



SIKA NEDERLAND B.V.

CO₂ PRESTATIELADDER

HALF JAAR RAPORTAGE CO₂ PRESTATIELADDER 2025



CO₂-PRESTATIELADDER

BUILDING TRUST



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	CO₂ Footprint analyse	5
2.1	Grondslag van de analyse	5
2.2	CO ₂ data inventarisatie overzicht	6
2.3	Periodevergelijking met referentiejaar 2019	7
3	Historische data	8
3.1	Referentiejaar	8
3.2	Wijzigingen in het referentiejaar of overige historische data	8
3.3	Rapportageperiode	8
4	Berekeningsmodellen	9
4.1	Kwantificeringsmethodes	9
5	Kwantificering	9
5.1	Conversiefactoren	9
6	Energiebeoordeling 2025	10
6.1	Scope 1	10
6.2	Scope 2	11
6.3	Scope 3	11
6.4	Totaal uitstoot CO ₂	12
7	Reductie maatregelen	13
8	Participatie initiatieven	14
8.1	CO ₂ gunningsvoordeel projecten	15
8.2	Positie van de organisatie ten opzichte van sectorgenoten	15
9	Doelstellingen	16
10	Conclusie	17
Bijlage A: Verwijzingstabel IS14064-1		18
Bijlage B: Budget/plan		19

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 4.0 en *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. 80 medewerkers in dienst en de locatie in Deventer heeft ca. 96 medewerkers in dienst (waarvan ca. 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-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

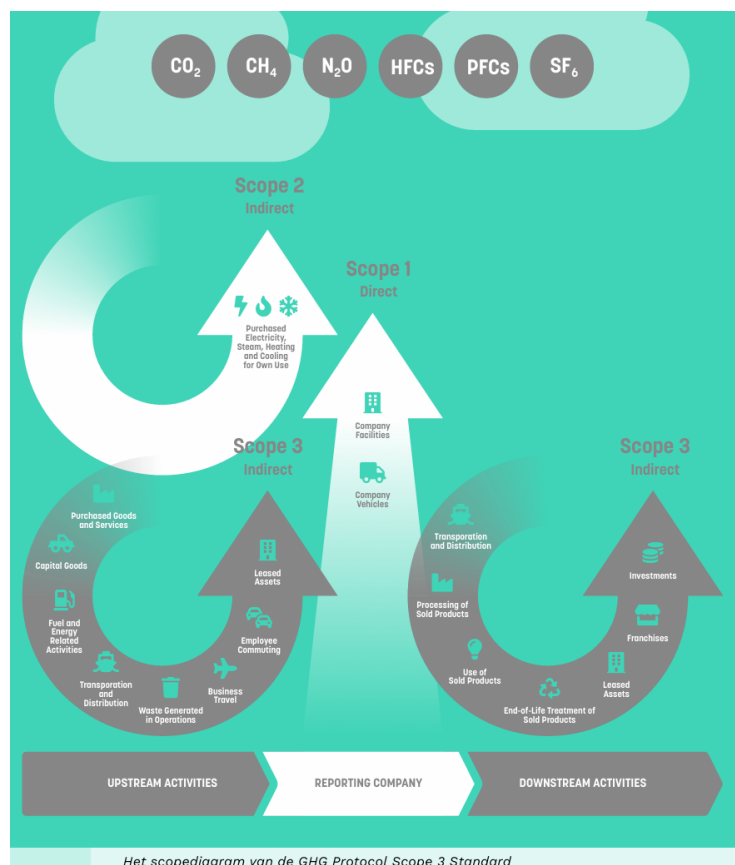
- Brandstofverbruik wagenpark;
- Aardgasverbruik van de vestigingen.

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.



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.

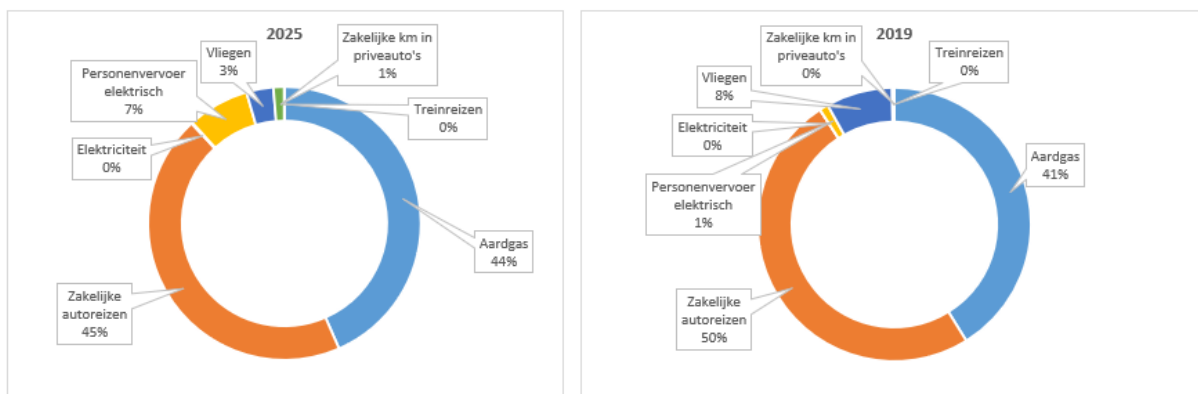
Scope 2 omvat elektriciteitsverbruik op de locaties Utrecht en Deventer. Scope 2 omvat ook de elektrische auto's van verschillende leasemaatschappijen deze is onderverdeeld in groene stroom en stroom onbekend. Onder de groene stroom vallen de voertuigen die altijd met groene stroom worden opgeladen. 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.

Binnen scope 3 worden de emissies gemeten van **categorie 6** zakelijk reizen en **categorie 7** woon- werk gemeten. Dit omvat de gedeclareerde kilometers, vliegreizen en treinreizen.

CO2 Data inventarisatie conform ISO 14064-1								
Jaartal:	2025							
Periode:	01-01-2025 / 30-06-2025							
Laatst bijgewerkt	16-9-2025							
Scope	Categorie	Vestiging	Onderdeel	Extra gegevens	Eenheid	Hoeveelheden	Emissiefactor	Ton CO2
Scope 1	Fuel used	Utrecht	Verwarming	Zonnebaan	m3 gas	60.029	2,134	128,1
		Deventer	Verwarming	Dordrechtweg	m3 gas	4.874	2,134	10,4
				Staverenstraat	m3 gas	8.627	2,134	18,4
				Duurstedeweg	m3 gas	29.251	2,134	62,4
	Business travel	Utrecht / Deventer	Wensink	Diesel (wensink)	Liter Diesel B7	3.460	3,251	11,2
				HVO Diesel	Liter HVO diesel	3.159	0,441	1,4
				Benzine	Liter Benzine E10	0	2,797	0,0
		Utrecht / Deventer	Ayvens	Diesel (Ayvens)	Liter Diesel B7	603	3,251	2,0
				Benzine	Liter Benzine E10	66.123	2,797	184,9
		Utrecht / Deventer	ARVAL	Diesel (Arval)	Liter Diesel B7	0	3,251	0,0
				Benzine	Liter Benzine E10	9.219	2,797	25,8
Scope 2	Electricity purchased	Utrecht	Elektriciteit	Zonnebaan	KWh	95.422	0,003	0,3
		Deventer	Elektriciteit	Duurstedeweg	KWh	108.571	0,003	0,3
				Dordrechtweg	KWh	6.037	0,003	0,0
				Staverenstraat	KWh	9.457	0,003	0,0
	Electrisch rijden		Elektriciteit	ARVAL	Kwh	22.128	0,536	11,9
Scope 3	Business air travel	Utrecht / Deventer	Boeking agent	Vlucht <700 km	Kilometers	11.754	0,234	2,8
				Vlucht 700-2500 km		35.985	0,172	6,2
				Vlucht >2500 km		45.944	0,157	7,2
	Personal car business travel	Utrecht / Deventer	Gedeclareerde kilometers voor zakelijke ritten		Kilometers	33.617	0,191	6,4
	Business train travel	Utrecht / Deventer	NS Business Card	Gereide kilometers	Kilometers	7.926	0,014	0,1
Totaal ton CO2								505

2.3 PERIODEVERGELIJKING MET REFERENTIEJAAR 2019

In onderstaand overzicht is de verdeling te zien van de hoeveelheid uitstoot per onderwerp. Aardgas en personenvervoer vormen nog steeds de grootste uitstoot.



Eerste half jaar cijfers 2025		
Onderwerp	Aantal	Percentage
Aardgas	219,3	43%
Zakelijke autoreizen	225,3	45%
Elektriciteit	0,3	0%
Personenvervoer elektrisch	36,8	7%
Vliegen	16,2	3%
Zakelijke km in privéauto's	6,5	1%
Treinreizen	0,1	0%
Totaal	505	100%

Basis jaar cijfer eerste half jaar 2019		
Onderwerp	Aantal	Percentage
Aardgas	236,7	41%
Zakelijke autoreizen	285,6	50%
Elektriciteit	0,0	0%
Personenvervoer elektrisch	6,0	1%
Vliegen	45,1	8%
Zakelijke km in privéauto's	1,5	0%
Treinreizen	0,0	0%
Totaal	575	100%

Footprint percentage 2024 vergeleken met basisjaar 2019						
Scope	Onderwerp	Referentiejaar 2019 ton CO ₂	Half jaar 2025 in ton CO ₂	Percentage t.o.v. basisjaar	Vershil	Reductie/stijging?
Scope 1	Aardgas	236,7	219,3	92,7%	-7,3%	Reductie
	Personenvervoer	285,6	225,3	78,9%	-21,1%	Reductie
Scope 2	Elektra	0,00	0,0	0	0	
Scope 3	Personenvervoer elektrisch	6,0	36,8	616,1%	+516,1%	Stijging
	Vliegen	45,1	16,2	35,8%	-64,2%	Reductie
	Treinreizen	0,00	0,00	0%	0,0%	Reductie
	Zakelijke km in privéauto's	1,5	6,5	423,9%	-323,9%	Reductie
Totaal		575	505	87,8%	-12,2%	Reductie

3 HISTORISCHE DATA

3.1 REFERENTIEJAAR

In dit CO₂-rapport hanteren we 2019 als referentiejaar voor het meten van onze voortgang en reductiedoelstellingen. Dit jaar is gekozen omdat het een representatief beeld geeft van onze emissies vóór de implementatie van de verduurzamingsmaatregelen.

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. Per 2025 wordt het nieuwe handboek 4.0 gehanteerd.

3.3 RAPPORTAGEPERIODE

Deze rapportage bevat een gedetailleerde analyse van de CO₂-uitstoot over de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 januari 2024. In dit verslag worden de emissiegegevens geanalyseerd en geïnterpreteerd om inzicht te geven in de hoeveelheid uitgestoten CO₂, mogelijke oorzaken en relevante trends.

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 hoeveelheid 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 CONVERSIEFACTOREN

De gebruikte conversiefactoren komen van www.co2emissiefactoren.nl
Hiervoor is de downloadlijst met conversiefactoren van 2025 gebruikt.

CO₂ EMISSIES DOOR VERBRANDING VAN BIOMASSA

De verbranding van biomassa is niet van toepassing.

REDUCTIE OF VERWIJDERING IN CO₂ EQUIVALENTEN

Er wordt binnen de processen van Sika geen CO₂ opgeslagen of verwijderd.

6 ENERGIEBEOORDELING 2025

6.1 SCOPE 1

<i>Onderwerp</i>	<i>Ton CO₂</i>	<i>Percentage t.o.v. het referentiejaar</i>
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 2025 aardgas:	219,3	-7,3
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%
1e Half Jaar 2025 Personenvervoer:	225,3	-21,1%

VERMINDERD AARDGASVERBRUIK

Het aardgasverbruik is aanzienlijk gedaald, met een afname van 7,3% ten opzichte van het referentiejaar. Deze reductie is het resultaat van meerdere factoren. Er wordt gebruik gemaakt van een verwarmingssysteem, dat continu een stabiele temperatuur van 18 graden celsius in de productieruimtes handhaaft, dit leidt tot een efficiënter energiegebruik.

DUURZAMER PERSONENVERVOER

In het personenvervoer is een reductie van 21,1% gerealiseerd, voornamelijk dankzij de overgang naar energiezuinigere voertuigen. Naarmate leasecontracten aflopen, worden brandstofauto's steeds vaker vervangen door energiezuinigere modellen of volledig elektrische voertuigen. Dit draagt niet alleen bij aan een duurzamer wagenpark, maar ook aan de verlaging van de CO₂-uitstoot. In 2025 is het aantal elektrische auto's verder uitgebreid en ook de dieselbusjes zijn verder vervangen voor HVO-dieselbusjes. De impact hiervan zal verder in 2025 zichtbaar worden.

REDUCTIE SCOPE 1 REDUCTIES

Per 2024 is er voor scope 1 is de 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 het eerste half jaar van 2025 is er een reductie van 15% 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 2025 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%
1e Half Jaar 2025 vervoer elektrisch:	36,8	516,1%

ELEKTRICITEITSVERBRUIK

Het elektriciteitsverbruik op onze locaties wordt als nul gerapporteerd, aangezien we volledig gebruikmaken van groene stroom afkomstig uit Nederland. Hierdoor zijn er geen CO₂-emissies verbonden aan ons elektriciteitsverbruik. Wij beschikken over Garanties van Oorsprong (GvO), die bevestigen dat de gebruikte elektriciteit duurzaam is opgewekt.

ELECTRISCH VERVOER

Het gebruik van elektrisch vervoer is 516% gestegen, voornamelijk door de aanschaf van elektrische en duurzamere voertuigen. De eerder getroffen maatregelen, zoals thuiswerken en carpoolen, blijven van kracht en blijken effectief in het bevorderen van verduurzaming binnen het vervoer. Deze gecombineerde inspanningen dragen bij aan een aanzienlijke verlaging van de CO₂-uitstoot en de verdere verduurzaming van ons wagenpark. De voertuigen op de locaties Utrecht en Deventer worden opgeladen met groene stroom via laadpalen. De toename in het elektrisch vervoer is echter deels te verklaren door opladen onderweg of op andere locaties, waar het onduidelijk is of dit ook met groene stroom gebeurt. Daarom wordt het verbruik op deze locaties momenteel gerekend met de emissiefactor van grijze energie.

STIJGING SCOPE 2 STIJGING

Voor Scope 2 is het doel gesteld om in 2027 een reductie van 20% te realiseren ten opzichte van 2019. Het energieverbruik is met 516% gestegen ten opzichte van het referentiejaar, voornamelijk door de aanschaf van extra elektrische voertuigen en de groei van het bedrijf.

Een groot deel van deze voertuigen wordt opgeladen met groene stroom via laadpalen op onze locaties in Utrecht en Deventer, evenals bij medewerkers thuis. Ondanks de toegenomen CO₂-uitstoot binnen Scope 2, draagt het gebruik van groene stroom bij aan de verduurzaming van onze energievoorziening en vermindert het onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

6.3 SCOPE 3

Onderwerp	Ton CO ₂	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 2025 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 2025 vliegen:	16,2	-64,2
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%
1e Half Jaar 2025 Priveauto's:	6,4	323,9%

TREINREIZEN

Het is standaardbeleid om, waar mogelijk, de trein te gebruiken in plaats van het vliegtuig. De meeste treinreizen worden gemaakt door externe medewerkers die voor Corporate werkzaam zijn, maar om juridische en pensioenredenen op de loonlijst van Sika Nederland staan. Door de lage emissiefactor van treinreizen heeft dit echter geen merkbare invloed op de totale uitstoot, waardoor het aandeel in de rapportage 0% bedraagt.

VLIEGREIZEN

Ten opzichte van het referentiejaar is het aantal vlieguren met 64,2% verminderd. Deze vermindering komt doordat er sinds 2025 minder gevlogen wordt. Er is een aanpassing geweest in het beleid binnen Sika. Er wordt alleen nog noodzakelijk gevlogen als het echt nodig is.

PRIVE AUTO'S

Het aantal gedeclareerde kilometers van medewerkers die hun privéauto gebruiken voor zakelijke reizen is ten opzichte van het referentiejaar gestegen. Deze toename hangt voornamelijk samen met de beperkte beschikbaarheid van poolauto's en het feit dat medewerkers vaker naar kantoor reizen.

REDUCTIE SCOPE 3

Binnen Scope 3 is in het eerste half jaar van 2025 een totale reductie van 51% behaald. Per 2024 is er een ambitieuze doelstelling geformuleerd om in 2027 een reductie van 80% te realiseren ten opzichte van het referentiejaar. Diverse acties en onderzoeken worden ondernomen om de emissies binnen Scope 3 verder te verminderen. Zo is er bijvoorbeeld het Sika fietsplan, waarbij medewerkers een fiets ter beschikking krijgen, en wordt er onderzoek gedaan naar alternatieve reisopties.

6.4 TOTAAL UITSTOOT CO₂

Onderwerp	Ton CO ₂	Percentage t.o.v. het referentiejaar
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%
1e Half Jaar 2025:	505	-12,2%

Wanneer er gekeken wordt naar de totale CO₂ uitstoot van Sika Nederland is er een reductie van 12,2% behaald in het jaar 2025 t.o.v. het referentie jaar 2019.

7 REDUCTIE MAATREGELEN

Elk jaar streeft Sika naar voortdurende verbetering en neemt maatregelen waar mogelijk om de uitstoot te verminderen. In de afgelopen jaren is het gelukt om gestaag een reductie te bereiken.

- Aanschaf van HVO diesel busjes die zullen bijdrage aan vermindering in uitstoot.
- Drie verwarmingsketels worden vervangen door een CO₂-neutrale oplossing (de exacte opties worden momenteel onderzocht).
- Op de locaties Utrecht en Deventer zijn zonnepanelen aanwezig. Tot nu toe is de opgewekte energie niet gebruikt voor eigen gebruik. Er wordt onderzocht of deze stroom in de toekomst direct kan worden ingezet binnen de vestigingen en of eventuele overschotten kunnen worden opgeslagen in batterijen.

De bestaande maatregelen blijven van kracht

- Leaseauto's worden gebruikt en onderhouden volgens onderhoudscontracten, wat zorgt voor tijdig onderhoud en controle van voertuigen, zoals bandenspanning.
- Zuinig rijden wordt gestimuleerd door middel van een cursus voor monteurs en monitoring via Webfleet. Monteurs worden aangesproken op te hard rijden en beloond voor zuinig rijgedrag.
- Carpoolen wordt actief gestimuleerd.
- Laadpalen zijn beschikbaar op locaties in Deventer (6 laadpalen) en Utrecht (8 laadpalen met 16 laadpunten in Utrecht, 2 laadpunten per paal).
- 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. Er wordt nu onderzocht hoe ervoor gezorgd kan worden dat er meer medewerkers gebruik maken van het fietsplan.
- Thuiswerken wordt gestimuleerd om de personenmobiliteit te verminderen, zoals beschreven in het beleid dat is opgenomen in de personeelsgids.
- Extra reducerende maatregelen worden ontwikkeld voor productie en materiaalgebruik, waaronder de ontwikkeling van nieuwe zelfnivellerende producten (PulasticGM4000 + SRS330).
- Een energiescan is uitgevoerd om maatregelen te identificeren voor het verminderen van energieverbruik. Hier wordt continu onderzocht hoe en of het pand nog verder verduurzaamd kan worden.
- Bij het bestellen van laptops is bepaald dat deze altijd het Energy Star-label moeten hebben, zoals vastgelegd in het inkoopbeleid en contracten met IT-bedrijven.

8 PARTICIPATIE INITIATIEVEN

Branche- en keteninitiatieven zijn beide gericht op het bevorderen van duurzame praktijken. Sika Nederland neemt actief deel aan dergelijke initiatieven. Sika is aangesloten bij brancheverenigingen.

Sika Now Event

Het evenement [SikaNow](#) staat in het teken van samenwerking, innovatie en duurzame keuzes voor de toekomst. Gedurende negen dagen biedt Sika Nederland een programma met interactieve stands, demonstraties en keynotes van inspirerende sprekers. Binnen het event is er ruime aandacht voor duurzaamheid. Centraal staan de vragen hoe gezamenlijk kan worden bijgedragen aan een duurzamere wereld en hoe digitale tools processen efficiënter en milieuvriendelijker maken. *SikaNow* fungeert als het event waar partners en klanten elkaar ontmoeten, kennis uitwisselen en bewustwording rond duurzame keuzes wordt versterkt.

VLK -vereniging lijmen en kitten

Sika neemt actief deel aan de Vereniging Lijm- en Kitindustrie Nederland (VLK). Via deze brancheorganisatie dragen wij bij aan het versterken van een gelijk speelveld binnen de Europese markt en behartigen we gezamenlijke technische en economische belangen. Door samen te werken met andere leden en partners binnen de sector, zoals Mengend Nederland en de VVVF, zetten we ons in voor verduurzaming en innovatie binnen de lijm- en kitindustrie. Onze deelname aan de VLK stelt ons in staat om actief mee te denken over ontwikkelingen in de markt en regelgeving, en draagt bij aan een duurzamere en toekomstbestendige sector.

VLB- Vereniging Leveranciers Betononderhoud

Sika is actief lid van de Vereniging Leveranciers Betononderhoud (VLB). Door onze deelname dragen we bij aan het waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van betonreparatie- en beschermingsproducten in de sector. Daarnaast ondersteunen we de gezamenlijke inspanningen van VLB om de levensduur te verlengen en de CO₂-uitstoot te reduceren.

NOA- Nederlandse Ondernemersvereniging voor Afbouwbedrijven

Sika is lid van de Nederlandse Ondernemersvereniging voor Afbouwbedrijven (NOA). Door deze samenwerking dragen we bij aan de verdere professionalisering van de afbouwsector en de behartiging van collectieve belangen binnen de branche. Via NOA blijven we op de hoogte van de nieuwste ontwikkelingen, regelgeving en innovaties, en profiteren we van kennisdeling en ondersteuning op juridisch en administratief vlak. Onze deelname aan NOA onderstreept ons streven naar kwaliteit, duurzaamheid en een sterke, toekomstbestendige afbouwsector.

Vekudak

Sika is lid van Vekudak en ondersteunt de gezamenlijke inspanningen om hoogwaardige en duurzame PVC-dakbedekkingssystemen te bevorderen. Door deze samenwerking blijven we op de hoogte van de nieuwste innovaties, marktontwikkelingen en kwaliteitsnormen binnen de sector. Onze deelname aan Vekudak benadrukt ons streven naar duurzame en efficiënte dakoplossingen die bijdragen aan een toekomstbestendige bouwsector.

DKW- De Deventer Kring van Werkgevers

Sika is lid van de Deventer Kring van Werkgevers (DKW) en draagt bij aan een krachtig ondernemersnetwerk in de regio. Door deze samenwerking blijven we betrokken bij lokale ontwikkelingen, wisselen we kennis uit met andere bedrijven en zetten we ons in voor een gezond en duurzaam ondernemersklimaat. Onze deelname aan DKW onderstreept ons commitment aan regionale samenwerking en economische groei.

Parkmanagement Lage Weide en ILW

Sika is aangesloten bij Parkmanagement Lage Weide en ILW om bij te dragen aan een schoon, veilig en goed georganiseerd bedrijventerrein. Door deze samenwerking blijven we betrokken bij belangrijke ontwikkelingen, werken we mee aan een prettige werkomgeving en versterken we het ondernemersnetwerk op Lage Weide. Onze deelname onderstreept onze inzet voor een duurzaam en toekomstbestendig vestigingsklimaat.

Duurzaam gebouwd

Sika is aangesloten bij Duurzaam Gebouwd om actief bij te dragen aan de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Via dit platform blijven we op de hoogte van de nieuwste ontwikkelingen, nemen we deel aan kennis- en netwerkevenementen en werken we samen met andere partijen aan innovatieve en duurzame oplossingen. Onze deelname onderstreept onze inzet voor een CO₂-neutrale en toekomstbestendige bouwsector.

DGBC- de Dutch Green Building Council

Sika is partner van de Dutch Green Building Council (DGBC) en draagt actief bij aan de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Door onze deelname blijven we op de hoogte van de nieuwste ontwikkelingen, werken we samen met andere koplopers in de sector en zetten we concrete stappen richting een CO₂-neutrale, circulaire en klimaatbestendige toekomst. Onze betrokkenheid bij DGBC onderstreept ons commitment aan een duurzamere bouw- en vastgoedsector.

NOC*NSF

Sika is aangesloten bij NOC*NSF en draagt bij aan de versterking van de georganiseerde sport in Nederland. Door deze samenwerking blijven we betrokken bij sportgerelateerde initiatieven, bevorderen we een gezonde en actieve levensstijl en ondersteunen we de verdere ontwikkeling van sportinfrastructuur en -beleid in ons land. Onze deelname onderstreept ons commitment aan de promotie van sport en welzijn.

Beurzen

Duurzame Innovaties en Gezondheidsbewustzijn: Sika neemt deel aan verschillende toonaangevende beurzen, zoals de Infratech, Nationale Sport Vakbeurs, Bouwbeurs en FSB, om hun duurzame producten te introduceren. Tijdens de Bouwbeurs werd bijvoorbeeld de BM30 Light, een lichtgewicht mortel, gepresenteerd. Dit product biedt niet alleen voordelen op het gebied van duurzaamheid, maar draagt ook bij aan de gezondheid van de werknemers. Door het lagere gewicht van de mortel hoeven arbeiders minder zwaar te tillen, wat het risico op fysieke klachten zoals rugpijn vermindert. Sika benadrukt met deze innovaties de combinatie van duurzaamheid en werknemerswelzijn in de bouwsector.

Op de Nationale Sport Vakbeurs presenteerde Sika hun Pulastic sportvloeren, een innovatief product dat niet alleen uitblinkt in kwaliteit en prestaties, maar ook in duurzaamheid. Deze sportvloeren kunnen volledig gerecycled worden, wat bijdraagt aan een circulaire economie en het verminderen van de ecologische voetafdruk. Bovendien staan de Pulastic vloeren bekend om hun lange levensduur, wat ze een kosteneffectieve en duurzame keuze maakt voor sportfaciliteiten. Sika onderstreept hiermee hun inzet voor de verduurzaming van de sportsector, door producten aan te bieden die zowel de prestaties als het milieu ten goede komen.

8.1 CO₂ GUNNINGSVOORDEEL PROJECTEN

In 2025 zijn er meerdere projecten uitgevoerd. Het tenderteam heeft aan verschillende aanbestedingen meegeschreven, maar het is nog onduidelijk of dit heeft geleid tot een gunningsvoordeel. Bij aanbestedingen worden vaak diverse eisen gesteld, zoals certificeringen op het gebied van ISO en VCA, evenals duurzaamheidscriteria.

8.2 POSITIE VAN DE ORGANISATIE TEN OPZICHTE VAN SECTORGENOTEN

Er is een steekproef uitgevoerd door middel van vergelijking via VVVF, waar Sika bij is aangesloten. Verschillende sectorgenoten maken ook deel uit van VVVF. Uit de analyse blijkt dat sectorgenoten actief betrokken zijn bij CO₂-management. Het ambitieniveau is gecategoriseerd als gemiddeld.

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 2025 is er een reductie van -12,2% 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/ verduurzaming van het pand/ beglazing vervangen
- Door de fleetmanager is onderzoek gedaan naar het vervangen van diesel busjes voor HVO diesel busjes die bijdrage aan vermindering in uitstoot. Inmiddels zijn er een aantal in gebruik. In 2025 worden de andere busjes ook vervangen.

Er is binnen scope 1 in het eerste half jaar in 2025 een reductie behaald van 15%.

SCOPE 2

Binnen scope 2 is de doelstelling opgesteld om een CO₂ reductie te behalen van 20% in 2027 t.o.v. referentiejaar 2019. Binnen scope 2 is er helaas geen reductie behaald door de toename in aanschaf van elektrische autos. Er is een stijging van 516% t.o.v. het referentiejaar.

SCOPE 3

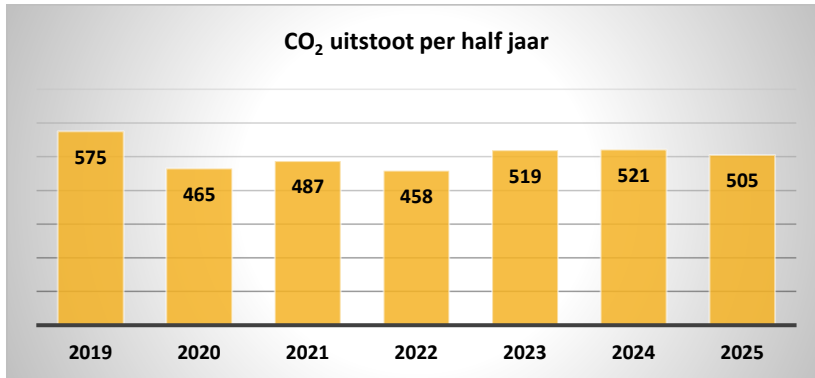
Binnen scope 3 is de doelstelling opgesteld om een CO₂ reductie te behalen van 80% in 2027 t.o.v. referentiejaar 2019. Dit wordt gedaan door de volgende maatregelen:

- Stimuleren om minder te vliegen en vaker de trein te nemen.
- Er wordt onderzoek gedaan om het fietsplan aantrekkelijker te maken.

In het eerste half jaar van 2025 is er een reductie behaald binnen scope 3 van 20%.

10 CONCLUSIE

Sika Nederland B.V. heeft in de eerste helft van 2025 een CO₂-reductie van 12,2% gerealiseerd ten opzichte van 2019. Daarmee ligt het bedrijf op koers richting de doelstelling van 28% reductie in 2027, al zijn er nog verdere inspanningen nodig om de fluctuaties in de uitstoot te stabiliseren en de reductie in alle scopes structureel door te zetten.



Samenvatting SKAO-maatregelen:

De SKAO-maatregelen zijn gericht op het bevorderen van duurzamer gedrag en dit jaar is hier extra aandacht aan besteed. Er wordt onderzocht of het mogelijk is om gasverbruik te verminderen door over te schakelen op elektrische klimaatcontrolesystemen als alternatief voor gasverwarming. In lijn met de verduurzamingsdoelen werd in november 2024 een nieuwe persluchtinstallatie in Deventer geïnstalleerd, en wordt er gekeken of de kantoorruimte daar kan worden voorzien van nieuwe beglazing. Daarnaast wordt het fietsplan geoptimaliseerd: er wordt onderzocht hoeveel medewerkers deelnemen en welke maatregelen we kunnen nemen om het plan aantrekkelijker te maken en het aantal deelnemers te verhogen. Bewuster reisgedrag zal bijdragen aan een lagere uitstoot, en de initiatieven op de “Anders Reizen” worden hierbij verder onderzocht.

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. Dit plan en de maatregelen worden frequent opgevolgd en bijgestuurd waar nodig om de beoogde doelstellingen te realiseren.

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)					Continu 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 monstemakerij	RW	€228K						Waiting for approval
2	Utrecht/Deventer	Citriteria 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