



SIKA NEDERLAND B.V. CO₂ PRESTATIELADDER

ENERGIEBEOORDELING

Eerste half Jaar 2024

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Rapporterende organisatie	3
1.2.	Verantwoordelijk persoon	4
1.3.	Organisatorische grenzen	4
1.4.	ISO 14064-1 verklaring.....	4
2.	CO ₂ Footprint analyse.....	5
2.1.	Grondslag van de analyse	5
2.2.	CO ₂ data inventarisatie overzicht	6
2.3.	Periodevergelijking met basisjaar 2019	7
3.	Historische data.....	7
3.1.	Referentiejaar	7
3.2.	Wijzigingen in het referentiejaar of overige historische data	7
4.	Berekeningsmodellen.....	8
4.1.	Kwantificeringsmethodes	8
5.	Kwantificering.....	8
5.1.	Referentie conversiefactoren	8
5.2.	CO ₂ emissies door verbranding van biomassa	8
5.3.	Reductie of verwijdering in CO ₂ equivalenten.....	8
6.	Energiebeoordeling 2023	9
6.1.	Scope 1.....	9
6.2.	Scope 2.....	9
6.3.	Scope 3.....	10
6.4.	Totaal half jaar 2023	11
7.	Reeds genomen reductie maatregelen	12
8.	Participatie initiatieven	12
9.	Doelstellingen.....	13
10.	Conclusie	13
	Bijlage A: Verwijzingstabel IS14064-1	14
	Bijlage B: Budget/plan	15

1. Inleiding

Als organisatie zijn we ons bewust van de dringende noodzaak om onze CO₂-uitstoot te verminderen en onze impact op het milieu te minimaliseren. Met het oog op onze maatschappelijke verantwoordelijkheid en ons streven naar duurzaamheid stellen wij jaarlijks een energiebeoordeling op conform de vereisten van de CO₂-Prestatieladder [ISO 14064](#) en ISO 50001.

Deze energiebeoordeling heeft tot doel een gedetailleerd inzicht te verschaffen in onze CO₂-uitstoot en energieverbruik, en om mogelijke kansen voor verbetering te identificeren. Door het implementeren van effectieve energie-efficiëntie- en CO₂-reductiemaatregelen streven we ernaar om onze ecologische voetafdruk te verkleinen en onze positieve bijdrage aan het milieu te vergroten.

Deze energiebeoordeling is een belangrijke stap in onze reis naar duurzaamheid en zal dienen als leidraad voor het formuleren van strategieën en acties om onze CO₂-prestaties voortdurend te verbeteren. We zijn vastbesloten om onze inspanningen op het gebied van energie-efficiëntie te intensiveren en onze doelen voor CO₂-reductie te realiseren, terwijl we tegelijkertijd waarde blijven creëren voor onze stakeholders en bijdragen aan een schonere en groenere toekomst.

1.1. Rapporterende organisatie

Deze rapportage omvat de CO₂-footprint analyse van Sika Nederland B.V. van de locaties Deventer en Utrecht.

Sika Nederland B.V. is een 100% dochteronderneming van de in Zwitserland gevestigde Sika AG. De locatie in Utrecht heeft ca. 79 mensen in dienst en de locatie in Deventer heeft ca. 82 mensen in dienst (waarvan 5 uitzendkrachten in Deventer).

Met ingang van mei 2023 heeft ons bedrijf een significante groei doorgemaakt, wat heeft geresulteerd in een toename van het aantal medewerkers. Als gevolg van deze groei zijn de functies binnen de afdelingen Sales, Marketing en Finance uitgebreid om te voldoen aan de behoeften van onze groeiende organisatie.

Als onderdeel van onze groeistrategie heeft Sika een deel van het bedrijf MBCC, voorheen onderdeel van BASF, overgenomen en vervolgens doorverkocht. Het is belangrijk op te merken dat alleen de medewerkers die actief zijn binnen de functies Sales, Marketing en Finance zijn overgenomen als onderdeel van deze transactie. Deze medewerkers zijn nu werkzaam voor Sika Nederland. De invloed van de toename in personeel is klein. Er is wellicht een kleine toename in uitstoot vanwege toename in het aantal bedrijfsauto's (*8 auto's zijn mee overgenomen via ARVAL*).

Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de activiteiten binnen de vestigingen in Utrecht en Deventer, met als doel een beter begrip van hun operaties te verschaffen.

Sika Utrecht

De locatie in Utrecht is een handelsonderneming die oplossingen en producten biedt voor de bouw en industrie die via diverse verkoopkanalen op de Nederlandse markt gebracht worden. De activiteiten bestaan uit kantooractiviteiten, de opslag van de producten en het bezoek van klanten in Nederland. Met enige regelmaat wordt er gevlogen in verband met de vestigingslocatie van de moedermaatschappij.

Sika Deventer

De locatie in Deventer is een onderneming met activiteiten gericht op de ontwikkeling, inkoop, productie, levering en applicatie van primers, lijmen, gietlagen en coatings voor het maken, vervangen, onderhouden en repareren van sport- en commerciële vloeren. De activiteiten bestaan uit kantooractiviteiten, productie van sportvloer componenten, applicatie van sportvloeren en het bezoek van klanten in Nederland en in het buitenland. Met enige regelmaat wordt er gevlogen in

verband met de vestigingslocatie van de moedermaatschappij, tevens wordt er in het kader van de export over de hele wereld gevlogen.

1.2. Verantwoordelijk persoon

De statutair verantwoordelijk persoon voor de rapporterende organisatie is de algemeen directeur, de heer Remo van der Wilt.

1.3. Organisatorische grenzen

De organisatiegrenzen van Sika Nederland B.V. (locaties Deventer en Utrecht) zijn in het kader van CO₂ (kooldioxide)-bewustzijn bepaald volgens het principe van de operationele invloedssfeer van het te certificeren bedrijf. Binnen het GHG protocol wordt dit omschreven als “operational boundary”. In de praktijk betekent dit dat waar activiteiten onder regie van Sika Nederland B.V. vallen, de verantwoording voor de CO₂ productie wordt genomen: de sturing ligt duidelijk bij de eigen organisatie. Een A/C analyse is geüpdatet als onderdeel van de “operational boundary” bepaling.

Gezien het geringe aandeel van Sika Nederland B.V. in de totale omzet van de leveranciers is de opname in de “operational boundary” disproportioneel en daarmee niet maakbaar. De organisatiegrens voor de inventarisatie omvat alleen Sika Nederland B.V. (*locaties Deventer en Utrecht*).

1.4. ISO 14064-1 verklaring

Hierbij verklaart Sika Nederland B.V. dat deze rapportage voor het certificaat “CO₂-bewustzijn” is opgesteld in overeenstemming met de richtlijnen in NEN-ISO 14064-1, versie 2018.

Er zijn verificatieprocedures en -methoden vastgesteld om de gerapporteerde gegevens over broeikasgasemissies en -verwijderingen te verifiëren. De verificatieprocedures en -methoden worden gebruikt voor documentatiecontrole.

Verificatie omvat vaak een grondige controle van de documentatie die wordt gebruikt om broeikasgasemissies te kwantificeren en te rapporteren. Dit kan onder meer het controleren van meetgegevens, berekeningen, procedures, rapporten en andere relevante documenten omvatten.

2. CO₂ Footprint analyse

Om de CO₂-voetafdruk te analyseren, is eerst in kaart gebracht welke directe en indirecte emissies voortkomen uit de bedrijfsvoering van Sika Nederland.

2.1. Grondslag van de analyse

Op basis van de vastgestelde operationele grenzen zijn de CO₂-emissies en absorptie door de activiteiten van de organisatie geïdentificeerd. Bij de identificatie van emissies wordt, conform het Greenhouse Gas (GHG) Protocol, onderscheid gemaakt tussen drie bronnen van emissie (bekend als scopes) in twee categorieën: directe emissies en indirecte emissies.

Scope 1 – Directe emissies

- Brandstofverbruik wagenpark;
- Aardgasverbruik van de vestigingen.

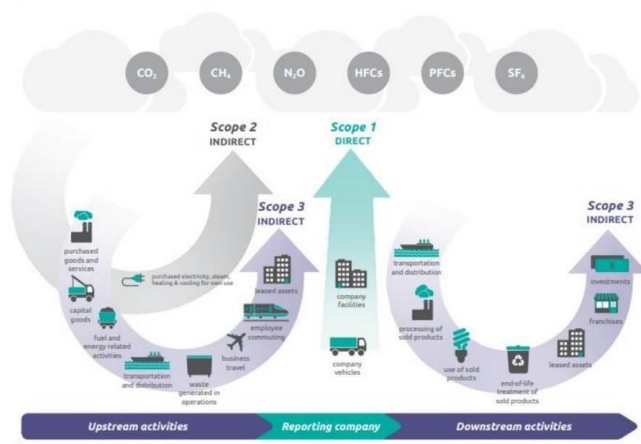
Scope 2 – Indirecte emissies

- Elektriciteitsgebruik van de vestigingen;
- Elektriciteitsgebruik door elektrische leaseauto's.

Scope 3 – Overige emissies

- Woon-werkverkeer met privévervoer en openbaar vervoer;
- Zakelijk verkeer met privévervoer en openbaar vervoer;
- Ook omvat het de productie van ingekochte materialen en uitbestede werkzaamheden zoals goederenvervoer, echter zijn deze nog niet onderzocht.

Scopediagram



Figuur 5.1. Het scopediagram van de GHG Protocol Scope 3 Standard.

De CO₂-uitstoot is opgesteld volgens de SKAO handleiding CO₂-Prestatieladder 3.1.

2.2. CO₂ data inventarisatie overzicht

Onderstaande tabel geeft gedetailleerd inzicht in de verschillende emissies binnen scope 1, 2 en 3. Binnen scope 1 omvat dit het gasverbruik aan de locaties Utrecht en Deventer. In scope 1 omvat tevens het brandstof verbruik van auto's en busjes als gevolg van transportbeweging.

Scope 2 omvat elektriciteitsverbruik op de locaties Utrecht en Deventer. Scope 2 omvat ook de elektrische auto's van verschillende leasemaatschappijen deze is onderverdeeld in groene stroom en stroom onbekend. Onder de groene stroom vallen de voertuigen die altijd met groene stroom worden opgeladen. Daarnaast is binnen scope 2 van elektrisch rijden emissiefactor "stroom onbekend" gebruikt vanwege het feit dat bepaalde auto's worden opgeladen bij laadpunten langs openbare wegen.

Scope 3 omvat vliegreizen, gedeclareerde kilometers en treinreizen.

CO2 data inventarisatie conform ISO 14064-1								
Jaartal:	2024							
Periode:	Januari - juni							
Naam:	Angela Mata							
Last Update	29/08/2024							
Scope	Category	Location	Component	Additional Data	Unit	Quantities	Emission factor	Tonnes CO2
Scope 1	Fuel used	Utrecht	Verwarming	Zonnebaan	m3 gas	59,328	2.134	126.6
		Deventer	Verwarming	Dordrechtweg Staverenstraat Duurstedeweg	m3 gas	4,716 8,324 26,895	2.134 2.134 2.134	10.1 17.8 57.4
		Utrecht / Deventer	LeasePlan	Diesel Benzine	Liter Diesel B7	3,188	3.256	10.4
					Liter Benzine E10	39,884	2.821	112.5
	Business car travel	Utrecht / Deventer	ALD	Diesel Benzine	Liter Diesel B7	1,337	3.256	4.4
					Liter Benzine E10	27,448	2.821	77.4
		Utrecht / Deventer	Wensink	Diesel Benzine	Liter Diesel B7	17,246	3.256	56.2
					Liter Benzine E10	0	2.821	0.0
	Utrecht / Deventer	ARVAL	Diesel Benzine	Liter Diesel B7	0	3.256	0.0	
				Liter Benzine E10	4,647	2.821	13.1	
Scope 2	Electricity purchased	Utrecht	Elektriciteit	Zonnebaan_56	KWh	90,419	0.003	0.3
		Deventer	Elektriciteit	Duurstedeweg Dordrechtweg Staverenstraat	KWh	114,201 6,273 8,293	0.003 0.003 0.003	0.3 0.0 0.0
	Business car travel	Utrecht / Deventer	Elektriciteit rijden	Leaseplan	kwh	27,485	0.328	
				ALD	kwh	24,057	0.328	
				ARVAL	kwh	555	0.328	
	Business car travel	Utrecht / Deventer	Elektriciteit rijden totalen (alleen invullen als bekend)	Grijze stroom	kwh	52,098	0.109	5.7
Scope 3	Business air travel 3	Utrecht / Deventer	Boeking agent	Vlucht <700 km	Kilometers	18,660	0.234	4.4
	Vlucht 700-2500 km			Kilometers	32,451	0.172	5.6	
	Vlucht >2500 km			Kilometers	110,478	0.157	17.3	
Personal car business travel 3	Utrecht / Deventer	Gedeclareerde kilometers voor zakelijke ritten		Kilometers	6,844	0.193	1.3	
Business train travel 3	Utrecht / Deventer	NS Business Card	Gereide kilometers	Kilometers	3,588	0.003	0.01076	
Totaal Ton CO2						521		

2.3. Periodevergelijking met basisjaar 2019

Half jaar cijfers 2024		
Onderwerp	Aantal	Percentage
Aardgas	211.83	40.7%
Personenvervoer	273.94	52.6%
Elektra	0.66	0.1%
Personenvervoer elektrisch	5.68	1.1%
Vliegen	27.29	5.2%
Treinreizen	0.01	0.0%
Zakelijke km in privéauto's	1.32	0.3%
Totaal	521	100%

Basis (half) jaar cijfers		
Onderwerp	Aantal	Percentage
Aardgas	236,66	41%
Personenvervoer	599,55	104%
Elektra	0,00	0%
Personenvervoer elektrisch	5,98	1%
Vliegen	45,10	8%
Treinreizen	0,00	0%
Zakelijke km in privéauto's	1,51	0,3%
Totaal	575	100%

Footprint percentage vergeleken met basisjaar						
Scope	Onderwerp	Basis (half)jaar	Half jaar	Percentage	Verschil	Reductie/Stijging?
Scope 1	Aardgas	236,66	211.83	89.5%	-10.5%	Reductie
	Personenvervoer	599,55	273.94	45.7%	-54.3%	Reductie
Scope 2	Elektra	0,00	0.66	0%	0%	N/A
	Personenvervoer elektrisch	5,98	5.68	95.0%	-5.0%	Reductie
Scope 3	Vliegen	45,10	27.29	60.5%	-39.5%	Reductie
	Treinreizen	0,00	0.01	0%	0%	N/A
	Zakelijke km in privéauto's	1,51	1.32	87.2%	-12.8%	Reductie
	Totaal	575	520.73	90.6%	-9.4%	Reductie

3. Historische data

3.1. Referentiejaar

Het referentiejaar voor de rapportages is 2019.

3.2. Wijzigingen in het referentiejaar of overige historische data

Tot 2020 hanteerde Sika Nederland een indeling van zakelijk verkeer met privévervoer en openbaar vervoer in scope 2. Handboek 3.1 sluit aan bij het Green House Gas protocol welke wereldwijd wordt gebruikt. Daarom valt 'business travel' vanaf 2021 onder scope 3. Verder hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden in het referentiejaar of de historische data die invloed hebben op de betreffende footprint.

4. Berekeningsmodellen

De berekeningsmodellen binnen de CO₂-Prestatieladder omvatten methoden voor het kwantificeren, vergelijken en verminderen van CO₂-uitstoot binnen organisaties. Deze modellen omvatten emissie-inventarisatie, CO₂-benchmarking, koolstofconversiefactoren en het stellen van CO₂-reductiedoelstellingen en -scenario's. Ze zijn essentieel voor het evalueren van CO₂-prestaties en het ontwikkelen van effectieve strategieën voor emissiereductie en duurzaamheid. Er is gekozen voor emissie inventarisatie door het verzamelen, registreren en monitoren van kwantitatieve gegevens.

4.1. Kwantificeringsmethodes

De kwantificering van grondstoffen naar CO₂-emissiewaarden is telkens gedaan door geregistreerde volume-eenheden van de gebruikte brandstoffen te benutten. De omrekening van volume naar emissiewaarden is eenduidig en geeft de meest betrouwbare vergelijking.

In de situaties waar geen volume-eenheden van brandstof beschikbaar waren, is gebruikgemaakt van de meest betrouwbare informatie die beschikbaar was. In het geval van zakelijke km in priveauto's is gebruik gemaakt van kilometers.

Het elektriciteitsverbruik van de Duurstedeweg (Deventer) en in Utrecht is genomen aan de hand van de factuur van het energiebedrijf (slimme meter).

Voor het overige elektriciteits- en gasverbruik is het aflezen van de meterstand genomen.

Vanwege de geldende wetgeving zijn dit de meest betrouwbare informatiebron(nen) die beschikbaar zijn.

Verklaring voor veranderingen in de kwantificeringsmethodes

Voor de berekening van de hoeveel m³ aardgas in Utrecht en Deventer is geen gebruik gemaakt van een nota, maar van een uitdraai van de actuele meterstanden over de van toepassing zijnde periode.

5. Kwantificering

5.1. Referentie conversiefactoren

De gebruikte conversiefactoren komen van www.co2emissiefactoren.nl
Hiervoor is de downloadlijst met conversiefactoren van 2023 gebruikt.

5.2. CO₂ emissies door verbranding van biomassa

De verbranding van biomassa is niet van toepassing.

5.3. Reductie of verwijdering in CO₂ equivalenten

Er wordt in ons proces geen CO₂ opgeslagen of verwijderd.

6. Energiebeoordeling 2023

6.1. Scope 1

Onderwerp	Ton CO ₂	Percentage t.o.v. het
1e Half Jaar 2019 aardgas:	236,7	0%
1e Half Jaar 2020 aardgas:	213,3	-9,9%
1e Half Jaar 2021 aardgas:	232,7	-1%
1e Half Jaar 2022 aardgas:	209,8	-11,4%
1e Half Jaar 2023 aardgas:	225,9	-4,5%
1e Half Jaar 2024 aardgas:	211,8	-10,5%
1e Half Jaar 2019 Personenvervoer:	285,6	0%
1e Half Jaar 2020 Personenvervoer:	226,1	-20,8%
1e Half Jaar 2021 Personenvervoer:	215,5	-24,5%
1e Half Jaar 2022 Personenvervoer:	218,3	-23,56%
1e Half Jaar 2023 Personenvervoer:	258,4	-56,9%
1e Half Jaar 2024 Personenvervoer:	273,9	-54,3%

Verminderd aardgasverbruik

Het aardgasverbruik is aanzienlijk gedaald, met een afname van 10,5% ten opzichte van het referentiejaar. Deze reductie is grotendeels te danken aan twee factoren: ten eerste de relatief milde winter, waardoor er minder verwarmingsbehoefte was, en ten tweede de implementatie van een geautomatiseerd verwarmingssysteem. Dit systeem handhaaft continu een stabiele temperatuur van 18 graden Celsius in de productieruimtes, wat bijdraagt aan een efficiënter energiegebruik.

Duurzamer personenvervoer

In het personenvervoer is een indrukwekkende daling van 54,3% gerealiseerd. Deze besparing komt vooral door de overgang naar energiezuinigere voertuigen. Naarmate leasecontracten aflopen, worden conventionele brandstofauto's steeds vaker vervangen door zuinigere modellen of volledig elektrische voertuigen. Dit draagt bij aan een duurzamer wagenpark en een aanzienlijke verlaging van de CO₂-uitstoot.

Reductie binnen scope 1

De totale reductie binnen scope 1 bedraagt **41,91%**, wat een belangrijke bijdrage levert aan het behalen van de gestelde klimaatdoelstellingen. Per 2024 is er voor scope 1 is een nieuwe doelstelling geformuleerd: een vermindering van 25% in 2027 ten opzichte van het referentiejaar 2019. Deze doelstelling is gebaseerd op volledige kalenderjaren, waarbij uitsluitend wordt gekeken naar de jaarlijkse rapportages, en niet naar halfjaarlijkse gegevens.

Tot en met 2023 is al een reductie van 7,8% gerealiseerd. In de jaarrapportage van 2024 zal worden geëvalueerd of de voortgang voldoende is om op koers te blijven voor het behalen van deze reductiedoelstelling.

6.2. Scope 2

Onderwerp	Ton CO ₂	Percentage t.o.v. het
1e Half Jaar 2019 elektra:	0	0%
1e Half Jaar 2020 elektra	0	0%
1e Half Jaar 2021 elektra:	0	0%
1e Half Jaar 2022 elektra:	0	0%
1e Half Jaar 2023 elektra:	0	0%
1e Half Jaar 2024 elektra:	0	0%

1e Half Jaar 2019 vervoer elektrisch:	6	0%
1e Half Jaar 2020 vervoer elektrisch:	11	183,3%
1e Half Jaar 2021 vervoer elektrisch:	13,8	230%
1e Half Jaar 2022 vervoer elektrisch:	16,6	277,7%
1e Half Jaar 2023 vervoer elektrisch:	17,71	196,4%
1e Half Jaar 2024 vervoer elektrisch:	5,68	-5,0%

Elektriciteitsverbruik

Het elektriciteitsverbruik op de locaties wordt als nul gerapporteerd, aangezien er volledig gebruik wordt gemaakt van groene stroom. Hierdoor zijn er geen CO₂-emissies verbonden aan het elektriciteitsverbruik.

Electrisch vervoer

Er is een reductie van 5% gerealiseerd in het elektrisch vervoer. De bestaande maatregelen, zoals thuiswerken en carpoolen waar mogelijk, blijven van kracht en blijken effectief. Tegelijkertijd is er een toename in het aantal vliegereizen. Dit heeft geleid tot een lager gebruik van elektrisch vervoer, maar wel tot een toename in de CO₂-uitstoot binnen scope 3.

Reductie binnen scope 2

Binnen scope 2 is een totale reductie van 5% gerealiseerd ten opzichte van het referentiejaar, wat een positieve ontwikkeling is na een periode van groei in het energieverbruik. De afgelopen jaren was er namelijk een toename zichtbaar, voornamelijk door de uitbreiding van het wagenpark met elektrische voertuigen en de groei van het bedrijf.

Een aanzienlijk deel van de elektrische voertuigen wordt opgeladen met groene stroom bij de laadpalen op de locaties in Utrecht en Deventer, wat bijdraagt aan de reductie in CO₂-uitstoot. Voor scope 2 is er een doelstelling geformuleerd om in 2027 een reductie van 20% te behalen ten opzichte van 2019. Tot en met 2023 werd echter nog geen significante reductie bereikt. Sterker nog, door de aanschaf van extra elektrische voertuigen nam het energieverbruik met 44,8% toe. Dit benadrukt het belang voor Sika om de komende jaren sterker te focussen op reductiemaatregelen. Deze doelstelling is gebaseerd op volledige kalenderjaren, waarbij alleen de jaarlijkse rapportages worden meegenomen en niet de halfjaarlijkse gegevens.

6.3. Scope 3

Onderwerp	Ton CO₂	Percentage t.o.v. het
1e Half Jaar 2019 Treinreizen:	0	0%
1e Half Jaar 2020 Treinreizen:	0	0%
1e Half Jaar 2021 Treinreizen:	0	0%
1e Half Jaar 2022 Treinreizen:	0,01	0%
1e Half Jaar 2023 Treinreizen:	0	0%
1e Half Jaar 2024 Treinreizen:	0	0%
1e Half Jaar 2019 vliegen:	45,1	0%
1e Half Jaar 2020 vliegen:	14,4	-68,1%
1e Half Jaar 2021 vliegen:	0,9	-98%
1e Half Jaar 2022 vliegen:	11,9	-73,6%
1e Half Jaar 2023 vliegen:	16,08	-64,3%
1e Half Jaar 2024 vliegen:	27,29	-39,5%
1e Half Jaar 2019 Priveauto's:	1,5	0%
1e Half Jaar 2020 Priveauto's	0,6	-60%
1e Half Jaar 2021 Priveauto's	0,3	-80%

1e Half Jaar 2022 Priveauto's:	1,6	2,9%
1e Half Jaar 2023 Priveauto's:	0,56	-63,2%
1e Half Jaar 2024 Priveauto's:	1,32	-12.8%

Treinreizen

In het eerste half jaar van 2024 is het aantal treinreizen zeer laag gebleven. Er is weinig gereist met de trein daarnaast is de emissiefactor heel laag. Er wordt wel gekeken om vaker de trein te pakken in plaats van het vliegtuig waar dat mogelijk is. Alle onderwerpen vertonen een aanzienlijke afname vergeleken met het referentiejaar. De treinreizen worden voornamelijk gemaakt door "externe" medewerkers die voor Corporate werken, maar op de loonlijst van Sika Nederland staan vanwege juridische aspecten en opbouw van pensioen. Gezien de lage emissiefactor is er geen verandering te zien en blijft de uitstoot in de percentage berekening hierbij op 0%. Er is een toename van 0.01 ton CO₂ uitstoot.

Vliegreizen

Hoewel er een algemene afname in vliegreizen zichtbaar is, is er in 2023 meer gevlogen dan in 2022. Dit komt voornamelijk door een toename van het aantal langeafstandsvluchten, veroorzaakt door de groei van de exportafdeling. Deze vluchten zijn noodzakelijk om externe importeurs te ondersteunen en de verkoop van producten te bevorderen.

Prive auto's

Hoewel een aantal medewerkers nog steeds met privéauto's rijdt, is het aantal ritten met privéauto's verder afgenomen. Dit is voornamelijk te danken aan de toename van het aantal elektrische voertuigen binnen het wagenpark, waardoor medewerkers vaker gebruikmaken van deze duurzamer vervoer.

Reductie binnen scope 3

Binnen scope 3 is een totale reductie van **12,09%** gerealiseerd ten opzichte van het basisjaar, waarbij alle onderdelen een aanzienlijke afname laten zien in vergelijking met het referentiejaar. Vanaf 2024 is er een ambitieuze doelstelling geformuleerd om in 2027 een reductie van 80% te bereiken ten opzichte van het referentiejaar. Deze doelstelling is gebaseerd op volledige kalenderjaren, waarbij uitsluitend wordt gekeken naar de jaarlijkse rapportages, en niet naar halfjaarlijkse gegevens.

In 2023 is al een reductie van 66,5% behaald, wat aantoont dat de organisatie goed op weg is om deze doelstelling te halen.

6.4. Totaal half jaar 2023

Onderwerp	Ton CO₂	Percentage t.o.v. het
1e Half Jaar 2019:	575	0%
1e Half Jaar 2020:	465	-19,1%
1e Half Jaar 2021:	463	-19,5%
1e Half Jaar 2022:	458	-20,3%
1e Half Jaar 2023:	519	-9,80%
1e Half Jaar 2024:	521	-9,4%

In totaal is er in het eerste half jaar van 2024 een reductie bereikt van **9,4%** ten opzichte van het referentie jaar 2019. Dit is een positieve ontwikkeling.

7. Reeds genomen reductie maatregelen

Elk jaar streeft Sika naar voortdurende verbetering en neemt maatregelen waar mogelijk om de uitstoot te verminderen. Het is gelukt om een reductie te bereiken, gezien het resultaat.

Onderstaande maatregelen zijn geïmplementeerd.

- Leaseauto's worden gebruikt en onderhouden volgens onderhoudscontracten, wat zorgt voor tijdig onderhoud en controle van voertuigen, zoals bandenspanning.
- Laadpalen zijn beschikbaar op locaties in Deventer (6 laadpalen) en Utrecht (8 laadpalen).
- Reisplanning gebeurt in samenspraak met leidinggevendenden, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan gecombineerde reizen en het gebruik van vliegtuig-, trein- of autoreizen wordt afgewogen.
- Een fietsplan is geïmplementeerd, waarbij elke medewerker een fiets ter beschikking krijgt (vanaf 2023).
- Thuiswerken wordt gestimuleerd, medewerkers mogen 40% van je contractuele uren per week thuiswerken om de personenmobiliteit te verminderen, zoals beschreven in het beleid dat is opgenomen in de personeelsgids.
- Zonnepanelen op het dak wekken duurzame energie op, die wordt geleverd aan derden.

8. Participatie initiatieven

Branche initiatieven en keteninitiatieven zijn beide gericht op het bevorderen van duurzame praktijken Sika Nederland neemt actief deel aan branche initiatieven en keten initiatieven.

Sika is aangesloten bij brancheverenigingen.

MVO Nederland

Is gericht op maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). Een netwerkorganisatie die bedrijven en organisaties uit verschillende sectoren samenbrengt om gezamenlijk aan duurzaamheid en maatschappelijke verantwoordelijkheid te werken.

VVVF

VVVF oftewel Vereniging van Verf- en Drukinktfabrikanten is een brancheorganisatie in Nederland die zich specifiek richt op de verf- en drukinktindustrie. Het is een sector gebonden initiatief dat de belangen van fabrikanten van verf en drukinkt behartigt en zich bezighoudt met diverse aspecten van deze industrie, waaronder technische ontwikkelingen, regelgeving, veiligheid, duurzaamheid en milieu. VVVF is een branche-initiatief dat zich richt op de verf- en drukinktsector en zich inzet voor duurzaamheid, veiligheid en milieu in deze industrie.

Sika neemt actief deel aan onderstaande keten initiatieven:

- Project opwaarderen;
- P2P Sportvloer;
- Pulastic led court;
- Nieuwe rijden applicatie.

Positie van de organisatie t.o.v. concurrenten

Om een betrouwbaar beeld te krijgen wil Sika zich vergelijken met concurrenten. Dit geeft een betrouwbaarder beeld omdat zij soortgelijke activiteiten uitvoeren ook op het gebied van uitstoot maakt dit het meer inzichtelijk in plaats van met sectorgenoten via VVVF. Bedrijven binnen de VVVF hebben daarentegen vaak een heel andere bedrijfsvoering en niet vergelijkbare bedrijfsactiviteiten. De grootste concurrenten zijn geanalyseerd op basis van deskresearch. Aan de hand hiervan is een vergelijking gemaakt. Uit dit onderzoek is gebleken dat Sika gecategoriseerd is als hoog ambitieus.

9. Doelstellingen

Het doel is om voortdurend te streven naar emissiereductie. Om dit te bereiken, zijn specifieke doelstellingen opgesteld voor elke scope.

Sika Nederland B.V. heeft als doelstelling om in 2027 haar uitstoot met 28% te reduceren ten opzichte van het referentiejaar 2019. In het eerste half jaar van 2024 is er een reductie van 9,4% behaald.

Scope 1

Binnen scope 1 is de doelstelling opgesteld om een CO₂ reductie te behalen van 25% in 2027 t.o.v. referentiejaar 2019. Er werd onderzoek gedaan naar de te nemen maatregelen. Dit onderzoek zal in 2024 voortgezet worden.

- Energiescan is uitgevoerd om te bepalen waar reductie mogelijk is. De volgende 2 opties worden dan overwogen:
 1. Gebruik duurzame warmte en of warmte/ koude opslag in PGS 15 ruimtes.
 2. Isolatie plaatsen.
- Er wordt door de fleetmanager onderzoek gedaan naar het vervangen van diesel busjes naar HVO diesel busjes die zullen bijdrage aan vermindering in uitstoot.

Er is binnen scope 1 in het eerste half jaar van 2024 een reductie behaald van 44,91%.

Scope 2

Binnen scope 2 is de doelstelling opgesteld om een CO₂ reductie te behalen van 20% in 2027 t.o.v. referentiejaar 2019. Dit kan gerealiseerd worden door onderstaande maatregelen te nemen:

- De doelstelling is om het elektriciteitsverbruik te reduceren op de locatie Utrecht. Hier zal het komende jaar ledverlichting geplaatst gaan worden.
- Reductie op brandstof door aanschaf elektrische auto's indien lease contracten aflopen.

Scope 3

Binnen scope 3 is de doelstelling op gesteld om een CO₂ reductie te behalen van 80% in 2027 t.o.v. referentiejaar 2019. Dit wordt gedaan door de volgende maatregelen:

- Stimuleren om minder te vliegen

In het eerste half jaar van 2024 is er een reductie bereikt binnen scope 3 van 12,09%.

10. Conclusie

De doelstellingen zijn per 2024 herzien. Binnen scope 1, 2 en 3 is een reductie behaald. Daarmee is Sika op de goede weg. De komende periode moet blijken of de maatregelen effectief genoeg zijn om uiteindelijk in 2027 de reductiedoelstellingen te realiseren. Het [budget/plan](#) zoals opgenomen in de bijlage wordt gevolgd. Gedurende het jaar worden periodieke evaluaties uitgevoerd waarin resultaten worden geëvalueerd, gemonitord en indien nodig bijgesteld. Jaarlijks wordt de directiebeoordeling uitgevoerd. Elk half jaar wordt informatie en data verzameld om de CO₂ footprint analyse te doen ([CO₂ inventarisatie](#)). Daarnaast zijn er periodiek overleggen waarbij wordt gemonitord en actief maatregelen geformuleerd worden die bijdrage aan de reductie van CO₂ en aan duurzaamheid.

Bijlage A: Verwijzingstabel IS14064-1

§ 7.3.1	Omschrijving	Aangetoond in
a.	Beschrijving van de rapporterende organisatie.	Rapporterende organisatie
b.	Verantwoordelijke functionaris.	R. van der Wilt
c.	Rapportage periode.	3.1 Rapportageperiode
d.	Organisatorische grenzen beschreven.	Organisatorische grenzen
e.	Documentatie van grenzen van rapportage, inclusief criterium van de door de organisatie bepaalde significante emissies	
f.	Directe GHG emissies, apart gekwantificeerd in tonnen CO ₂	Verdeling footprint jaar
g.	Een beschrijving van de wijze waarop CO ₂ -emissies uit verbranding van biomassa zijn opgenomen in de GHG inventaris.	Niet van toepassing.
h.	Indien gekwantificeerd, de verwijdering van GHG in tonnen CO ₂ .	Niet van toepassing.
i.	Uitleg over de uitsluiting van GHG bronnen of reservoirs in de inventarisatie.	Grondslag van de analyse
j.	Kwantificering van indirecte emissies door gebruik van opwekking van elektriciteit, hitte of stoom die is geïmporteerd in (afzonderlijke) tonnen CO ₂ .	Niet van toepassing
k.	Het geselecteerde referentiejaar.	Referentiejaar
l.	Uitleg van wijzigingen t.o.v. het referentiejaar, andere historische GHG data en herberekeningen die hierop betrekking hebben.	Wijzigingen in het referentiejaar of overige historische data
m.	Een referentie naar of beschrijving van de kwantificeringsmethodieken, incl. de reden waarom deze zijn gekozen.	Kwantificeringsmethodes
n.	Een verklaring van wijzigingen t.o.v. eerder gebruikte kwantificeringsmethodieken.	Verklaring voor veranderingen in de kwantificeringsmethodes
o.	Een referentie naar of beschrijving van gebruikte GHG emissie en verwijderingsfactoren.	Referentie emissiefactoren
p.	Een beschrijving van de invloed van onzekerheden m.b.t. de nauwkeurigheid van de GHG-emissie en -verwijderingsgegevens.	Niet van toepassing
q.	Beschrijving van onzekerheden en resultaten.	Niet van toepassing
r.	Een verklaring dat het GHG rapport is opgesteld in overeenstemming met § 7.3.1 van de ISO 14064.	ISO 14064-1 verklaring
s.	Een verklaring die beschrijft of de GHG inventarisatie, rapport of instandhouding is geverifieerd, incl. het type verificatie en het behaalde zekerheidsniveau.	Niet van toepassing.
t.	The GWP waarde gebruikt in de berekeningen, inclusief de bron. Als de GWP waardes niet van de laatste IPCC rapportages worden gebruikt, bijgevoegd dan de emissie factoren of referentie van de database gebruikt van berekeningen, en de born.	Referentie emissiefactoren

Tabel 1.1 - Verwijzing ISO 14064

Bijlage B: Budget/plan

Onderstaande tabel omvat een overzicht van het budget/plan ten behoeve van onderhoud/beheer van CO₂ Prestatieladder.

Scope nr	Vestiging	Omschrijving	Verantwoordelijk	Budget/kosten	Jaar	Geschatte reductie in % 2024	Geschatte reductie in 2025	Geschatte reductie 2026	Geschatte reductie 2027	Status
2	Utrecht / Deventer	Stimuleren elektrisch rijden (huidige werkwijze)	HL	Geen extra kosten	Geen einddatum (continue)					Continue proces
1 & 3	Utrecht / Deventer	Terugdringen autogebruik – NS business card	BvG	Variabel kaartje p.p.	Geen einddatum (continue)					Continue proces
1	Utrecht / Deventer	Gebruik maken Teams (online werkoverleg)	All	Geen extra kosten	Geen einddatum (continue)					Continue proces
1&2	Utrecht / Deventer	Gedrag / bewustwording	All	Geen extra kosten	Geen einddatum (continue)					Continue proces
1	Deventer	Zonnepanelen Bungalow om te verwarmen met electra	PG/RW							Waiting for approval
1	Utrecht	Warmte terugwinning PGS15 ruimte	PG/RW	€65K						Waiting for approval
1	Deventer	Gasheater vervangen	RW	€10K						Ongoing
1	Deventer	warmtepomp monstermakerij	RW	€228K						Waiting for approval
2	Utrecht/Deventer	Citreria leasen auto bepalen voor 100% electisch en biodiesel	MW							onderzoek naar haalbaarheid huidig budget
3	Utrecht/Deventer	Veilig en bewust rijden om brandstof te verminderen	RvdW	€20K						Waiting for approval

De keten initiatieven zijn opgenomen in het budgetplan. Jaarlijks worden verschillende events bijgewoond.

Keten Initiatieven	Keten Initiatieven		
Utrecht/Deventer	MVO Nederland	PG	
Utrecht/Deventer	VVVF	PG/MR	
Utrecht/Deventer	SKAO	PG/MB	€ 1022.45
Deventer	Deventer Kring		
Utrecht	Industrie vereniging Lage weide		
Utrecht Deventer	Nederland CO2 neutraal		