CO_2-emissie-inventaris

2025

visscher traffic

Opgesteld, 01-08-2026

L. van der Veen-Krale, KAM-functionaris

Namens de directie, 01-08-2026

R. Stuivenberg, algemeen directeur

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Opbouw van dit document 3
1.2 Onze organisatie 3
1.3 Boundary van Visscher Traffic 3
1.4 Kader voor deze analyse 3
2 Broeikasgassen 4
2.1 Berekening emissies 4
2.2 CO_2-broeikasgasemissies 5
2.3 Berekening van de emissies 5
2.4 Overige niet CO_2-broeikasgassen 6

1 Inleiding

Deze CO_2-emissie-inventarisatie is een analyse van onze uitstoot van broeikasgassen volgens de CO_2-Prestatieladder handboek 4.0.

De CO_2-Prestatieladder is in essentie een hulpmiddel dat bedrijven in staat stelt om systematisch hun CO_2-uitstoot te meten, te reduceren, en waar mogelijk klimaatneutraal te opereren.

Visscher Traffic B.V., verder aangeduid met Visscher Traffic, werkt sinds 2023 op gecertificeerde wijze aan CO_2-reductie middels de CO_2-prestatieladder. Omdat de CO_2-prestatieladder gewijzigd is naar handboek 4.0 richten we ons nu ook op andere broeikasgassen dan alleen CO_2- emissies.

CO_2-reductie en energiebesparing zijn materiële thema's voor Visscher Traffic. Materiële thema's zijn de onderwerpen die voor een organisatie en haar stakeholders het meest relevant en belangrijk zijn, zowel vanuit financieel oogpunt als vanuit het oogpunt van impact op mens en milieu. Ze vormen de basis voor onze strategische besluitvorming.

In dit document hebben we onze totale broeikasgasemissies in kaart gebracht en geanalyseerd middels de richtlijnen van ISO 14064-2019 met aanvulling van de GHG-protocol.

Dit verslag is opgemaakt volgens de principes van de ISO 14064-1 normering: relevantie, volledigheid, consistentie, nauwkeurigheid en transparantie.

De verificatie van deze CO_2-emissies-inventaris door G. Kardaun, CO_2 en Duurzaamheid adviseur SCM Diensten

1.1 Opbouw van dit document

Deze CO_2-emissie- inventarisatie is een beschrijving van de onderstaande aspecten:

- Een korte omschrijving van het bedrijf
- Identificatie van onze boundary en bedrijfslocaties
- Definitie van onze organisatorische kaders
- Rapportage kader, basisjaar
- Kwalificatie en kwantificatie van onze broeikasemissies van ons basisjaar

1.2 Onze organisatie

Visscher Traffic B.V., verder aangeduid met Visscher Traffic, is een verkeersmaatregelen (onder)aannemer die in heel Nederland actief is. Visscher Traffic heeft jarenlange ervaring op het gebied van verkeersmaatregelen en staat met een ambitieus team dag en nacht klaar om de meest complexe en reguliere vraagstukken op het gebied van verkeersmaatregelen uit te voeren.

1.3 Boundary van Visscher Traffic

De uitleg hoe de boundary bepaling tot stand is gekomen is terug te vinden in de contextanalyse 2025

Overzicht 1: Boundary Visscher Traffic

KvK-nummer	Naamstelling	Bijzonderheden
93286139	ILC Topco XI B.V.	Financiële Holding (geen uitstoot), per 05-2025
89656393	Groundbirds B.V. (DVDS Infra Group B.V.)	Financiële Holding (geen uitstoot), per 05-2025
75186020	Visscher Traffic B.V.	Werkmaatschappij (hoofdvestiging: Nieuwleusen, De Grift 26)
75186020	Visscher Traffic B.V. Vestiging Zuid	Werkmaatschappij (nevenvestiging: Schijndel, Kanaaldijk-Zuid 3 A)
97844063	Avec Infra B.V.	Werkmaatschappij (nevenvestiging: Schijndel, Kanaaldijk-Zuid 3 A), per 18-07-2025

1.4 Kader voor deze analyse

De analyse van deze broeikas-emissie inventarisatie betreft het jaar 2025, dit jaar is tevens gekozen tot basisjaar omdat eerdere jaren geanalyseerd zijn volgens het handboek 3.1 van de CO_2-prestatieladder.

2 Broeikasgassen en overige beïnvloedbare emissies

Broeikasgassen zijn gassen die een versterkende bijdrage leveren aan de opwarming van de aarde, het broeikaseffect. Doordat broeikasgassen energie absorberen, vertragen ze de snelheid waarmee energie (in de vorm van warmte) naar de ruimte ontsnapt. Hoe groter de hoeveelheid broeikasgassen in de atmosfeer, hoe meer warmte blijft hangen. Met als gevolg dat de aarde opwarmt.

Soorten broeikasgassen

Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) maakt onderscheid tussen vier categorieën broeikasgassen:

- Koolstofdioxide (CO_2)
- Methaan (CH_4)
- Distikstofoxide (N_2O), ook wel bekend als lachgas
- Gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen), zoals fluorkoolwaterstoffen (HFK's), perfluorkoolstoffen (PFK's), zwavelhexafluoride (SF_6) en Stikstoftrifluoride (NF_3)

Uitstoot van CO_2-broeikasgas

Vrijwel elke organisatie heeft binnen de eigen organisatie en keten te maken met uitstoot van CO_2. Hierbij kun je denken aan gebruik van grijze stroom op kantoor en de werkplaats en fossiele brandstof voor transport en industriële processen.

Uitstoot van overige broeikasgassen

De uitstoot van de overige broeikasgassen vindt op veel beperktere schaal plaats. Naar schatting zo'n 5 procent van de huidige certificaathouders van de CO_2-Prestatieladder stoot binnen de eigen organisatie andere broeikasgassen dan CO_2 uit.

Een korte uitleg van het ontstaan van de overige broeikasgassen
Methaan -CH_4

Voorbeelden van organisaties en plekken die methaan kunnen uitstoten:
Waterschappen, onder meer bij het verwijderen van bagger en de vergisting van rioolslib
Industriële baggeraars, bijvoorbeeld bij het baggeren of wanneer LNG (vloeibaar aardgas) uit schepen lekt
Installatiebureaus, bijvoorbeeld bij lekkage van koudemiddelen tijdens het werken aan installaties zoals airco's of koelmachines
Landbouwbedrijven, waar methaan vrijkomt uit mest van vee
Vuilstortplaatsen, waar methaan vrijkomt bij het verteren van organisch afval

Distikstofoxide (lachgas)- N_2O

Voorbeelden van processen en plekken waar lachgas kan worden uitgestoten:
Verbranding van fossiele brandstoffen
Gebruik van meststoffen met stikstof
Industriële locaties waarbij in processen stikstof een rol speelt, zoals rioolwaterzuiveringsinstallaties (rwzi's)

Gefluoreerde broeikasgassen- HFK's

Voorbeelden van middelen of activiteiten die gefluoreerde broeikasgassen kunnen uitstoten:
Koudemiddelen, bijvoorbeeld voor airco van auto's, warmtepompen en in stationaire en mobiele koelsystemen
Blaas-, blus- en oplosmiddelen
Drijfgas voor aerosolen
Het graveren van gas bij de productie van halfgeleiders

Overige niet beïnvloedbare emissies

Hiervoor hebben de vragenlijst ingevuld.
Visscher Traffic heeft de checklijst ingevuld, het resultaat is geen OBE's.

2.1 Berekening emissies

De broeikasemissies zijn in kaart gebracht door de inventarisatie van alle verbruiken per locatie.

De broeikasemissies zijn uitgesplitst in volgende verbruiken :
brandstof verbruik: fossiele brandstoffen, biobrandstoffen, elektriciteit of een combinatie van beide bronnen
elektrisch verbruik: grijze en groene (duurzaam opgewekte elektriciteit in Nederland) elektriciteit
gas verbruik: grijs en groen gas.

Broeikasemissies

De CO_2-broeikasemissies worden berekend door de verbruiken te vermenigvuldigen met de emissiefactoren. De gebruikte emissiefactoren zijn afkomstig uit de CO_2 emissiefactorenlijst http://co2emissiefactoren.nl

De emissie waarden zijn in het algemeen uitgedrukt in de WtW (Well-to-Wheels) waarden, in een enkel geval indien geen WtW bekend is, hebben we de TtW (Tank-to-Wheels) gebruikt.
WtW-analyse is de optelsom van WtT (Well-to-Tank) en TtW (Tank-to-Wheels).

WtT zijn de ketenemissies en WtW zijn de verbrandingsemissies.

Well-to-Wheel (WtW) is een methode die de totale energie-efficiëntie en de milieu-impact van een brandstof berekent. Het omvat het hele proces van de brandstofproductie tot het gebruik in het voertuig, inclusief de emissies die vrijkomen tijdens de productie, transport en verbranding van de brandstof. Dit helpt om een eerlijker beeld te krijgen van de impact op het milieu, omdat de rekening houdt met alle stappen in de levenscyclus van de brandstof.

Tank to Wheel (TtW) is een term die verwijst naar de emissies die vrijkomen tijdens het gebruik van een voertuig. Het omvat de directe emissies die ontstaan door de verbranding van brandstof in het voertuig. TtW is een belangrijke factor in de beoordeling van de duurzaamheid van voertuigen, omdat het de impact van de productie en transport van brandstof tot de uitstoot tijdens het rijden in het voertuig laat in de gaten. Het is een onderdeel van de levenscyclusanalyse (LCA), die ook andere aspecten van de productie en het gebruik van voertuigen en brandstoffen omvat.

De methaan broeikasemissies worden berekend door de gemeten of geschatte methaanemissies (in massa of volume) te vermenigvuldigen met de relevante broeikasgas-equivalentfactor (GWP) en eventueel te corrigeren naar standaardcondities, zie http://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/ herleiden van meetgegevens luchtemissies.nl

2.2 CO_2-broeikasgasemissies

Visscher Traffic rapporteert CO_2-emissie-inventaris voor haar scope 1 en 2 en business Travel -emissies. In onderstaand overzicht geeft de beschrijving van de relevante scopes voor Visscher Traffic weer.

Overzicht 2-a: Beschrijving van de Scopes	
Scope	Omvat
Scope 1	Alle directe emissies, emissies die direct door de eigen organisatie worden uitgestoten. Het gaat hier bijvoorbeeld om het gasverbruik van het pand en het brandstofverbruik voor het wagenpark en overig materieel.
Scope 2	Alle indirecte emissies, ofwel emissies die al zijn uitgestoten voor een grondstof die door de organisatie wordt verbruikt. Voorbeelden hiervan zijn het elektriciteitsverbruik (op de centrale verbrandt men fossiele brandstoffen om elektriciteit op te wekken), bijladen onderweg met elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen.
Business Travel	Emissies ten gevolge van zakelijk reizen (personenvervoer onder werktijd). Dit wordt uitgesplist in zakelijke vliegreizen, zakelijk reizen met het openbaar vervoer en zakelijke kilometers met privé voertuigen. Hoewel 'Business Travel' conform het GHG-protocol een scope 3 emissie categorie is, mogen deze emissies voor de CO_2-prestatieladder worden meegenomen in de emissie-inventaris

Overzicht 2-b: Kader achtergrond emissies		
Scope 1	Scope 2	Business Travel
Scope 1-emissies ("directe emissies") zijn emissies die worden uitgestoten door installaties die in eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de organisatie.	Scope 2-emissies ("indirecte emissies") zijn emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties die niet tot de eigen onderneming behoren.	Business Travel-emissies ("overige indirecte emissies") zijn emissies die ontstaan als gevolg van de gereden km door het eigen personeel (woon/ werk verkeer) als van inhuur en onderaanneming
Toepassingen in scope 1	Toepassingen in scope 2	Toepassingen in Business Travel
Brandstoffen: Diesels & Benzine e.d. Smeerolie Aardgas	Grijze elektriciteit voor gebruik organisatie / bijladen Groene elektriciteit voor gebruik organisatie / bijladen	Woon-werk vast personeel Woon-werk uitzendkracht Business Travel onderaanneming

Voorwaarden voor de CO_2-berekeningen

- de emissie-inventaris is gebaseerd op het werkelijke verbruik van een heel jaar;
- de CO_2-emissiefactoren zijn afkomstig van de co2emissiefactoren.nl
- de gebruikte data zijn herleidbaar tot aan de bronnen (b.v. brandstoffacturen, elektriciteit jaaroverzichten, facturen onderaanneming e.d.);
- de emissie-inventaris is actueel;
- bij de berekening van scope 2 (elektriciteit) wordt de locatie-gebaseerde methode toegepast, we hanteren één accurate emissiefactor die de gemiddelde uitstoot van de elektriciteitsproductie op het lokale-, sub-nationale of nationale elektriciteitsnet weergeeft

2.3 Berekening van de emissies

Voor het kwantificeren van de scope 1 & 2 emissies worden de verbruiken middels de facturen in een overzichtslijst genoteerd. Ter verificatie worden er (jaar) overzichten van de leverancier opgevraagd en worden de jaarrekeningen gebruikt.
Voor de verbruiken van de gehuurde kantoren (Schijndel) zijn we uitgegaan van het percentage van de gehuurde oppervlaktes versus de totale oppervlakte van het gebouw en deze vermenigvuldigd met het totale jaarverbruik.
Voor het kwantificeren van de gereden km door inhuur worden de gewerkte uren omgerekend naar gereden kilometers middels de methodiek van de emissiefactor personenvervoer.

Visscher Traffic sluit CO_2-sinks uit van de kwantificering van de emissies omdat de organisatie geen (in)direct CO_2 verwijderd uit atmosfeer

NB Een CO_2-sink is het proces, actie of mechanisme waarbij een organisatie direct CO_2 uit de atmosfeer verwijdert of vastlegt, zoals opslag van biogene CO_2 in de bodem of in materialen binnen de waardeketen, of indirect CO_2 vermindert/verwijderd via gecertificeerde projecten buiten de waardeketen, wat dan gelijkstaat aan CO_2-compensatie)

Overzicht 2-c: CO_2-emissies bij Visscher Traffic					
Oorsprong CO_2-emissies	**Emissiefactor**	**Hoeveelheden**	**Eenheid**	**Emissies in tonnen**	**Emissies in %**
Brandstoffen					
Diesel B7	3,251	206734	liter	672,09	85,54
Benzine Euro 95	2,797	27289	liter	76,33	9,72
Benzine Euro 98	3,059	64	liter	0,11	0,02
Smeerolie*	3,035	79	kg	0,24	0,03
Overige olie*	2,947	18	kg	0,05	0,01
AdBlue**	0,260	4630	liter	1,20	-
		Totale emissie van brandstoffen		**748,91**	ton CO_2
Elektriciteit					
Inkoop De Grift 26 (grijs)	0,497	52323	kWh	26,00	3,35
Opwek De Grift 26 (groen)	-	29595	*kWh*	-	-
Terug levering (groen)	-	-11116	*kWh*	-	-
*Gebruik zonne-energie****	-	*18479*	kWh	-	-
*Inkoop Schijndel (groen)****	-	3669	kWh	-	-
Onderweg laden (grijs)	0,497	20463	kWh	10,17	1,29
		Totale emissie van elektriciteit		**36,17**	ton CO_2
Aardgas					
*Aardgas Schijndel****	2,134	*264,75*	*m^3*	*0,56*	*0,07*
		Totale emissie van aardgas		**0,56**	ton CO_2
Business Travel (van inleen/inhuur)					
Personenvervoer	0,191	221162	km	42,24	5,10
		Totale emissie van broeikasgassen		**828**	**ton CO_2**

* in TtW, gemiddelde dichtheid van 0,9 kg per liter gehanteerd
** in TtW, gemiddelde dichtheid van 1,09 kg per liter gehanteerd
*** cursief gedrukte waarde zijn afkomstig van berekeningen

Samenvatting CO_2-broeikasgassen
De totale uitstoot in 2025 voor Visscher Traffic is 828 ton CO_2, voornamelijk veroorzaakt door het gebruik van fossiele brandstoffen.
De uitstoot van CO_2 is materieel.

2.4 Overige niet CO_2-broeikasgassen

De overige niet CO_2-broeikasgassen van Visscher Traffic zijn:

N_2O Verbranding van fossiele brandstoffen

HFK's Koudemiddelen van airco's, oplosmiddelen van blus- en oplosmiddelen en drijfgas in spuitbussen (aerosolen)

N_20
Percentage in uitlaatgassen van benzinemotoren nihil
Percentage in uitlaatgassen van dieselmotoren 0,3%

HFK's
Percentage HFK's (R1234yf) in airco's van voertuigen, totale hoeveelheid 400 en 900 gram
Percentage van HFK's in stationaire airco's, (Commerciële systemen) 3 kg of meer
Percentage van HFK's in mobiele airco's, 0,3–0,6 kg
Percentage van HFK's in blusmiddelen, nihil
HFK's in spuitbussen zijn vervangen door HFO's (Hydrofluoro-olefins) dit is geen broeikasgas
Van 2015 worden de HFK onder de EU-F-gasverordening uitgefaseerd in koel- en airco-systemen
Deze uitfasering van HFK's geschiedt door middel van geleidelijke afbouw waarbij HFK's worden teruggebracht van 100% in 2015 naar 21% in 2030.

Samenvatting niet CO_2-broeikasgasen
De totale uitstoot in 2025 is nihil, is verwaarloosbaar gezien de kleine hoeveelheden
De uitstoot van niet CO_2-broeikasgasen is niet materieel.