:

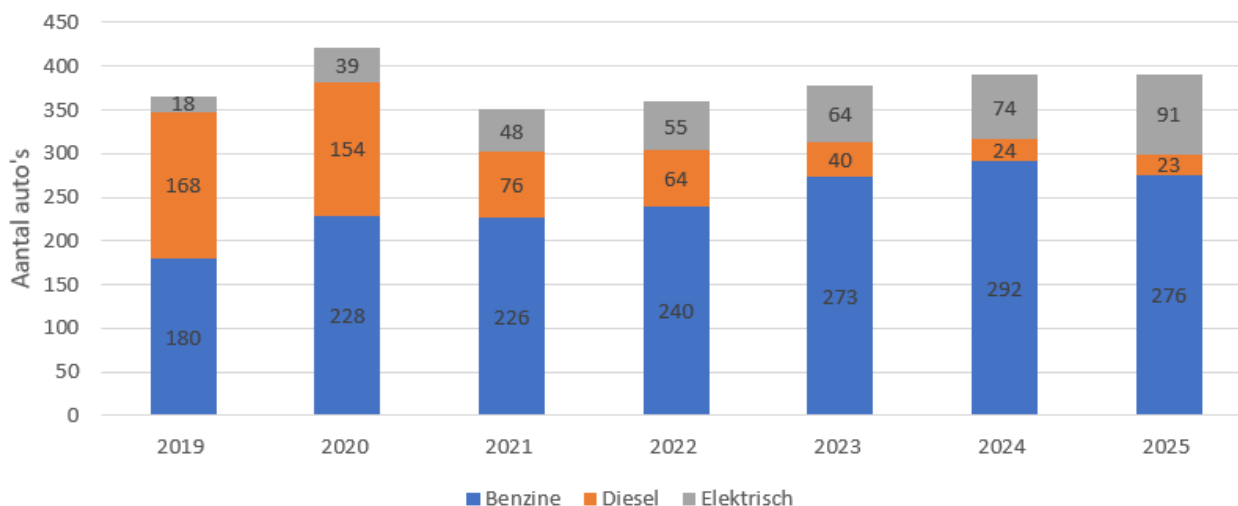
Elektrisch Grijze stroom	Grijze stroom voor elektrisch rijden
Elektrisch Groene stroom	Groene stroom voor elektrisch rijden
Grijs	Grijze stroom voor kantoorpanden
Groen Windkracht	Groene stroom voor kantoorpanden
Zakenreizen met privé auto (mix)	Sinds 2025 is er accuratere data beschikbaar van de 'eigen' vervoermiddelen waarmee onze collega's zakelijk reizen. Dit wordt uitgesplitst naar vervoermiddel (auto of OV) en naar brandstofsoort.



Meest opvallende trends:

Scope 1 - Wagenpark

In de eerste helft van 2025 is de wagenpark gerelateerde CO₂-footprint ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van dezelfde periode in 2024. (0,75 [ton CO₂/fte] in de eerste helft van 2024 en 0,74 [ton CO₂/fte] in de eerste helft van 2025). Afgelopen jaren heeft er een gestage verschuiving plaatsgevonden in de samenstelling van het wagenpark zelf (Figuur 7).



Figuur 7 - Samenstelling wagenpark - per 1 juli

- Het effect van de verduurzaming is zichtbaar in het brandstofverbruik. De trend in het verbruik van fossiele brandstoffen (Tabel 1) komt overeen met de veranderende samenstelling van het wagenpark. Het gebruik van diesel vertoont sinds 2019 een dalende lijn. En het gebruik van benzine neemt sinds 2023/2024 af. Het totaal getankte volume fossiele brandstoffen is hiermee sterk afgenomen.
- Op het moment van schrijven van deze rapportage is de hoeveelheid kWh elektrisch geladen wel bekend. Echter, door onduidelijkheid in de gerapporteerde data van de groene laadpalen is de verdeling tussen grijs- en groen-geladen elektriciteit in 2025 onbekend. Daarom is vooralsnog aangenomen dat de verdeling van grijs en groen geladen elektriciteit gelijk is aan dezelfde periode in 2024. In bijlage A wordt de bandbreedte bij deze aanname ingeschat. In de rapportage over heel 2025 wordt de geverifieerde data gepresenteerd.

Het beleid om het wagenpark verder te elektrificeren en het gebruik van elektrische auto's aan te moedigen heeft een positief effect op de reductie van de CO₂-emissie. Daarbij is het goed om te constateren dat een deel van de behaalde reductie ook gerelateerd is aan de lagere emissiefactor² voor grijze stroom (onbekend). Binnen de scope 1 en 2 emissies heeft de uitstoot van het wagenpark sinds 2019 structureel het grootste aandeel. Verdere inzet op elektrificatie van het wagenpark en het vergroenen van 'grijs laden' heeft daarom voor Iv het grootste potentieel voor verdere reductie van de scope 1 en 2 emissies.

Scope 1 - Aardgas gebruik

Over de eerste helft van 2025 is een lichte toename zichtbaar voor het aardgasgebruik ten opzichte van 2024 (Tabel 1). Voor Den Bosch en Sliedrecht ontbreken actuele meetwaarden. In bijlage A wordt de bandbreedte bij de aannames ingeschat.

Scope 2 - Vliegvluchten

Vliegvluchten hebben op de totale CO₂-uitstoot per FTE een aandeel van 23% (Figuur 5). De emissie ten gevolge van vliegvluchten is afgelopen jaar licht toegenomen van 0,27 [ton CO₂/fte] in de eerste helft van 2024, naar 0,29 [ton CO₂/fte] in de eerste helft van 2025 (Tabel 3). Vergelijken met 2019 is er sprake van een

² "Stroom (onbekend) gridmix" in 2024 = 0.328 [kg CO₂/kWh]. En "Stroom (onbekend) gridmix" in 2025 = 0.268 [kg CO₂/kWh].



toegenomen CO₂-uitstoot per FTE, gerelateerd aan vliegreizen. Dit is verklaarbaar door een toename van de projecten in Azië.

Scope 2 - Groene stroom

Ten gevolge van de opbouw van nieuwe datastructuur, was er ten tijde van het opstellen van deze rapportage geen sluitende rapportage van elektra gebruik van de panden. Daarom zijn voor de ontbrekende maanden de waarden uit 2024 overgenomen. In bijlage A wordt de bandbreedte bij deze aanname ingeschat.

Voor alle panden in eigendom (backlease) van Iv 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.

2.6. Benchmark kalenderjaar 2024

In de huidige overgangsfase naar CSRD conforme rapportage, blijkt de wijze van CO₂-footprint berekening tussen de ingenieursbureaus onderling niet overeenkomstig. Naar verwachting zullen de ingenieursbureaus binnenkort wel uniformer gaan rapporteren en zal de onderlinge vergelijking beter mogelijk worden.

2.7. Evaluatie maatregelen CO₂-reductiebeleid

In het milieumanagement actieplan van Iv (versie 6.0 van 19 december 2023) is vastgelegd hoe Iv de 10% reductie in 2025 wil behalen. De maatregelen zijn gericht op twee emissiestromen:

Tabel 4 - reductiedoelstellingen per emissiestroom

Scope	Reductiedoelstelling
Scope 1	9,8%
Scope 2	17,1%

2.8. Evaluatie ProRail projecten met gunningsvoordeel

Omdat Iv Trede 5 gecertificeerd is voor de CO₂-Prestatieladder komen de ProRail projecten van Iv-Infra in aanmerking voor gunningsvoordeel. Per project worden CO₂-reductiedoelstellingen geformuleerd en getoetst. Iv-Infra heeft ten tijde van uitgave van deze rapportage 31 projecten gegund gekregen en/of in uitvoering. Iv-Water heeft 8 projecten met gunningsvoordeel.



2.9. Conclusie

Vergeleken met de eerste helft van 2024 is er in de eerste helft van 2025 sprake van een lichte daling van onze CO₂-emissie, zowel absoluut als gerekend per FTE. Hierbij plaatsen wij wel de kanttekening dat er naar schatting voor 52 ton CO₂ geen accurate data beschikbaar is. Dit komt overeen met 0,05 ton CO₂/FTE. Hiermee komt de totale Scope 1 en 2 emissie voor de eerste helft van 2025 uit op 1273 +/- 19 ton CO₂, of: 1,32 +/- 0,02 ton CO₂ per FTE. Zie de toelichting op deze onnauwkeurigheid in bijlage A.

Ten opzichte van de eerste helft van 2024 zijn de Scope 1 emissies in 2025 ongeveer gelijk gebleven. Ten opzichte van het referentiejaar 2019 bedroeg de reductie van de Scope 1 emissies in 2025 43%. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de beoogde doelstelling voor Scope 1 voor 2025. De verwachting is dat dit beeld in de tweede helft van 2025 niet verandert.

In vergelijking met de eerste helft van 2024 zijn de Scope 2 emissies in 2025 ongeveer gelijk gebleven. Ten opzichte van het referentiejaar 2019 bedroeg de reductie van de Scope 2 emissies in 2025 7%. Hiermee wordt de afzonderlijke doelstelling voor Scope 2 voor 2025 niet behaald. Gezien het toegenomen zakelijk verkeer naar onze klantenrelaties in Azië is het waarschijnlijk dat het zakelijk vliegverkeer gelijk zal blijven of zal toenemen in het komende jaar. De totale reductie van Scope 1 en Scope 2 ten opzichte van het referentie jaar 2019 bedraagt in 2025 35%. Over de tweede helft van 2025 worden geen significante veranderingen verwacht in de huidige trend van de CO₂-emissies. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat Iv haar totale³ CO₂-reductiedoelstelling voor 2025 heeft bereikt.

³ Scope 1 en Scope 2 samen.



3 CO₂-emissie resultaten scope 3

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 3.0 van 4 december 2023) 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 actieplan van Iv (versie 6.0 van 19 december 2023) zijn de Scope 3 doelstellingen opgenomen.
- In het kader van de CSRD heeft Iv een nieuwe Scope 3 analyse opgesteld. Deze zal in het voorjaar van 2026 worden gecommuniceerd.

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

Nr.	Scope 3 doelstelling	Genomen maatregelen en voortgang
1	Iv 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 structureel bijgehouden en kan dit beter worden gespiegeld aan de doelstelling. Eerste helft van 2024 1.654.750 km Eerste helft van 2025 1.735.831 km Conclusie: De beoogde doelstelling voor 2025 is niet behaald. Dit is voornamelijk te relateren aan het toegenomen personeelsbestand sinds 2019, gecombineerd met de absolute emissiereductie doelstelling. Voor de nieuwe doelstellingen voor woon-werkverkeer wordt gezocht naar een betere prestatie indicator.
2	Iv 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.	CO ₂ -reductie krijgt aantoonbaar aandacht in de projecten. Dit beleid is in 2022 opgezet en afgelopen jaren verder doorontwikkeld. Hierdoor is voor >50% van de projecten die voldoen aan de opgestelde criteria, aantoonbare aandacht voor CO ₂ -reductie. Deze scope 3 doelstelling is hiermee behaald.



Nr.	Scope 3 doelstelling	Genomen maatregelen en voortgang
4	In 2025 is bij 50% van alle ontwerp opdrachten die voldoen aan de opgestelde criteria aantoonbare aandacht voor CO ₂ -reductie.	<p>Binnen de overlegstructuur van de divisies wordt er aanvullend actief kennis gedeeld op het gebied van duurzaamheid.</p> <ul style="list-style-type: none">• Omdat de kennisgebieden per divisie verschillen, ligt de regie hiervoor bij de divisies zelf. De terugkoppeling hierop volgt uit de management review door de divisies.• In 2025 zijn binnen Iv-Infra en Iv-Water trainingen gestart ten aanzien van duurzaam ontwerpen en CO₂-reductie.
5	In 2025 is bij 50% van alle ontwerp opdrachten die voldoen aan de opgestelde criteria aantoonbare aandacht voor CO ₂ -reductie. Iv beoogt een CO ₂ -reductie van 10% binnen projecten die betrekking hebben op de waterlijn communale waterzuiveringen.	<p>Toepassen CO₂-reducerende maatregelen uit analyse. Meer extern publiceren over de ketenanalyse, de bijbehorende doelstelling, mogelijke reductiemaatregelen en voortgang.</p> <ul style="list-style-type: none">• Deze maatregel krijgt invulling binnen Iv-Water.
6	Nieuwe ketenanalyse; STS container kranen.	<p>Toepassen CO₂-reducerende maatregelen uit analyse. Meer extern publiceren over de ketenanalyse, de bijbehorende doelstelling, mogelijke reductiemaatregelen en voortgang.</p> <ul style="list-style-type: none">• Deze nieuwe analyse is in 2024 operationeel. Intern wordt hierover gerapporteerd middels de dashboards. Externe rapportage hierover ligt gevoelig i.v.m. geheimhouding.



Bijlagen

A. Opmerkingen bij 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, Alblasterdam, 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, Alblasterdam, 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: Wagenparkbeheer Scope 2: F&C
Vliegreizen	De reizigerskilometers van de vliegreizen worden per half jaar opgevraagd bij het zakenreismanagementbureau van Iv, BCD Travel. Daarnaast worden er in beperkte mate tickets geboekt, buiten BCD om. Deze worden bijgehouden door de officemanager in een online formulier.	km	F&C Officemanagers



- De rapportageperiode loopt van 1 januari tot en met 30 juni. De cijfers worden elk jaar extern geverifieerd. De laatste verificatie vond plaats in het voorjaar van 2025 door DEKRA inclusief afgifte van voldoende resultaat.
- In 2025 wordt er hard gewerkt aan de migratie van de CO₂-footprint berekening naar het Power BI dashboard, in lijn met de vereisten van de CSRD. Voor zover deze nu bekend zijn. Hierdoor is het format anders, maar de methodiek van berekenen wel gelijk. Een uitzondering hierop zijn de “zakenreizen met privé auto”. Sinds 2025 is er accuratere data beschikbaar van de vervoermiddelen waarmee onze collega’s zakelijke reizen maken. Dit wordt uitgesplitst naar vervoermiddel (auto of OV) en naar brandstofsoort.
- Alle geïdentificeerde GHG-bronnen van CO₂ zijn verantwoord in deze rapportage. Verbranding van biomassa en binding van CO₂ (broeikasgasverwijdering) vindt binnen Iv 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.
- GHG-emissies voortkomend uit airconditioning worden niet meegenomen. Lasgassen worden niet meegenomen: deze maken een niet materieel deel uit van de CO₂-footprint (zie ook memo⁴ GRPA250087-MEM-901). Alle GHG-bronnen of sinks geïdentificeerd in NEN-ISO 14064-1:2018 §9.3.1 onder punt h zijn niet van toepassing voor Iv.
- 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 medehuurders. Vooral doordat het verbruik van gas per gehuurde m² verhoudingsgewijs wordt verrekend.
 - Een aantal datapunten zijn niet bekend bij uitgave van dit rapport. Deze data is daarom ingeschat op basis van dezelfde, of vergelijkbaar post, van voorgaande jaren. (Tabel 5).

Tabel 5 - Inschatting onbekende data met verwachte bandbreedte onnauwkeurigheid

Ontbrekende data eerste helft 2025	Reden	Remedie	Equivalent CO ₂	Geschatte bandbreedte +/-	
Gas - Alblasserdam jan t/m jun 2025	Voorschot data	Voorschot data aangehouden ±10%	0	2,4	ton CO ₂
Gas - Den Bosch mei & juni '24	Geen data	waarde van mei t/m juni '24 aangehouden ±20%	3,3	0,7	ton CO ₂
Gas - Sliedrecht geen data jan t/m jun '25	Geen data	waarde van jan t/m april '23 aangehouden ±30%	19,3	5,8	ton CO ₂
Elektra - Alle panden - grijs - jan t/m jun 2025	4 maanden geen data	Ontbrekende waarden uit '24 aangehouden ±20%	26,3	5,3	ton CO ₂
Gasmotor - Arnhem - apr & juni '25	Geen data	Aanname op basis van data heel '22, aangenomen ±60%	2,8	1,7	ton CO ₂
Elektrisch rijden - Verdeling grijs/groen geladen	Data laadpalen onbekend	Aanname : 39,5% Groen geladen (zoals in 2024) ±10%	0	2,2	ton CO ₂
Totaal			52	19	ton CO ₂
		Totale emissie o.b.v. beschikbare data	1221		ton CO ₂
		Totale emissie in ontbrekende data	52		ton CO ₂
		Totale scope 1 + 2 emissie	1273 +/- 19		ton CO ₂
		Aantal fte	962		
		Totale emissie o.b.v. beschikbare data	1,27		ton CO ₂ /fte
		Totale emissie in ontbrekende data	0,05		ton CO ₂ /fte
		Totale emissie inclusief ontbrekende data	1,32 +/- 0,02		ton CO ₂ /fte
		Percentage emissie in ontbrekende data	4%		

- In 2025 is actief contact gezocht met de beheerders van de panden, om een accuratere manier van opname te bereiken. In 2025 heeft dit geleid tot accuratere informatie vanuit onze panden in Almere en Nieuwegein. Hier staat tegenover dat er in de eerste helft van 2025 vanuit Delft minder meetgegevens beschikbaar waren. Ten gevolge van de opbouw van nieuwe datastructuur, was er ten tijde van het opstellen van deze rapportage geen sluitende rapportage van elektra gebruik van de panden. Daarom zijn voor de ontbrekende maanden de waarden uit 2024 overgenomen. Naar

⁴ Memo Inschatting emissies ten gevolge gebruik koudemiddelen



schatting is over 4% van de totale emissie geen accurate brondata beschikbaar. In 2024 was dit nog 6%. Wij blijven ons inzetten voor het verkrijgen van de complete benodigde dataset.

- Om de betrouwbaarheid van de gepresenteerde footprint te verbeteren, zal in PowerBI de ontbrekende data al bij het aanleveren ruwe meetwaarden worden aangevuld.
- 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 energiegebruik.
- Het brandstofverbruik van zakelijk verkeer met openbaar vervoer is niet in deze rapportage meegenomen. Het gebruik van openbaar vervoer voor bezoek aan opdrachtgevers /werklocaties in Nederland was in 2025 beperkt tot enkele projecten.



B. Kwalitatieve verbeteringen

Berekening CO₂-Footprint

- In 2025 wordt er hard gewerkt aan de migratie van de CO₂-footprint berekening naar het Power BI dashboard, in lijn met de vereisten⁵ van de CSRD. Hierdoor is het format anders, maar de methodiek van berekenen wel gelijk. Het format is gebaseerd op de scope 1, scope 2 en scope 3, indeling conform het GHG protocol. De uitkomsten van het PowerBI dashboard zijn in deze rapportage verdeeld overeenkomstig handboek 3.1.
- Voor de “zakenreizen met privé auto” is vanaf 2025 een inhoudelijke aanscherping toegepast. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de accuratere data bij de vervoermiddelen waarmee onze collega's zakelijke reizen maken. Dit wordt uitgesplitst naar vervoermiddel (auto /motor of OV) en naar brandstofsoort.
- De reizigerskilometers van vliegreizen worden elk half jaar opgevraagd bij het zakenreismanagementbureau van Iv (BCD Travel). In 2025 is vastgesteld dat er in beperkte mate ook tickets buiten BCD Travel om worden geboekt. Vanaf 2025 worden deze vliegreizen geregistreerd via een online formulier dat door de officemanager wordt beheerd. Beide databronnen worden vervolgens samengevoegd in PowerBI.

⁵ De CSRD vereisten zijn in 2025 in ontwikkeling en staan ten tijde van deze rapportage niet vast.



C. Normreferenties

Referentietabel NEN-EN-ISO-14064-1:2018

§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	§2,2; §2,3
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	§2,2; §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	Bijlage A
n)	explanation of any change to quantification approaches previously used	Bijlage A
o)	reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used	Bijlage A
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