

JAARGANG 18, NR.1

22 OKTOBER 2025
REF.NR.: 25.R.1001-1

Carbon Footprint Analyse 1^e helft 2025

Inhoudsopgave

Directieverklaring

Organisatie

Rapporterende organisatie

Verantwoordelijk persoon

Organisatiegrenzen

ISO 14064 verklaring

Verificatie verklaring

Carbon Footprint Analyse

Grondslag van de analyse

Meetresultaten en toelichting

Gerapporteerde periode

Scope 1: Directe CO₂-emissie

Verklaring van weggelaten CO₂-bronnen of putten

CO₂-emissie van verbranding biomassa

Scope 2: Indirecte CO₂-emissie

Indirecte CO₂-emissie door aangekochte energie

Invloed van meetonauwkeurigheden en onzekerheden

CO₂-compensatie

Scope 3: Indirecte overige CO₂-emissie

Reductiedoelstellingen

Voortgang ten opzichte van referentiejaar

Historisch basisjaar

Aanpassingen aan historisch jaar

Normalisering meetresultaten

Berekeningsmodellen

Kwantificeringsmethodes

Verklaring voor veranderingen in de kwantificerings-
methodes

Annex 1: CO₂-emissie 1^e helft 2025 scope 1, 2 en 3



VelopA





Chris de Groot
CEO VelopA B.V.



Directieverklaring

VelopA is specialist in fietsparkeren, fietsparkeersystemen, fietsoverkappingen, straatmeubilair en sport. Het doel is met goede en mooie producten voor de inrichting van de (openbare) buitenruimte het leven buiten aangenamer maken en beweging stimuleren op een duurzame manier.

VelopA heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan en streeft daarom Duurzaam Ondernemen na. Met Duurzaam Ondernemen sluit VelopA aan bij een maatschappelijke en commerciële ontwikkeling. VelopA kiest er principieel voor om bij te dragen aan duurzame ontwikkeling. Bovendien wil VelopA tegemoet komen aan de wens van een groeiende groep klanten om duurzaam in te kopen. VelopA heeft hiervoor het volgende Duurzaamheidsbeleid opgesteld:

1. Duurzaamheid en mensen

VelopA is een betrouwbare werkgever, waar enthousiaste en gedreven mensen werken die trots zijn op het product en die aangesproken kunnen worden op de prestaties van de organisatie. Zij vinden bij VelopA voortdurend de ruimte voor eigen ontwikkeling en voor eigen verantwoordelijkheid. VelopA doet alles wat redelijkerwijs mogelijk is om gezondheid en veiligheid van werknemers te beschermen. VelopA streeft naar relaties met zijn leveranciers die dezelfde kernwaarden hoog in het vaandel hebben staan en waarbij gedwongen arbeid of kinderarbeid in geen geval zullen voorkomen.

2. Duurzaamheid en middelen

Onder middelen worden niet alleen de pure financiële prestaties gerekend, maar ook de zaken als werkgelegenheid, locatiebeleid, maatschappelijke betrokkenheid, etc. zonder daarbij het aspect 'ondernemen' uit het oog te verliezen. VelopA heeft in de loop der jaren aantoonbaar gemaakt dat het behoud van werkgelegenheid en regionale binding belangrijke overwegingen zijn.

3. Duurzaamheid en milieu

VelopA wenst de komende jaren, nog meer dan al het geval was, te focussen op het gebied van milieu bij alle activiteiten van de organisatie. Milieuzorg, ketenbeheer, schonere produceren, duurzame technologie ontwikkelingen bij leveranciers zijn voorbeelden van actuele aandachtsgebieden.

Tastbare voorbeelden van ons duurzaamheidsbeleid

De actieve rol van VelopA als het gaat om duurzaamheid komt op tastbare wijze terug in onze producten. Zo bevatten onze speeltoestellen geen koper, kunnen onze producten in FSC® hout geleverd worden en VelopA brengt in 2009 als eerste in de sector een cradle to cradle product op de markt. Eén van de ontwerpers van VelopA richt zich volledig op het ontwikkelen van duurzame producten. U kunt daarom op dit vlak nog veel van ons verwachten.

Richting haar stakeholders wenst de directie ook transparant zijn over de resultaten van de activiteiten. VelopA wenst betrokken te zijn en te blijven bij de MVO doelstellingen in de branche en van onze klanten. Deze Carbon Footprint Rapportage draagt hieraan bij.

Oktober 2025,

Directeur Chris de Groot



ISO 14064 Verklaring

Hierbij verklaart VelopA dat deze rapportage voor het CO₂-bewust certificaat is opgesteld in overeenstemming met de richtlijnen in NEN-ISO 14064, versie mei 2019.

Verificatie verklaring

Hierbij verklaart VelopA dat deze rapportage nog niet is geverifieerd, maar op eerste verzoek kan worden geverifieerd wanneer daartoe wordt verzocht.

- De inventarisatie is opgezet conform de eisen en wensen vanuit de ISO 14064-1, het GHG-Protocol, het CO₂-prestatieladder-handboek versie 3.1;
- Genoemde CO₂-inventarisatie bevat geen materiële onjuistheden, afbreuk doende aan de materialiteitseis van 5%.

Organisatie

Rapporterende organisatie

VelopA is statutair gevestigd te Leiderdorp. VelopA is in 1959 opgericht als dochteronderneming van betonfabriek N.V. De Meteor te De Steeg met als opdracht de alom bekende betonnen rijwielblokken te verkopen. De naam VelopA is een samentrekking van velo (fiets) en parkeren.

VelopA is specialist in fiets-parkeren, fietsparkeersystemen, fietsoverkappingen, straatmeubilair en sport. Het doel is met goede en mooie producten voor de inrichting van de (openbare) buitenruimte het leven buiten aangename maken en beweging stimuleren. VelopA B.V. handelt tevens onder de naam VelopA-Citystyle en VelopA-Omnisplay (hierna VelopA).

VelopA is onderdeel van VelopA Holding B.V., een financiële holding. De holding is eigendom van de financiële investeerder Tikehau Capital. VelopA heeft ca. 60 medewerkers, voornamelijk werkzaam vanuit locatie Leiderdorp en Leuven.

Samenvatting van de activiteiten:

De ontwikkeling, assemblage, import, levering en installatie van straatmeubilair, speelelementen, fietsparkeervoorzieningen en overkappingen.

Verantwoordelijke persoon

De statutair verantwoordelijk persoon voor de rapporterende organisatie is VelopA Holding B.V, dagelijks vertegenwoordigd door de heer C. de Groot, directeur VelopA B.V.

Organisatiegrenzen

De organisatiegrenzen van VelopA zijn in het kader van CO₂ bewustzijn bepaald volgens het principe van de juridische eigendomsstructuur van het te certificeren bedrijf. Binnen het Greenhouse Gas (GHG) Protocol wordt dit omschreven als 'organizational boundary' en 'operational boundary': de organizational boundary is bepaald aan de hand van de equity share methode, de operationele boundary is bepaald voor scope 1, 2 en 3.

In de praktijk betekent dat waar activiteiten door VelopA worden uitgevoerd, de verantwoording voor de CO₂-productie van haar eigen organisatie wordt genomen: de sturing ligt duidelijk op de eigen organisatie. De onderbouwing voor de boundary staat vermeld in het boundary rapport (Doc.nr 16.R.1201 v1.9).

De organisatiegrenzen voor deze inventarisatie omvatten **VelopA B.V.**, gevestigd te Leiderdorp (Nederland), Leuven en Gembloux (België) en Duisburg (Duitsland).



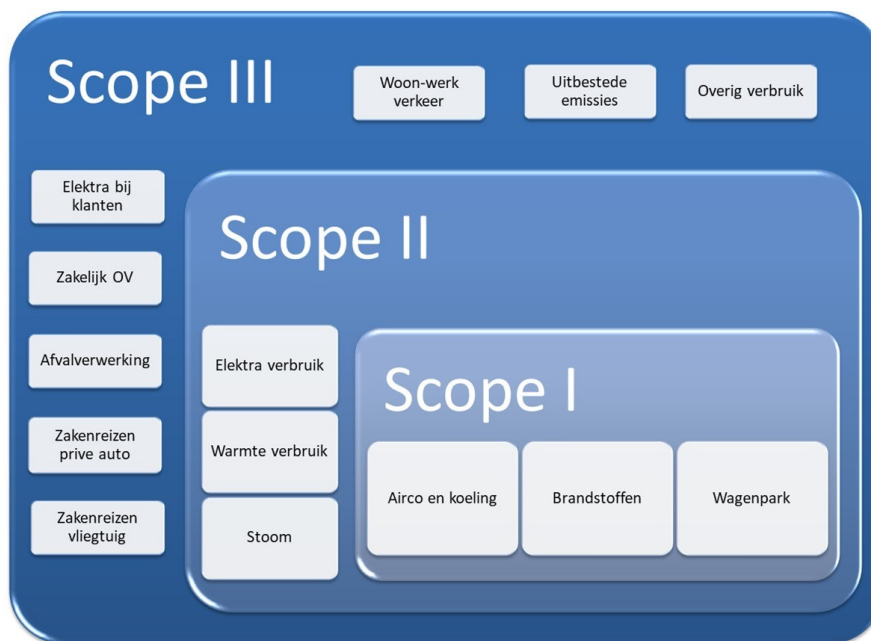
Carbon Footprint Analyse

Grondslag van de analyse

Op basis van de vastgestelde operationele grenzen zijn de CO₂-emissies en -absorpties 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** omvat de directe emissies die onder het beheer vallen en worden gecontroleerd door de organisatie. Voorbeelden hiervan zijn de verbranding van brandstoffen in vaste machines, het vervoer in voertuigen die eigendom zijn of geleased worden door de rapporterende organisatie en de emissies van koelapparatuur en klimaatinstallaties;
- **Scope 2** omvat de indirecte emissies door opwekking van gekochte elektriciteit, stoom of warmte;
- **Scope 3** omvat de andere indirecte emissies van bronnen als zakelijk vervoer (zakelijk verkeer met privé voertuigen, zakelijk OV en vliegverkeer), woonwerk verkeer, productie van aangekochte materialen en uitbestede werkzaamheden zoals afvalverwerking en goederenvervoer.

Deze Carbon Footprint Analyse omvat de CO₂-emissie (één van de zes broeikasgassen) van VelopA betreffende scope 1, 2 en 3 van de 1^e helft van het kalenderjaar 2025. De CO₂-emissie is geanalyseerd in overeenstemming met de CO₂-prestatieladder, handboek versie 3.1, juni 2020 en de emissiefactoren 2025 van www.CO2emissiefactoren.nl.



Meetresultaten en toelichting

Gerapporteerde periode

VelopA rapporteert synchroon aan het boekjaar over haar Carbon Footprint. Het boekjaar voor VelopA loopt van 1 januari tot en met 31 december. De gerapporteerde periode is de 1^e helft van het kalenderjaar 2025.



Scope 1: Directe CO₂-emissie

DE DIRECTE EMISSIE VAN CO₂ IS GEMETEN EN BEREKEND ALS 56,1 TON CO₂

Stationaire verbrandingsapparatuur

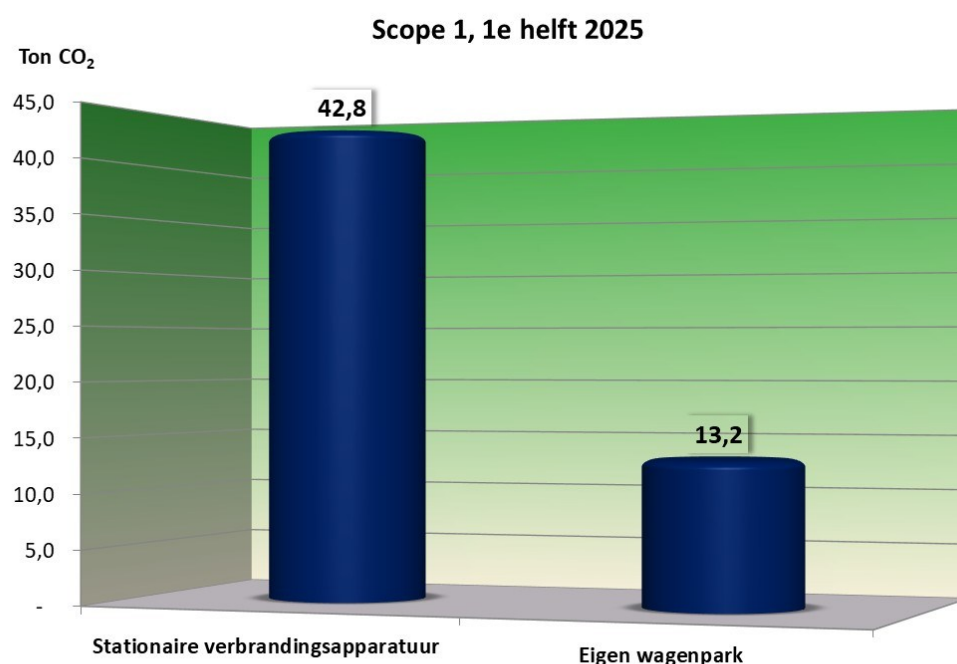
42,8 ton CO₂ (76% van de directe CO₂-emissie) wordt veroorzaakt door het gebruik van stationaire verbrandingsapparatuur. Het betreft het verbruik van aardgas voor de verwarming van de kantoren in Leiderdorp. De locatie in België wordt elektrisch verwarmd.

Lekkage van koelgassen

In de 1^e helft van 2025 was de inventarisatie van het verbruik van koudemiddelen voor de klimaatsystemen nog geen onderdeel van de rapportage.

Brandstofgebruik van het eigen wagenpark

Het wagenpark van VelopA bestaat uit 18 lease auto's. Met dit wagenpark is in de 1^e helft van 2025 1.471 liter benzine, 2.666 liter diesel en 3.806 km gereden met voertuigen waarvan het brandstofverbruik niet bekend is. Het brandstofverbruik veroorzaakte in de 1^e helft van 2025 een CO₂ emissie van 13,2 ton CO₂, 24% van de directe CO₂-emissie.



Verklaring van weggelaten CO₂-bronnen of putten

Alle geïdentificeerde bronnen en putten van CO₂ zijn verantwoord in de rapportage. Binding van CO₂ vindt niet plaats, waardoor geen sprake is van putten.

CO₂-emissie van verbranding biomassa

De verbranding van biomassa heeft binnen VelopA niet plaatsgevonden.



Scope 2: Indirecte CO₂-emissie

DE INDIRECTE CO₂-EMISSIE IS GEMETEN EN BEREKEND ALS 10,5 TON CO₂

Elektriciteitsgebruik

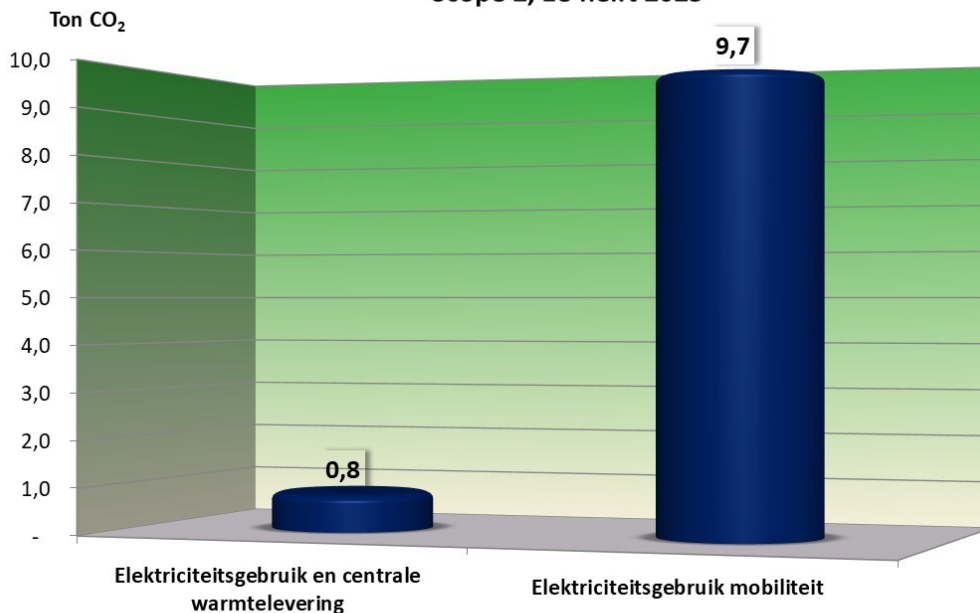
De indirecte CO₂-emissie wordt veroorzaakt door het gebruik van ingekochte elektriciteit.

Er werd in de 1^e helft van 2025 69.802 kWh gebruikt als gevolg van bedrijfsactiviteiten op de vestigingen. Daarnaast werd 26.707 kWh onderweg en op de vestiging in Leiderdorp geladen in het wagenpark.

Conform de voorwaarden van de CO₂ prestatieladder is de stroom van de vestiging in Nederland gekwalificeerd als groene stroom, dus zonder CO₂-uitstoot. Het elektraverbruik op de vestiging in België veroorzaakte een CO₂-uitstoot van 0,8 ton CO₂, en ook het overige stroomverbruik van laden op locaties van derden is grijs, goed voor 9,7 ton CO₂ in de 1^e helft van 2025.



Scope 2, 1e helft 2025



Invloed van meetonauwkeurigheden en onzekerheden binnen scope 1 en 2

Uit het voorgaande blijkt dat het overgrote deel van de eigen CO₂-emissie wordt veroorzaakt door het aardgasverbruik (42,8 ton CO₂) en het gebruik van het eigen wagenpark (13,2 ton CO₂) en. Het is ook van belang om deze emissies nauwkeurig vast te leggen.

Scope 1:

De meetgegevens van het eigen wagenpark zijn door leveranciers aangeleverd aan de organisatie. De voertuigen zijn gekoppeld met eigen brandstofpassen. Er wordt gedeeltelijk een kilometerregistratie bijgehouden. Daarnaast zijn de omgevingscondities tijdens het verbruik zodanig van invloed dat is gekozen om de CO₂-emissie op basis van de primaire brandstofgegevens te bepalen.

De meetgegevens van het brandstofgebruik van stationaire verbrandingsapparatuur ten behoeve van verwarming komen van eigen meterstanden registraties in Nederland en de pandbeheerder in België. Deze methode wordt voldoende betrouwbaar geacht.

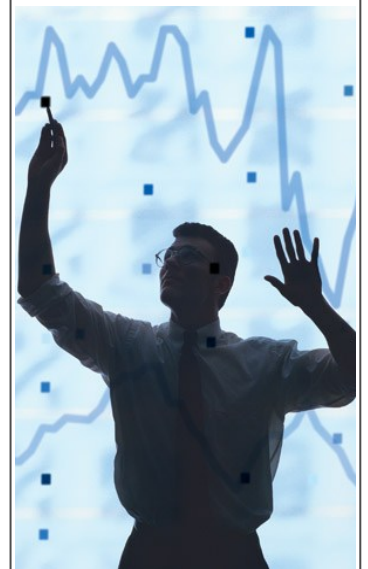
Scope 2:

De meetgegevens van het elektriciteitsverbruik zijn verzameld via gefactureerde meterstanden registraties in Nederland en de pandbeheerder in België. Het laadverbruik voor de voertuigen in Leiderdorp wordt bepaald via de portal van EV-box en verminderd op het totale elektraverbruik van het pand.

VelopA België en de overige huurders hebben samen één elektriciteitsmeter. Het verbruik is toegerekend op basis van m² in gebruik bij de organisatie, gegevens over deze periode zijn ingeschat op basis van de 1^e helft 2024. Eventuele correcties worden verwerkt in de jaarrapportage over 2025. Deze methode wordt voldoende betrouwbaar geacht. GvO's van groene stroom worden ingekocht van groenbalans en zijn aantoonbaar.

CO₂-compensatie

Er vindt nog geen eigen compensatie plaats van CO₂-emissies. Beschikbare middelen worden aangewend om verbetering te bewerkstelligen binnen de eigen organisatie en het wagenpark om hiermee de bedrijfsmiddelen optimaal te laten presteren in het kader van de CO₂-emissie.



Scope 3: Overige CO₂-emissie

DE INDIRECTE CO₂-EMISSION IS GEMETEN EN BEREKEND ALS 353,6 TON CO₂

Sinds handboek CO₂ prestatieladder versie 3.1 wordt de Carbon Footprint rapportage berekend volgens het Green House Gas Protocol. Dit betekent dat de drie energiestromen voor zakelijk vervoer sinds de rapportage 2020 onderdeel zijn van scope 3. Als onderdeel van de eisen van het handboek worden halfjaarlijks ook de energiestromen van zakelijk vervoer onderzocht.

Zakelijk vervoer bestaat uit de volgende drie energiestromen:

- Zakelijk verkeer met privé auto's
- Vliegreizen voor zakelijke doeleinden
- Zakelijk openbaar vervoer

VelopA B.V. publiceert in de 1^e helft van 2025 haar scope 3 emissie inventaris over de categorieën zakelijk vervoer, woon-werkverkeer, afvalverwerking, papierverbruik, waterverbruik en uitbesteed transport. Voor het totale overzicht van de 15 scope 3 categorieën wordt verwezen naar de rapportage analyse 'Scope 3 inventaris CO₂ emissies versie 1.8' die gepubliceerd is op de website van VelopA en de SKAO.

Privé auto's voor zakelijk verkeer

Medewerkers van VelopA maken soms voor zakelijke doeleinden gebruik van de privé auto en declareerden de gereden kilometers. Het beleid is dat zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bedrijfsauto's. In de 1^e helft van 2025 werden in totaal 2.666 kilometers gedeclareerd. Het zakelijk vervoer met privé auto's veroorzaakte een emissie van 0,5 ton CO₂.

Vliegreizen voor zakelijke doeleinden

In de 1^e helft van 2025 hebben medewerkers van VelopA voor zakelijke doeleinden geen vliegreizen gemaakt. De CO₂ emissie die dit veroorzaakte is vastgesteld op 0 ton CO₂.

Zakelijk openbaar vervoer en veerboten

In de 1^e helft van 2025 hebben medewerkers van VelopA niet met het openbaar vervoer gereisd en geen veerboten genomen.

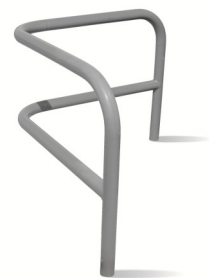
Woon-werk verkeer

Medewerkers van VelopA hebben in de 1^e helft van 2025 gebruik gemaakt van privé vervoermiddelen om te reizen van en naar de bedrijfslocaties in Leiderdorp, Leuven, Gembloux en in Duitsland voor woon-werk verkeer. De medewerkers maken voor het woon werkverkeer vooral gebruik van de auto. In totaal zijn in de 1^e helft van 2025 binnen de organisatie 115.162 autokilometers gemaakt, daarnaast werd 30.304 kilometer met de fiets afgelegd. Het woon-werkverkeer zorgt voor 22,1 ton CO₂.

De meetgegevens van het woon-werkverkeer zijn verzameld aan de hand van de kilometerberekening woonplaats—bedrijfslocatie, uitgaand van 214 werkdagen per jaar per medewerker, het aantal werkdagen per week, inclusief de specificaties van het betreffende vervoer. Het verbruik is toegerekend op basis van het type vervoersmiddel. De methode wordt voldoende betrouwbaar geacht.

Papierverbruik

Als gevolg van de activiteiten van VelopA werd in de 1^e helft van 2025 in totaal 330 kg papier gebruikt op de locaties. De meetgegevens worden bepaald aan de hand van de tellers van de print – en kopieermachines, in deze periode ingeschat op het verbruik in de voorgaande periode. De gebruikte methode wordt voldoende betrouwbaar geacht. De CO₂ emissie als gevolg van het papierverbruik bedraagt 0,002 ton CO₂.



Scope 3: Overige CO₂-emissie

Afvalverwerking

Als gevolg van de activiteiten van VelopA is in de 1^e helft van 2025 in totaal 43,0 ton afval afgevoerd naar de afvalverwerkers. Uit analyse blijkt dat 44% van de afvalstromen bedrijfsafval is, 30% hout, 16% papier en karton, 10% metalen, 1% kunststof en in deze periode 0% puin. Het bedrijfsafval, gevaarlijk afval en gedeeltelijk bouw- & sloopafval wordt verbrand, de overige afvalstromen worden gerecycled. Het recycling percentage is daarmee ca 56% van de totale afvalstroom. De CO₂ emissie als gevolg van de afvalstroom bedraagt 32,9 ton CO₂.

De meetgegevens van de afvalstromen zijn verzameld aan de hand van de facturen van afvalverwerkers die door VelopA worden ingezet. De gebruikte methode wordt voldoende betrouwbaar geacht. De emissiefactoren zijn bepaald op basis van externe bronnen zoals CE-Delft en bestaande ketenanalyses beschikbaar op Skao.nl.

Waterverbruik

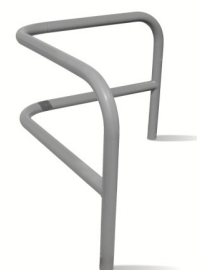
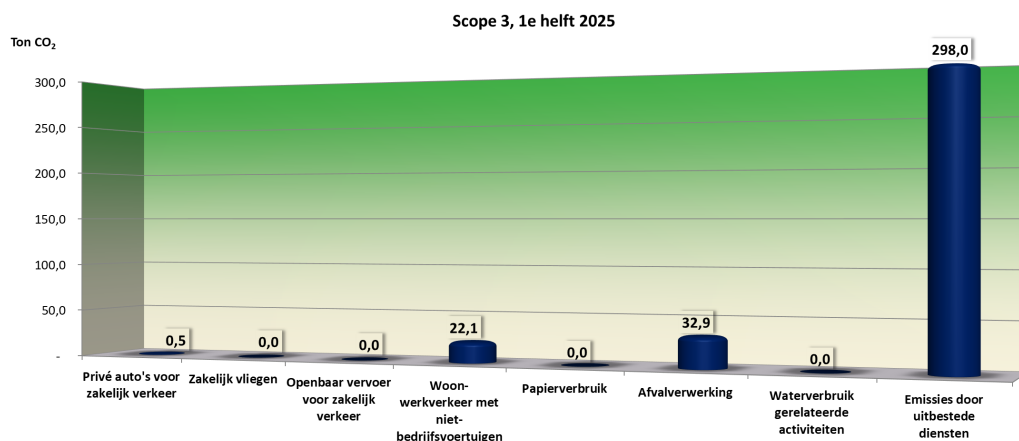
Als gevolg van de activiteiten van VelopA is in de 1^e helft van 2025 in totaal 163 m³ water gebruikt op de locaties. De CO₂ emissie als gevolg van het waterverbruik bedraagt 0,04 ton CO₂. De meetgegevens worden bepaald aan de hand van jaarfacturen en waar nodig toegerekend naar de meetperiode. De gebruikte methode wordt voldoende betrouwbaar geacht.

Uitbested transport

Als gevolg van de activiteiten van VelopA vindt veel transport plaats van onderdelen, halffabricaten en producten vanaf en naar de locaties van VelopA en haar klanten. Het transport van deze goederen is uitbesteed, waarbij de afgelegde tonkilometers, laadmeters, verbruikte liters diesel en CO₂ registraties worden geregistreerd of de CO₂-uitstoot door de transporteur wordt vastgesteld en aangeleverd. Het transport wordt deels in rechtstreekse leveringen en deels in groupage transport uitgevoerd. Meerdere vervoerders zijn samen met VelopA bezig met verbeteringen van de registraties. Sinds de registraties in de 1^e helft van 2023 worden op aangegeven van de vervoerders elke periode aanpassingen gedaan. Deze methode wordt voldoende betrouwbaar geacht.

In de 1^e helft van 2025 werden in totaal 657 laadmeters vervoerd, 22.468 liter diesel verbruikt, 47 containers vervoerd en 145,4 ton CO₂ berekend als gevolg van de transportactiviteiten van VelopA. De totale emissie als gevolg van het transport bedraagt 298,0 ton CO₂.

De meetgegevens worden bepaald aan de hand van facturen, CO₂ registraties van transporteurs en een ter beschikking gestelde calculatietool voor zeevracht. In deze periode werden geen transporten meer ingeschat op tonkilometers. In verband met de oorlogshandelingen in het Midden Oosten vaart het container transport nog steeds via een alternatieve route langs Afrika. Deze extra kilometers worden nog niet meegerekend in de huidige beschikbare tooling. Overleg vindt plaats met de ketenpartner, nieuwe informatie is nog niet beschikbaar. De huidige berekening geeft voor het containertransport dus een lichte onderschatting, verder wordt de gebruikte methode voldoende betrouwbaar geacht.



Reductiedoelstellingen

VelopA gaat vanuit maatschappelijke betrokkenheid bewust om met het leefmilieu. Daarom gaat VelopA haar elektra- en brandstofverbruik actief beperken, maar ook extern (ketenpartners) actief stimuleren. De gebruikte energie moet efficiënter worden benut. VelopA streeft naar een reductie van haar CO₂-uitstoot van **42%** in 2027 ten opzichte van 2019. Zij streeft er naar om deze doelstelling ook in de keten te behalen.

Het milieubeleid van VelopA is gebaseerd op de optimale afstemming tussen product, proces en organisatie. Voor de uitwerking wordt gewerkt met de volgende 4 pijlers:

1. Voldoen aan wet- & regelgeving gekoppeld met onze milieuaspecten
2. Het zo duurzaam mogelijk maken van eigen panden (verlagen van het energieverbruik)
3. Het verminderen van het brandstofverbruik en verkleinen van de footprint van de mobiliteit:
4. Het verkleinen van de footprint van de operationele activiteiten met behulp van verbetering van bedrijfsprocessen, toepassing van duurzame materialen en gerichte inzet van reducties in de keten.

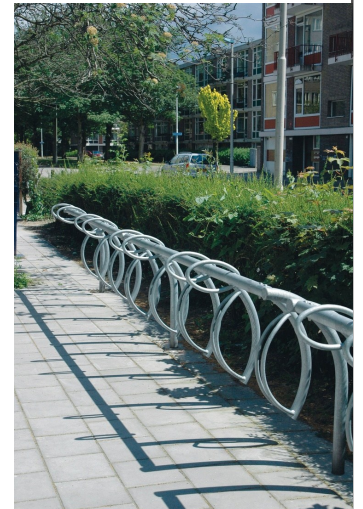
Het milieubeleid wordt 2 x per jaar geëvalueerd in de management review.

In februari 2012 heeft VelopA B.V. het CO₂-bewust certificaat niveau 5 behaald en in februari 2021 is dit certificaat opnieuw verlengd voor handboek CO₂ prestatieladder versie 3.1.

Het CO₂-bewust certificaat is een meetinstrument dat weergeeft in hoeverre bedrijven inzicht hebben in hun eigen CO₂-footprint, maatregelen treffen om hun CO₂-uitstoot te reduceren en initiatieven nemen om de CO₂-emissie in de keten terug te dringen. Met het behalen van niveau 5 hebben we de hoogste trede van de CO₂ prestatieladder bereikt.

Reductiedoelstellingen 2019-2027 is ingedeeld naar scopes:

Scope 1	37,5%
Scope 2 (incl. busines travel)	69,0%
Scope 3	3,1%



Voortgang ten opzichte van het referentiejaar

Historisch basisjaar

Voor VelopA zijn de eerste metingen in het kader van de ISO 14064-norm uitgevoerd over het kalenderjaar 2008. Dit jaar geldt daarom als referentiejaar op basis waarvan de toe- of afname van de CO₂-emissie wordt vastgesteld.

Aanpassingen aan historisch jaar

De meting over de 1^e helft van 2025 betreft het 18e jaar van meting in het kader van de ISO 14064-norm. Vanaf 2010 is halfjaarlijks gerapporteerd. In verband met aanpassingen in de scope verdeling en de verwerking van nieuwe informatie zijn in de jaarrapportage van 2015 aanpassingen gedaan in het basisjaar 2008. Daarom sluiten rapportages voor 2015 niet meer volledig aan op deze rapportage.

Normalisering meetresultaten

De omvang van de CO₂-emissie heeft een duidelijke correlatie met de omvang van de activiteiten welke door VelopA zijn ontplooid. Ten behoeve van vergelijking van de emissie in het referentiejaar en die tijdens de gerapporteerde periode, wordt daarom een maatstaf bepaald op basis waarvan de meetresultaten kunnen worden genormaliseerd. Voor VelopA wordt de omvang van bedrijfsactiviteiten weergegeven aan de hand van de omzet per duizend euro en het aantal FTE. In onderstaande tabellen is de totale CO₂-emissie van scope 1, 2 en 3 genormeerd weergegeven.

In juni 2020 is het nieuwe handboek CO₂ prestatieladder versie 3.1 gepubliceerd waarin zakelijke reizen van scope 2 naar scope 3 zijn gegaan. In verband met de vergelijking met het referentiejaar en de voortgang t.o.v. de huidige doelstellingen is in de normalisatie zakelijke reizen nog toegerekend aan scope 2.

Scope 1

Factor	ZUUS herberekend	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 H1
Kg CO ₂ Scope 1	271.687	202.471	172.593	150.624	118.364	96.600	106.901	56.065
Kg CO ₂ Scope 1 / omzet	12,8	10,7	8,6	7,6	4,6	3,8	3,9	3,4
Kg CO ₂ Scope 1 / FTE	4.055,0	3.146,4	2.666,3	2.376,6	1.995,9	1.777,2	2.200,8	938,2

Scope 2

Factor	ZUUS herberekend	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 H1
Kg CO ₂ Scope 2	178.411	33.106	18.490	16.441	13.313	12.388	20.176	10.471
Kg CO ₂ Scope 2 / omzet	8,4	1,8	0,9	0,8	0,5	0,5	0,7	0,6
Kg CO ₂ Scope 2 / FTE	2.662,9	514,5	285,6	259,4	224,5	227,9	415,4	175,2

Scope 3

Factor	ZUUS herberekend	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 H1
Kg CO ₂ Scope 3	880.674	250.226	325.684	385.078	719.651	461.099	706.750	353.602
Kg CO ₂ Scope 3 / omzet	41,6	13,2	16,2	19,3	28,2	17,9	25,6	21,3
Kg CO ₂ Scope 3 / FTE	13.144,4	3.888,5	5.031,4	6.075,9	12.134,7	8.483,1	14.550,0	5.917,5

De CO₂ emissie in absolute getallen voor scope 1, 2 en 3 was in de 1^e helft van 2025 ca. 32% lager dan de CO₂-emissie in basisjaar 2008. Genormaliseerde prognoses worden vergeleken ten opzichte van een heel jaar.

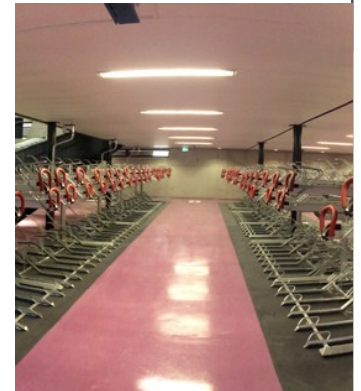
Algemeen

In de 1^e helft van 2025 was de organisatie voor Fte en omzet ongeveer gelijkwaardig ten opzichte van dezelfde periode in 2024. De totale emissie in scope 1 en 2 steeg wel, in de 1^e helft van 2025 was de emissie 14% hoger dan in dezelfde periode in 2024. In scope 1 en 2 steeg in de 1^e helft van 2025 de absolute CO₂ emissies met 11,1 ton CO₂.

Onderbouwing trend scope 1 directe emissies

Het aardgasverbruik voor verwarmingsinstallaties was in de 1^e helft van 2025 bijna 61% hoger dan dezelfde periode in 2024. In de 1^e helft van 2025 werd bijna 7600 m³ gas meer verbruikt.

Het brandstofverbruik van het wagenpark is in de 1^e helft van 2025 in absolute zin juist sterk gedaald ten opzichte van 1^e helft van 2024 bij een afname van alle brandstofsoorten. De totale CO₂



Voortgang ten opzichte van het referentiejaar

uitstoot van het wagenpark daalde met ruim 40%. Dit komt vooral doordat er steeds meer elektrisch wordt gereden en door minder gereden kilometers. De absolute CO₂ emissie voor scope 1 was echter nog steeds 13% hoger dan dezelfde periode in 2024.

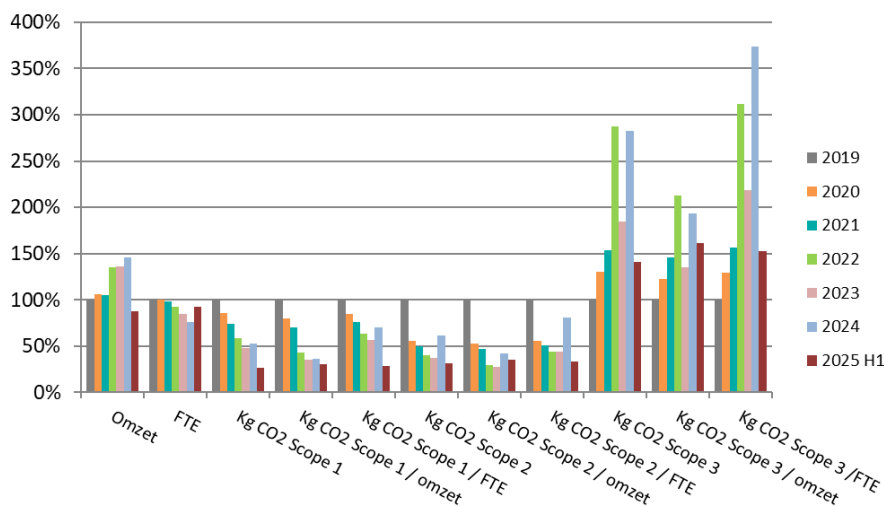
Onderbouwing trend scope 2 indirecte emissies

Het elektraverbruik op de locaties lag in de 1^e helft van 2025 hoger dan in de 1^e helft van 2024. In de 1^e helft van 2025 steeg het verbruik met 8,7%. 79% van de ingekochte stroom is groen conform de CO₂-Prestatieladder, 22% grijs (vestiging België en opladen auto's onderweg).

Onderbouwing trend scope 3 overige emissies

De scope 3 emissies door uitbesteed transport lagen in de 1^e helft van 2025 hoger dan in de 1^e helft van 2024. Het aandeel uitbesteed transport is sinds 2020 is gestegen als gevolg van verbeterde registratie. De CO₂-uitstoot veroorzaakt door het afval daalde in deze periode. Business travel daalde doordat in deze periode niet werd gevlogen. Na de internationale afstemming en samenwerking op groepsniveau voor CSRD kan digitaal verdere samenwerking worden ingericht. De absolute scope 3 emissies in de 1^e helft van 2025 lagen 13% hoger dan in dezelfde periode van 2024.

Normalisatie Carbon Footprint



Berekeningsmodellen

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. Daar waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de emissiefactoren van www.co2emissiefactoren.nl.

In die situaties waar geen volume-eenheden van brandstof beschikbaar waren, is gebruik gemaakt van de meest betrouwbare informatie die beschikbaar was. Het gas- en elektriciteitsgebruik is genomen aan de hand van geijkte meters en/of aan de hand van de facturen van het energiebedrijf. Door de geldende wetgeving is dit de meest betrouwbare informatiebron die beschikbaar is.

Verklaring voor veranderingen in de kwantificeringsmethodes

De meting over de 1^e helft van 2025 betreft de 29e meting in het kader van de ISO 14064-norm. In de kwantificeringsmethodes is geen sprake van aanpassingen aan het historisch jaar.



Projecten met gunningsvoordeel

Eind 2020 heeft VelopA het project "Afroepcontract inzake het leveren en monteren van dubbelzijdige fietsparkeersystemen" gescoord. Dit project is VelopA gegund met gunningsvoordeel van de CO₂ prestatieladder.

Achtergrond van het project:

'Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten investeren extra in de uitbreiding van fietsstallingen bij treinstations. Deze afspraak komt voort uit het bestuursakkoord 'Fietsparkeren bij stations' dat in december 2016 werd ondertekend. Met deze extra investering worden de meest urgente fietsparkeerproblemen aangepakt.'

Het bestuursakkoord dat ook met de NS, ProRail en reizigersorganisaties wordt gesloten, is een vervolg op het programma 'Actieplan Fietsparkeren' (uit 2011). In dat Actieplan was al 221 miljoen gereserveerd voor fietsparkeren bij stations. Voor meer informatie:

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Eindrapport%20Masterplan%20Fiets.pdf>

Het project heeft een looptijd van 4 jaar met potentieel 2x 2 jaar verlenging. De raamovereenkomst kent geen gegarandeerde afname van complete systemen. Op basis van de afname in het recente verleden wordt een contractomvang verwacht van maximaal 22.500 fietsparkeerplaatsen per jaar.

De activiteiten van VelopA voor dit project betreffen de ontwikkeling, engineering, inkoop, productie & montage en verkoop van de fietsparkeerplekken. Voor de realisatie van het project is in de aanbestedingsfase door opdrachtgever ProRail gevraagd een ketenanalyse / LCA uit te werken als onderdeel van de aanbestedingsdocumenten voor een enkel- en dubbelzijdig fietsparkeersysteem. De resultaten van deze ketenanalyse LCA zijn voor VelopA in het algemeen en in het bijzonder voor dit project opgenomen in dit plan.

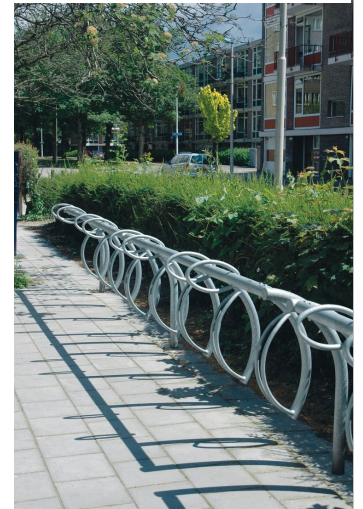
De emissieberekening voor het project bestaat uit de volgende onderdelen:

- Ontwerp en ontwikkeling fietsparkeerplek
- Productie fietsparkeerplek
- Transport en logistiek fietsparkeerplek
- Montage / installatie fietsparkeerplek

In dit project is middels de LCA analyse de MKI score voor een enkelvoudig en dubbelzijdig fietsparkeersysteem in kaart gebracht. In de aanbestedingsfase is vooruitlopend op het project een breed ontwerpteam (ontwerp, inkoop, verkoop, montage afdeling) bijeen geweest die voor ProRail (en toekomstig ook uitgerold naar andere klanten) een duurzaam verbeterd product heeft gemaakt. Dit heeft geleid tot nieuwe producten die in deze aanbesteding is aangeboden aan ProRail en middels een proefopstelling door klant ProRail is getest. De grootste besparingen zijn daarmee gerealiseerd in de aanbestedingsfase.

De VelopA reductiemaatregelen beschreven in het plan VelopA Milieu- en Energie Managementplan 2021-2027 versie 1.0 zijn ook van toepassing op dit project.

De gerealiseerde productie in het project bedroeg tot 20 oktober 2024 in totaal ruim 37.300 fietsparkeersystemen, verdeeld over enkelzijdige en dubbelzijdige fietsparkeersystemen. De totale CO₂ footprint scope 1-2-3 van het project bedraagt momenteel ca. 7.461 ton CO₂. VelopA en haar ketenpartners gaan door met de acties vanuit dit project met gunningsvoordeel. Het project wordt eind 2025 afgerond.



Projecten met gunningsvoordeel

In februari 2024 heeft VelopA het project 'Levering Fietsenrekken Model Amsterdam Puccini – Contract AI 2023-0052' ontvangen van de gemeente Amsterdam. Dit project is VelopA gegund met gunningsvoordeel van de CO₂ prestatieladder .

Achtergrond van het project:

De gemeente Amsterdam is een raamovereenkomst aangegaan met VelopA waarbinnen de levering van fietsenrekken wordt geborgd die de gemeente Amsterdam nodig acht binnen de openbare ruimte.

De doelstelling van het raamcontract is om voor de komende vier jaar voor de gemeente Amsterdam de benodigde fietsenrekken te leveren volgens een door de gemeente aangeleverd eigen 'Puccini Fietsenrek 1.1' ontwerp. Dit ontwerp is verder ontwikkeld tot een productiemodel volgens programma van eisen in de gunningsleidraad. De gemeente heeft via de Puccinimethode de wens om de hele stad op een eenduidige en herkenbare wijze in te richten, waardoor gekozen is deze aanbesteding met een aangeleverd ontwerp/tekening op de markt te zetten.

De gemeente Amsterdam is en blijft eigenaar van het ontwerp, ook na het beëindigen van de raamovereenkomst. De gemeente zal ook de eigenaar worden van de ontwerp- en productiedocumenten en eventuele proef- of productiemallen welke gedurende de looptijd van de raamovereenkomst door de nieuwe raamcontractant zijn opgesteld en geproduceerd. De gemeente Amsterdam mag deze producten weer gebruiken in een nieuwe uitvraag en hiermee kan de opvolgende raamcontractant weer de productie uitvoeren. .

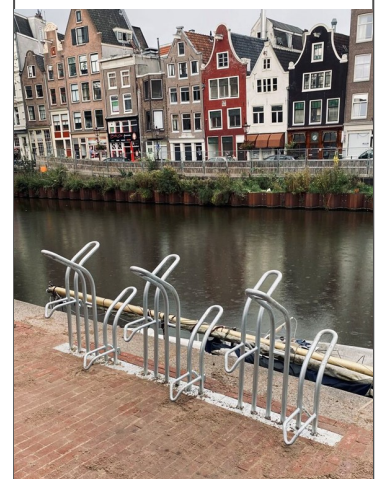
De emissieberekening voor het project bestaat uit de volgende onderdelen:

- Ontwerp en ontwikkeling fietsenrek
- Productie fietsenrek
- Transport en logistiek fietsenrek

Binnen het project heeft de gemeente Amsterdam nog geen LCA berekening gemaakt van haar ontwerp. Het project is gegund met gunningsvoordeel op basis van certificatie niveau 5 van de CO₂ prestatieladder. Een belangrijke basiseis is dat het nieuwe rek niet veel staal meer mag bevatten dan vergelijkbare fietsenrekken die in de markt voorhanden zijn en bewezen robuust zijn. Het ontwerp is daarom in samenwerking tussen VelopA en de gemeente Amsterdam geoptimaliseerd. Dit geoptimaliseerde ontwerp is het uitgangspunt voor productie; er zijn geen andere specifieke reductiedoelstellingen vastgesteld door de gemeente Amsterdam. Voor de eigen activiteiten worden de maatregelen beschreven in het plan VelopA Milieu- en Energie Managementplan 2021-2027 versie 1.0 zijn ook van toepassing op dit project.

Als onderdeel van de opdracht zal gedurende de uitvoering van de opdracht een MKI berekening van het fietsenrek worden uitgevoerd voor de scope van het raamcontract en getoetst door een onafhankelijke partij. Deze gevalideerde MKI berekening is op dit moment nog niet aanwezig. De specificaties voor de MKI berekening zijn inmiddels wel bepaald.

Het eerste fietsenrek werd inmiddels officieel geplaatst op de Gelderse kade in Amsterdam. Inmiddels zijn in totaal al 1542 fietsenrekken volgens het nieuwe ontwerp geleverd.





Annex 1: CO₂-emissie 1^e helft 2025 scope 1, 2 en 3

	CO ₂ -emissie factor ¹		2025 H1		CO ₂ -emissie [ton]
	Hoeveelheid	Eenheid	Hoeveelheid [totaal]	Eenheid	
Scope 1: Directe emissie					56,1
Stationaire verbrandingsapparatuur					42,8
- Aardgas	2.134	g CO ₂ / Nm ³	20.066	Nm ³	42,8
Gebruik eigen wagenpark					12,8
- Benzine	2.797	g CO ₂ / liter	1.471	liter	4,1
- Diesel	3.251	g CO ₂ / liter	2.666	liter	8,7
- LPG	1.792	g CO ₂ / liter	0	liter	0,0
Kilometers eigen wagenpark					0,5
- personenauto D	121	g CO ₂ / voertuigkm	3.806	km	0,5
	CO ₂ -emissie factor ¹		2025 H1		
	Hoeveelheid	Eenheid	Hoeveelheid [totaal]	Eenheid	CO ₂ -emissie [ton]
Scope 2: Indirecte emissie					10,5
Elektriciteitsgebruik en centrale warmtelevering					10,5
Elektriciteitsgebruik gebouw			69.802	kWh	
Eigen opwek			0	kWh	
<i>waarvan</i>					
-Grijze stroom: 2010 en later	497	g CO ₂ / kWh	1.628	kWh	0,8
- Windkracht	0	g CO ₂ / kWh	68.174	kWh	0,0
- Waterkracht	0	g CO ₂ / kWh	0	kWh	0,0
- Zonne-energie	0	g CO ₂ / kWh	0	kWh	0,0
-Elektra mobiliteit - Grijze stroom: 2010 en later	497	g CO ₂ / kWh	19.440	kWh	9,7
-Elektra mobiliteit - Windkracht	0	g CO ₂ / kWh	7.267	kWh	0,0

Referenties

1: Bron: website CO₂emissiefactoren.nl



Scope 1 overzicht	Ton CO ₂	
Stationaire verbrandingsapparatuur	42,8	76,4%
Eigen wagenpark	13,2	23,6%
Scope 2 overzicht	Ton CO ₂	
Elektriciteitsgebruik en centrale warmtelevering	0,8	7,7%
Elektriciteitsgebruik mobiliteit	9,7	92,3%
Scope 3 overzicht	Ton CO ₂	
Privé auto's voor zakelijk verkeer	0,5	0,1%
Zakelijk vliegen	-	0,0%
Openbaar vervoer voor zakelijk verkeer	-	0,0%
Woon-werkverkeer met niet-bedrijfsvoertuigen	22,1	6,2%
Papierverbruik	0,0	0,0%
Afvalverwerking	32,9	9,3%
Waterverbruik gerelateerde activiteiten	0,0	0,0%
Emissies door uitbestede diensten	298,0	84,3%



Annex 1: CO₂-emissie 1^e helft 2025 scope 1, 2 en 3

	CO ₂ -emissie factor ¹		2025 H1		CO ₂ -emissie [ton]
	hoeveelheid	eenheid	Hoeveelheid [totaal]	Eenheid	
Scope 3: Overige indirecte emissie					353,6
Scope 3: business travel					0,5
Privé-auto's voor zakelijk verkeer					0,5
- Personenauto, brandstoftype en gewichtsklasse niet bekend	191	g CO ₂ / voertuigkm	2.666	km	0,5
Zakelijk vliegen					0,0
- Afstand < 700 km	234	g CO ₂ / reizigerskm	0	reizigerskm	0,0
- Afstand 700 - 2.500 km	172	g CO ₂ / reizigerskm	0	reizigerskm	0,0
- Afstand > 2.500 km	157	g CO ₂ / reizigerskm	0	reizigerskm	0,0
Openbaar vervoer voor zakelijk verkeer					0,0
- OV algemeen	14	g CO ₂ / reizigerskm	0	reizigerskm	0,00
Woon-werkverkeer met niet-bedrijfsvoertuigen					22,1
Woon-werkverkeer met privé-auto's					22,0
- Personenauto, brandstoftype en gewichtsklasse niet bekend	191	g CO ₂ / voertuigkm	115.162	voertuigkm	22,0
Afstand afgelegd per fiets of te voet					0,1
- Fiets, lopend	3	g CO ₂ / km	30.304	km	0,1
Afvalverwerking					32,9
- Papier en karton	676	g CO ₂ / kg	7.080	kg	4,8
- Kunststof	3.453	g CO ₂ / kg	293	kg	1,0
- Puin ¹⁶	4	g CO ₂ / kg	0	kg	0,0
- Hout ¹⁷	-	g CO ₂ / kg	12.620	kg	0,0
- Metaal ¹⁸	1.060	g CO ₂ / kg	4.290	kg	4,5
- Bedrijfsafval ¹⁹	1.208	g CO ₂ / kg	18.705	kg	22,6
Papier					0,0
- Kopieer/printpapier	6	g CO ₂ / kg	330	kg	0,002
Waterverbruik gerelateerde activiteiten					0,0
- Drinkwater	276	g CO ₂ / NM ³	163	Nm ³	0,04
Emissies door uitbestede diensten					298,0
- Transport door derden		ton CO ₂	145,4	ton CO ₂	145,4
- Transport door derden	3.251	g CO ₂ / liter	22.468	liter	73,043
- Transport door derden	32,6	kg CO ₂ /ldm	656,9	ldm	21,42
- Transport door derden zeevervoer		kg CO ₂ /(TEU - FEU)	47	TEU/ FEU	58,2



Referenties

- 1: Bron: website CO2emissiefactoren.nl
- 15: Dusseldorp CO2 tool
- 16: Ketenanalyse Visser & Smit bouw
- 17: CE Delft 2007 milieukentallen van verpakkingen / Ketenanalyse Siemens
- 18: BAM CO2 calculator
- 19: Milieubarometer