

CO₂-Prestatieladder Handboek 4.0

Trede 1

Inzicht & Reductie

Organisatie

Seris Security B.V.

Rapportagejaar

2025

Datum

Juli 2026

Organisatorische grenzen

De organisatorische grenzen zijn bepaald conform §4.1 van Handboek 4.0. Uitgangspunt is dat het certificaat wordt uitgegeven op naam van Security B.V. In dit document wordt hierna gesproken over Seris.

1. Inzicht

1.1 Organisatie

Seris voert bewakings- en beveiligingsdiensten uit, adviseert bedrijven op het gebied van beveiliging en verzorgt trainingen en opleidingen op het gebied van ISPS. De hoofdlocatie is Kerkeplaat 2G, 3313 LC Dordrecht.

Naast de locaties aan de Kerkeplaat is er in Amsterdam een postadres van de Franse moedermaatschappij Separgefi. Dit is alleen een postadres en geen operationele locatie van Seris. Er is daarom geen energieverbruik aan dit adres toegerekend.

Voor 2024 en 2025 bedraagt de personeelsomvang 147 FTE. De financiële gegevens die nodig zijn voor de berekening van de CO₂-prestatie zijn intern beschikbaar voor verificatie, maar worden niet in dit rapport opgenomen.

Trias Energetica als uitgangspunt

Seris hanteert de Trias Energetica als uitgangspunt: eerst minder energie gebruiken, daarna duurzame energie inzetten en vervolgens het resterende fossiele energiegebruik zo efficiënt mogelijk maken. De meeste invloed ligt bij het wagenpark, omdat de surveillancevoertuigen veel kilometers rijden.

Basisjaar en ontwikkeling

Kengetal	2024 basisjaar	2025	Ontwikkeling
Scope 1	173.38 ton	204.42 ton	+17.9%
Scope 2	11.55 ton	2.12 ton	-81.6%
Totaal	184.93 ton	205,72 ton	+11.7%
CO ₂ -prestatie t.o.v. bedrijfsomvang	basisjaar	+3,6%	verslechtering t.o.v. 2024

De totale uitstoot en de CO₂-prestatie ten opzichte van de bedrijfsomvang zijn in 2025 verslechterd. Dit komt vooral door meer diesel- en benzineverbruik. De ingekochte kantoorstroom voorkomt marktgebaseerde scope 2-uitstoot, maar elektrisch laden wordt conservatief als grijze stroom gerapporteerd zolang de herkomst niet aantoonbaar is.

1.2 CO₂-footprint 2025

De emissiefactoren zijn gebaseerd op CO₂emissiefactoren.nl, versie 2025. Voor brandstoffen is gerekend met Well-to-Wheel-emissies. Elektriciteit wordt zowel locatiegebaseerd als marktgebaseerd gerapporteerd.

Scope	Categorie	Verbruik	Emissiefactor	CO ₂ -uitstoot
Scope 1 – directe emissies				
Scope 1	Diesel	37.683 liter	3.251 kg/liter	122.51 ton
Scope 1	Benzine	26.455 liter	2,797 kg/liter	73,99 ton
Scope 1	Aardgas	3.325 m ³	2.134 kg/m ³	7,1 ton
Subtotaal scope 1				203.60 ton
Scope 2 – marktgebaseerde rapportage				
Scope 2	Kantoorstroom – groen	20.881 kWh	0 kg/kWh	0.00 ton
Scope 2	Elektrisch laden – grijs	4.269 kWh	0.497 kg/kWh	2.12 ton
Subtotaal scope 2 marktgebaseerd				2.12 ton
Totaal footprint marktgebaseerd				205.72 ton
Aanvullende scope 2-informatie – locatiegebaseerd				
Scope 2	Elektriciteit – locatiegebaseerd	20.881 kWh	0.268 kg/kWh	5.60 ton

Diesel en benzine veroorzaken samen circa 95,5% van de marktgebaseerde footprint. De belangrijkste reductie moet daarom uit het wagenpark komen. De ingekochte kantoorstroom telt marktgebaseerd als 0 ton, zolang het groene-stroomcontract en de herkomst daarvan aantoonbaar voldoen. Alleen het elektrisch laden wordt marktgebaseerd als grijze stroom gerapporteerd zolang de herkomst van deze laadstroom niet aantoonbaar groen is.

1.3 Toelichting footprint

Methodiek brandstoffen en energiedragers

Voor diesel, benzine en aardgas zijn de volledige Well-to-Wheel-emissies opgenomen in scope 1. De gegevens voor diesel en benzine zijn afkomstig uit de tankpasadministratie. Arian Oosterwijk is verantwoordelijk voor de dataverzameling. Dutch Carbon Consultants voert een externe validatie uit op de jaarlijkse footprint en de onderliggende gegevens.

Duale rapportage elektriciteit

- Locatiegebaseerd: 20.881 kWh × 0.268 kg CO₂-eq/kWh = 5.60 ton CO₂-eq. Hiervoor is de factor 'stroom onbekend'/gridmix gebruikt.

- Marktgebaseerd kantoorstroom: $20.881 \text{ kWh} \times 0 \text{ kg CO}_2\text{-eq/kWh} = 0 \text{ ton CO}_2\text{-eq}$, op basis van aantoonbaar groene ingekochte stroom.
- Marktgebaseerd elektrisch laden: $4.269 \text{ kWh} \times 0.497 \text{ kg CO}_2\text{-eq/kWh} = 2.12 \text{ ton CO}_2\text{-eq}$. Dit laadverbruik wordt conservatief als grijze stroom gerapporteerd zolang de herkomst niet volledig aantoonbaar groen is.

1.4 Energiebalans

Energiebalans in GJ (finale energie)

Categorie	Energiedrager	Hoeveelheid	Factor	Energie	Aandeel
Scope 1	Diesel	37.683 liter	0.0359 GJ/l	1353 GJ	54.9%
Scope 1	Benzine	26.455 liter	0.0324 GJ/l	857 GJ	34.8%
Scope 1	Aardgas	3.325 m ³	0.03165 GJ/m ³	105 GJ	4.3%
Scope 2	Elektriciteit	20.881 kWh	0.0036 GJ/kWh	75 GJ	3.1%
Totaal				2390 GJ	100%

Vergelijking energiebalans met basisjaar 2024

Energiedrager	2024	2025	Verschil	Ontwikkeling
Diesel	1104 GJ	1353 GJ	+249 GJ	+22.6%
Benzine	745 GJ	857 GJ	+112 GJ	+15.0%
Aardgas	125 GJ	105 GJ	-20 GJ	-16.0%
Elektriciteit	78 GJ	75 GJ	-3 GJ	-3.8%
Totaal	2052 GJ	2390 GJ	+338 GJ	+16.5%

Het finale energieverbruik is in 2025 met circa 16,5% gestegen ten opzichte van 2024. Die stijging komt vrijwel volledig door diesel en benzine. Elektriciteit en aardgas hebben een veel kleiner aandeel. De grootste reductiekans ligt daarom bij het wagenpark.

Dekkingsgraad: meer dan 90%

De energiebalans omvat de opgegeven brandstoffen, elektriciteit en aardgas. Kleine verbruiken, zoals batterijen en incidenteel ingekochte energie buiten de beschikbare registraties, zijn niet afzonderlijk opgenomen. Op basis van de beschikbare gegevens wordt de dekkingsgraad op meer dan 90% geschat.

1.5 Energiebeoordeling

De energiebeoordeling laat zien welke energiestromen het grootst zijn, hoe de energieprestatie zich ontwikkelt en waar Seris het meest realistisch energie kan besparen.

1.5.1 Significant energieverbruik

Een energiestroom wordt als significant gezien als deze meer dan 5% van het totale finale energieverbruik vertegenwoordigt, of als er een realistische besparingsmogelijkheid van meer dan 10% is.

Bron	Energie	Aandeel	Significant	Verbeterpotentieel
Diesel wagenpark	1353 GJ	54.9%	Ja	Hoog: elektrificatie en route-optimalisatie
Benzine wagenpark	857 GJ	34.8%	Ja	Hoog: elektrificatie bij vervanging
Elektriciteit	75 GJ	3.1%	Nee op 5%-grens; wel monitoren	Beperkt: minder verbruik en betere laadmonitoring; marktgebaseerd CO ₂ -effect is beperkt
Aardgas	105 GJ	4.3%	Nee op 5%-grens; wel beoordelen	Beperkt tot middel: betere instellingen en bewust gebruik

Conclusie: het wagenpark vertegenwoordigt in 2025 circa 92,5% van het finale energieverbruik. Ook in 2024 was het wagenpark al veruit de grootste energiestroom. Het energieverbruik van het wagenpark is gestegen van circa 1.849 GJ naar 2.210 GJ. Elektrificatie en minder fossiele kilometers hebben daarom de hoogste prioriteit.

1.5.2 Energie-efficiëntie wagenpark

Het aangeleverde wagenparkoverzicht bevat voertuigen binnen de boundary van Seris. Voor de energiebeoordeling is het totale brandstofverbruik uit de tankpasadministratie gebruikt.

Analyse

- De diesellootvoertuigen vertegenwoordigen 54,9% van het totale energieverbruik en vormen daarmee de grootste energiestroom binnen Seris. Deze voertuigen rijden relatief veel kilometers. Daarom wordt per voertuig beoordeeld of elektrische vervanging technisch en operationeel haalbaar is.
- De drie benzinevoertuigen en de voertuigen met lagere jaarkilometrages zijn de meest geschikte eerste kandidaten voor elektrische vervanging.
- De bestaande elektrische auto geeft praktijkinformatie over verbruik, inzetbaarheid en laadbehoefte. Deze informatie wordt gebruikt bij nieuwe vervangingskeuzes.
- Voor diesellootvoertuigen die nog niet elektrisch kunnen worden vervangen, blijft routeplanning een belangrijke maatregel.

1.5.3 Energieverbruik per locatie

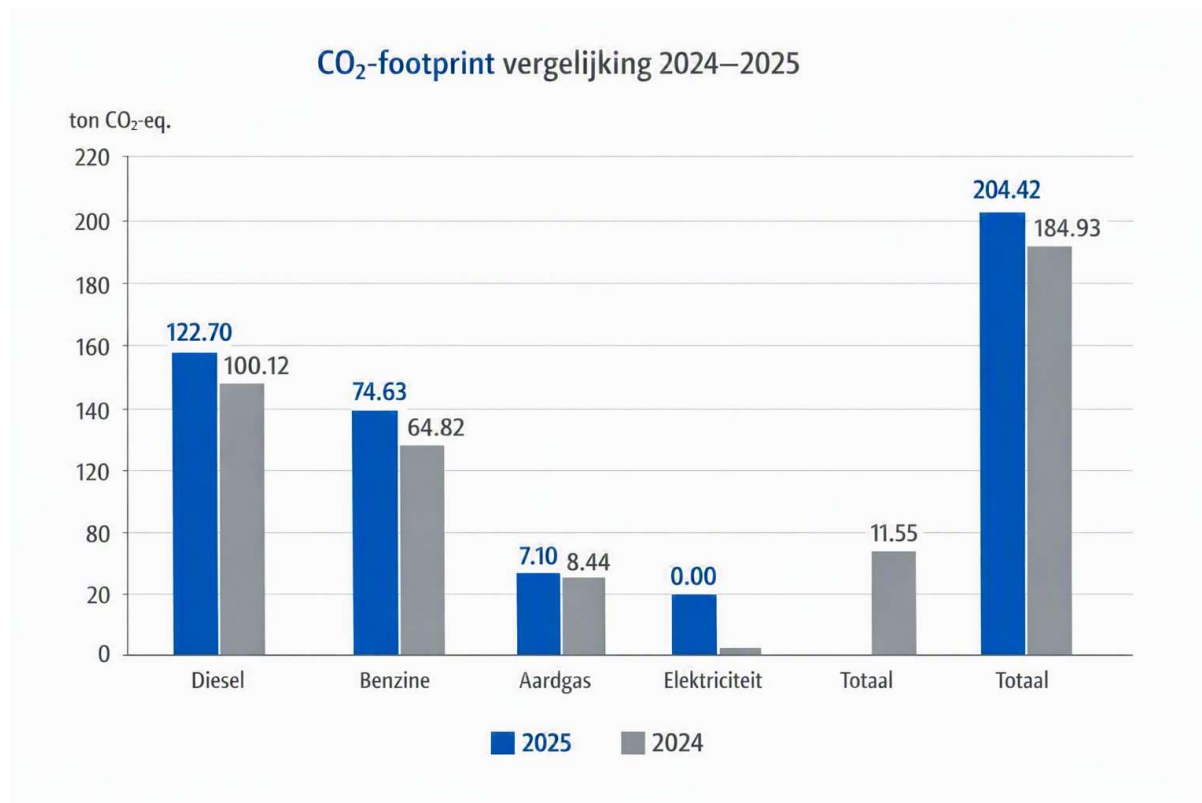
Locatie	Functie	Elektriciteit	Aardgas
Kerkeplaat 2G	Hoofdlocatie/kantoor	19.693 kWh	3.325 m ³ totaal gas
Kerkeplaat 2M	Aanvullende bedrijfsruimte/kantoor	1.188 kWh	Geen afzonderlijk gasverbruik bekend
Totaal		20.881 kWh	3.325 m ³

Het elektriciteitsverbruik is apart beschikbaar voor Kerkeplaat 2G en 2M. Het gasverbruik is alleen als totaalverbruik beschikbaar en is daarom niet verdeeld over de twee locaties. Voor de beoordeling is het totale gasverbruik opgenomen bij de gebouwgebonden energie.

Kerkeplaat 2G vertegenwoordigt circa 94% van het totale elektriciteitsverbruik. Energiebesparende maatregelen op deze locatie hebben daarom het grootste effect. Het verbruik van Kerkeplaat 2M is beperkt en heeft weinig invloed op het totale elektriciteitsverbruik.

1.5.4 Huidige situatie

Het totale finale energieverbruik in 2025 bedraagt circa 2.390 GJ. De marktgebaseerde CO₂-footprint bedraagt 206,5 ton CO₂-eq. Scope 1 bedraagt 204,4 ton. Scope 2 bedraagt marktgebaseerd 2,12 ton en locatiegebaseerd 5,60 ton.



Ten opzichte van 2024 is het diesilverbruik met circa 23% gestegen en het benzineverbruik met circa 15%. Het gasverbruik is met circa 16% gedaald en het elektriciteitsverbruik is licht lager. Per saldo stijgt de marktgebaseerde footprint met 11,7%.

1.5.5 Geïdentificeerde verbeterkansen

Op basis van de energiebeoordeling krijgen de volgende verbeterkansen prioriteit:

1. Elektrificatie van personenauto's en surveillancevoertuigen met lagere jaarkilometrages bij natuurlijke vervanging.
2. Pilot met elektrische surveillancevoertuigen, inclusief monitoring van bereik, laadduur, inzetbaarheid en kWh per kilometer.
3. Route-optimalisatie en maandelijkse beoordeling van kilometers en brandstofverbruik per voertuig.
4. Borging van groene kantoorstroom, controle van de herkomst van de GvO's en verbetering van de registratie van laadstroom.
5. Verlagen van gebouwgebonden elektriciteits- en gasverbruik door instellingen, LED, sensoren en bewust gebruik.

De concrete planning staat in hoofdstuk 2.

1.6 Niet-CO₂-broeikasgassen

Broeikasgas	Mogelijke bron	Aanwezig	Materieel	Onderbouwing
CH ₄ – methaan	Verbranding in voertuigen en aardgas	Ja	Niet afzonderlijk materieel	Niet afzonderlijk berekend; de footprint gebruikt CO ₂ -equivalentfactoren.
N ₂ O – lachgas	Verbrandingsmotoren	Ja	Niet afzonderlijk materieel	Niet afzonderlijk berekend; de footprint gebruikt CO ₂ -equivalentfactoren.
F-gassen	Airco's	Ja	Nee	Geen lekkages of bijvullingen van koudemiddel gerapporteerd.
PFC's, SF ₆ , NF ₃ – industriële gassen	Geen bron geïdentificeerd	Nee	Nee	Niet passend bij de uitgevoerde beveiligingsdiensten.

1.7 Flexibiliteit energiesysteem

De elektriciteitsvraag van Seris bestaat uit gebouwverbruik en het laden van elektrische voertuigen. Er is geen eigen elektriciteitsopwekking of batterijopslag opgegeven.

Mogelijkheid	Situatie SERIS
Tijdelijk verlagen of verhogen van afname	Beperkt bij kantoorverbruik. Bij verdere elektrificatie ontstaat ruimte om laadmomenten buiten piekuren te plannen.
Tijdelijk aanpassen van eigen productie	Niet van toepassing; geen eigen opwekking opgegeven.
Opslag van elektriciteit	Niet van toepassing; geen batterijopslag aanwezig.
Hernieuwbare elektriciteit op moment van gebruik	Groene stroom wordt afgenomen. Er zijn geen tijdsgebonden certificaten of een slim laadregime opgegeven.

De belangrijkste toekomstige mogelijkheid voor flexibiliteit is slim laden. Bij uitbreiding van het elektrische wagenpark beoordeelt Seris of laden kan worden afgestemd op netcapaciteit, daluren en de operationele planning.

1.8 Onzekerheden data

Onderwerp	Onzekerheid	Beheersing
Elektriciteit 2M	Voor 2M is het door Eneco naar één jaar omgerekende verbruik gebruikt.	Bij volgende rapportage bij voorkeur een volledig kalenderjaar uit het portaal gebruiken.
Elektrisch laden	Voor elektrisch laden is de herkomst van de stroom niet aantoonbaar groen. Daarnaast kan een deel van het laadverbruik op kantoor al zijn opgenomen in het	Het laadverbruik wordt marktgebaseerd conservatief als grijze stroom gerapporteerd. Bij de volgende rapportage wordt de aansluiting tussen

totale elektriciteitsverbruik van de locatie, waardoor onzekerheid bestaat over mogelijke overlap tussen kantoorstroom en laadstroom.

laadpasdata, laadpunten op kantoor en elektriciteitsfacturen gecontroleerd om dubbeltelling of overlap te voorkomen.

Uitsluiting pand in Barendrecht. Dit is een locatie wat wordt genoemd als uitruklocatie. Het gaat om een ruimte van 48m²- obv bronnen CBS gaat het dan om een verbruik van ongeveer 300m³ gas en 1000kwh elektra. Dit valt onder de 5% qua totale impact.

Het komend jaar willen we dit verbruik wel gewoon meenemen in de energiebalans en emissie-inventaris.

De genoemde datapunten veranderen de hoofdconclusie niet: diesel en benzine zijn de belangrijkste energie- en emissiebronnen. De resterende aandachtspunten hebben vooral betrekking op betere bronregistratie bij elektriciteit en laadgegevens.

De onzekerheid rond het verbruik van locatie 2M heeft beperkte invloed op de resultaten, omdat dit verbruik circa 6% van het totale elektriciteitsverbruik vertegenwoordigt. Voor elektrisch laden is de herkomst van de stroom nog niet aantoonbaar groen. Daarnaast is niet volledig duidelijk of laadverbruik op kantoor deels al in het geregistreerde kantoorverbruik is opgenomen. Daarom is dit laadverbruik marktgebaseerd conservatief als grijze stroom opgenomen. Bij de volgende rapportage wordt de aansluiting tussen laadgegevens en elektriciteitsfacturen gecontroleerd.

1.9 Rapportage volgens ISO 14064-1

Dit rapport is opgesteld met aansluiting op de rapportageonderdelen uit ISO 14064-1, paragraaf 9. De onderstaande kruistabel verwijst naar de relevante onderdelen.

ISO 14064-1	Omschrijving	Paragraaf
A	Beschrijving verslaggevende organisatie	1.1
B	Verantwoordelijke persoon of entiteit	2.6
C	Rapportageperiode	1.1 en 1.2
D	Organisatiegrenzen	Begin document en 1.1
E	Grenzen en significante emissies	Algemeen Deel §2.1 en 1.5.1
F	Directe uitstoot per broeikasgas	1.2 en 1.6
G	Biogene CO ₂ -emissies	Niet van toepassing
H	Directe CO ₂ -uitstoot scope 1	1.2
I	Uitsluitingen	1.4 en 1.8
J	Indirecte CO ₂ -uitstoot scope 2	1.2 en 1.3
K	Basisjaar	1.1
L	Herberekeningen basisjaar	1.1; geen herberekening toegepast

M	Kwantificeringsbenadering	1.3
N	Wijziging benadering	1.3; duale scope 2-rapportage
O	Emissiefactoren	1.2
P	Impact onzekerheden	1.8
Q	Resultaat onzekerheidsbeoordeling	1.8
R	Conformiteitsverklaring	Deze tabel
S	Verificatiestatus	Externe validatie door Dutch Carbon Consultants; certificatie-audit volgt

2. Reductie

Dit hoofdstuk beschrijft de CO₂-, energie- en duurzame-energiedoelstellingen, de maatregelen en de wijze van monitoring.

2.1 CO₂-doelstelling

Basisjaar: 2024. Korte-termijndoelstelling: uiterlijk 2027, conform de definitie van korte termijn als periode van maximaal drie jaar. De doorkijk naar 2030 blijft opgenomen als richtinggevend middellangetermijnpad.

Primaire doelstelling

Seris hanteert als primaire korte-termijndoelstelling een verbetering van de CO₂-prestatie met 10% in 2027 ten opzichte van 2024.

Voor 2030 geldt een richtinggevend doel van 25% verbetering ten opzichte van 2024. In 2025 is de CO₂-prestatie 3,6% slechter dan in 2024. Om in 2027 uit te komen op 10% verbetering, is vanaf 2025 dus een verbetering van circa 13% nodig.

Bij gelijkblijvende bedrijfsomvang komt dit indicatief overeen met circa 27 ton CO₂-reductie ten opzichte van de marktgebaseerde footprint van 2025. De reductie moet vooral komen uit scope 1, omdat diesel en benzine samen 196,50 ton veroorzaken. Scope 2 wordt apart bewaakt: kantoorstroom blijft aantoonbaar groen en laadstroom wordt volledig geregistreerd en conservatief als grijze stroom gerapporteerd. Bij verdere elektrificatie mag scope 2 stijgen, zolang scope 1 sterker daalt en de totale CO₂-prestatie verbetert.

Onderdeel	2025	Richting 2027	Indicatieve bijdrage	Toelichting
CO ₂ -prestatie t.o.v. bedrijfsomvang	+3,6% t.o.v. 2024	-10% t.o.v. 2024	circa 13% verbetering vanaf 2025	Primaire doelstelling; bij gelijkblijvende bedrijfsomvang circa 27 ton CO ₂ -reductie.

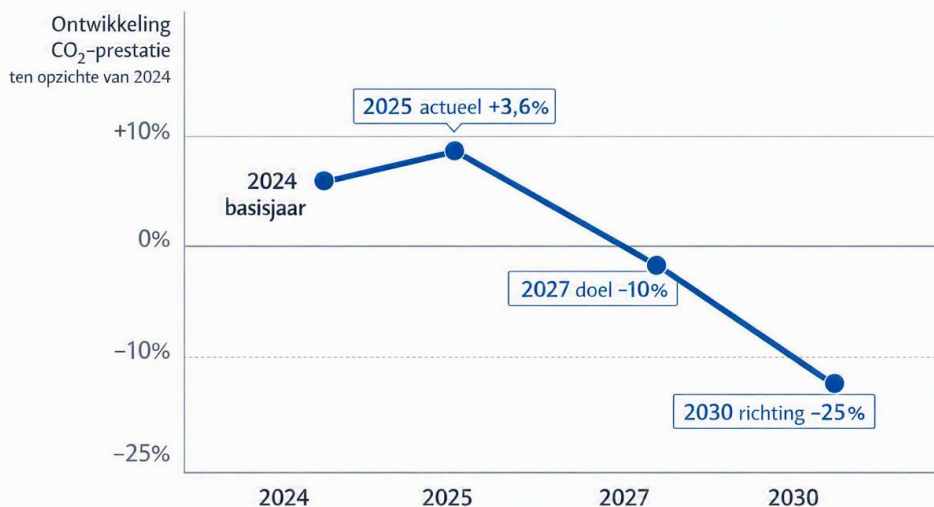
Route-optimalisatie fossiele voertuigen	196,50 ton diesel en benzine	1% lager fossiel verbruik	circa 2 ton CO ₂	Minder kilometers en betere planning bij voertuigen die nog fossiel blijven.
Elektrificatie personenauto's	onderdeel van 196,50 ton	2–3 voertuigen vervangen	circa 10–16 ton CO ₂	Afhankelijk van jaarkilometrage en vervangingsmomenten.
Elektrische surveillancepilot	diesel grootste bron	1 geschikt voertuig testen/vervangen	circa 6–10 ton CO ₂	Alleen voor inzetprofielen waar actieradius en laadtijd passen.
Gebouwenenergie	7,10 ton aardgas; kantoorstroom 0 ton marktgebaseerd	5% lager gebouwverbruik	circa 0,4 ton CO ₂	Beperkt effect; vooral beheersen en afwijkingen voorkomen.
Scope 2 en laadstroom	2,12 ton marktgebaseerd	volledig registreren	geen reductiebijdrage ingerekend	Scope 2 kan stijgen door elektrificatie; dat is acceptabel als scope 1 sterker daalt.
Totaal onderbouwing 2027			circa 18–28 ton CO₂	Voldoende onderbouwing voor circa 13% verbetering vanaf 2025, mits maatregelen tijdig worden uitgevoerd.

De tabel is indicatief en bedoeld om de 10%-doelstelling navolgbaar te maken. De doelstelling wordt beoordeeld op CO₂-uitstoot in verhouding tot de bedrijfsomvang. De absolute tonnen CO₂ worden aanvullend gevolgd.

2.2 Reductiepad CO₂-prestatie

De grafiek laat zien dat de CO₂-prestatie in 2025 nog boven het gewenste reductiepad ligt. Om in 2027 op 10% verbetering uit te komen, is versnelling nodig in de wagenparkmaatregelen, met name elektrificatie waar haalbaar. Route-optimalisatie blijft ondersteunend, maar levert naar verwachting een beperktere bijdrage.

Reductiepad CO₂-prestatie 2024–2030



De CO₂-prestatie is in 2025 met 3,6% verslechterd ten opzichte van 2024. Seris ligt daarmee nog niet op de beoogde reductielijn. Snellere uitvoering van de wagenparkmaatregelen is nodig.

2.3 Sectorvergelijk CO₂-doelstelling

Voor de sectorvergelijking is gekeken naar vergelijkbare beveiligings- en veiligheidsorganisaties. Daarbij is vooral gekeken naar hun reductiedoelstellingen en naar de maatregelen voor het wagenpark. De beschikbare informatie laat zien dat reductiedoelstellingen in deze sector vooral samenhangen met mobiliteit.

Referentie	Reductiedoelstelling	Betekenis voor SERIS
Schipper Security	15% structurele verlaging van de totale CO ₂ -uitstoot over 2024–2027 ten opzichte van basisjaar 2024. Voor het wagenpark is een subdoelstelling van 10% reductie vastgesteld.	Goed vergelijkbaar. De doelstelling van Seris van 10% verbetering in 2027 is iets voorzichtiger dan 15% absolute reductie, maar past bij de hoge kilometrages en de gefaseerde elektrificatie. De focus op het wagenpark sluit goed aan.
Securitas Technology	42% reductie van broeikasgasemissies richting 2030 onder het Science Based Targets initiative.	Deze doelstelling is ambitieuzer en meer langetermijngericht. Voor SERIS is dit vooral bruikbaar als richtinggevend referentiepunt voor de doorkijk naar 2030.
Safety Service	Geen concreet reductiepercentage beschikbaar in de geraadpleegde informatie.	Alleen bruikbaar als bevestiging dat doelstellingen over een meerjarige periode worden gevolgd.

Op basis van deze vergelijking is de doelstelling van Seris verdedigbaar en realistisch. De doelstelling van 10% verbetering in 2027 en 25% verbetering richting 2030 houdt rekening met de hoge kilometrages van de surveillancevoertuigen, de huidige stijging in 2025 en de afhankelijkheid van natuurlijke vervangingsmomenten.

2.4 Energie- en duurzame energiedoelstellingen

2.3.1 Stap 1: Energiebesparing

Kwantitatieve korte-termijndoelstelling: uiterlijk in 2027 minimaal 10% verbetering van de energieprestatie ten opzichte van 2024. Voor 2030 geldt als richtinggevend doel minimaal 25% verbetering. De grootste bijdrage wordt verwacht van elektrificatie, omdat elektrische voertuigen per kilometer minder finale energie gebruiken dan voertuigen met een verbrandingsmotor.

- Wagenpark: bij vervanging eerst beoordelen of elektrisch technisch en operationeel haalbaar is.
- Routes: kilometers, draaiuren en brandstof per voertuig monitoren en routes periodiek optimaliseren.
- Gebouwen: LED, sensoren, instellingen en uitschakelbeleid toepassen.

2.3.2 Stap 2: Duurzame energie

- Gebruik van duurzame energie: 100% groene kantoorstroom behouden en de herkomst jaarlijks controleren met contract, stroometiket en GvO-bewijs. Laadstroom wordt volledig geregistreerd en marktgebaseerd conservatief als grijze stroom gerapporteerd.
- Opwekking van duurzame energie: SERIS heeft momenteel geen eigen opwekking. Uiterlijk in 2027 wordt beoordeeld of eigen opwekking, bijvoorbeeld zonnepanelen op beschikbare of toekomstige locaties, technisch en financieel haalbaar is.
- Opslag van duurzame energie: SERIS heeft momenteel geen batterijopslag. De doelstelling is om de mogelijkheden voor batterijopslag en andere vormen van energieopslag periodiek te monitoren, vooral in relatie tot verdere elektrificatie van het wagenpark, slim laden, netcapaciteit en eventuele toekomstige eigen opwekking.

2.3.3 Stap 3: Efficiënt fossiel gebruik

- Route-optimalisatie en efficiënt rijgedrag toepassen voor voertuigen die nog niet kunnen worden vervangen.
- Bandenspanning, onderhoud en voertuigkeuze meenemen in de normale beheerprocessen.
- Voertuigen met het hoogste verbruik en een technisch haalbaar elektrisch alternatief als eerste vervangen.

2.3.4 Sectorvergelijk energiedoelstellingen

De energiedoelstellingen zijn vooral getoetst aan de eigen energiebalans, omdat openbare sectorcijfers beperkt zijn. De gekozen richting is logisch: het wagenpark veroorzaakt circa 92,5% van het finale energieverbruik. Seris richt de energiebesparing daarom vooral op minder fossiele kilometers, elektrificatie en betere monitoring per voertuig.

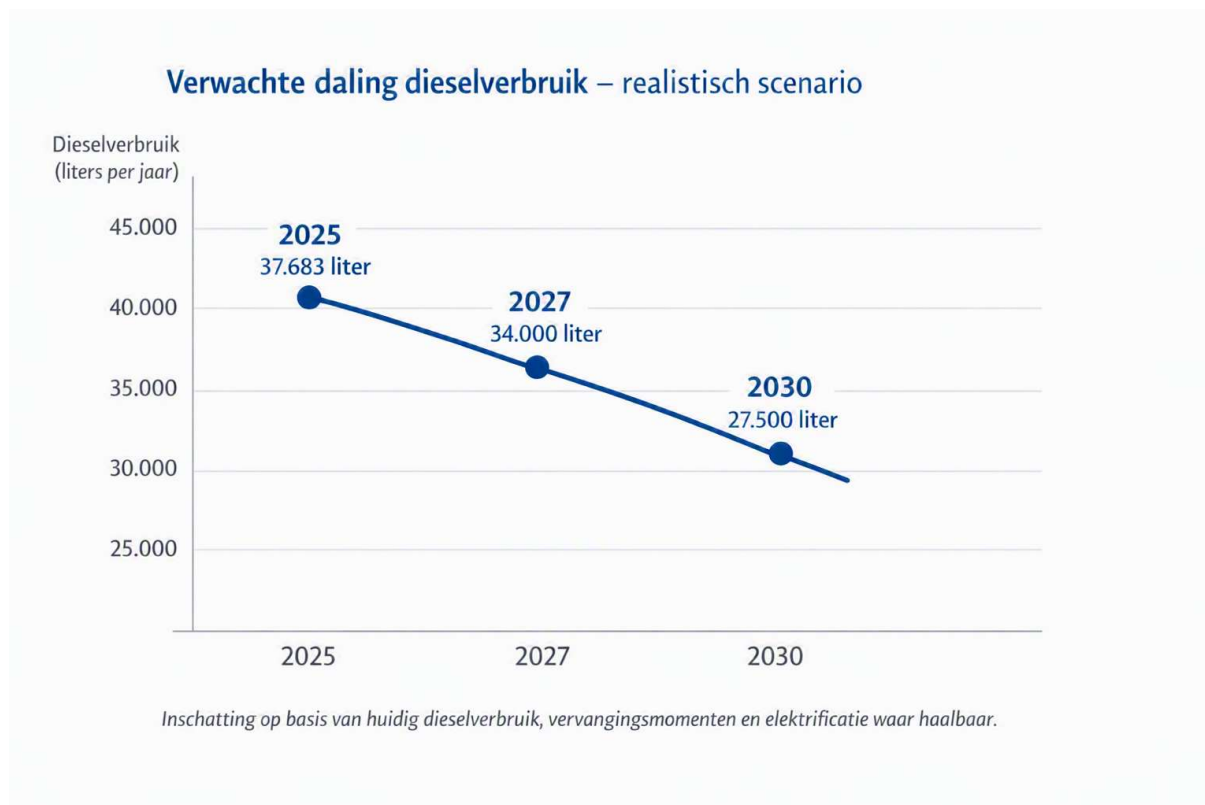
2.5 Maatregelen 2026–2028

Maatregel	Actie	Verwacht effect	Planning	Verantwoordelijke
Elektrische surveillancepilot	Geschikte surveillancevoertuigen met lagere of voorspelbare jaarkilometrages selecteren voor een elektrische pilot. Per voertuig worden actieradius, laadmogelijkheden, inzetbaarheid, kosten en verwacht CO ₂ -effect beoordeeld voordat vervanging plaatsvindt.	CO ₂ -reductie afhankelijk van geschikt voertuig, jaarkilometrage en inzetprofiel; effect wordt na selectie per voertuig bepaald.	2026–2027	Pieter van den Herik / operationeel management

Elektrificatie personenauto's	Bij einde leasecontract elektrisch rijden als voorkeursoptie toepassen.	Indicatief 3–8 ton CO ₂ -reductie per voertuig per jaar, afhankelijk van jaarkilometrage. Richting 2027 wordt rekening gehouden met 2–3 vervangingen.	2026–2028	Directie / HR / wagenparkbeheer
Route-optimalisatie	Plansoftware beter gebruiken en kilometers per voertuig maandelijks beoordelen.	Doel: 1% lager fossiel brandstofverbruik; circa 2 ton CO ₂ -reductie bij gelijkblijvende inzet.	Start 2026, doorlopend	Operationeel management
Groene stroom borgen	Contract, stroometiket en GvO's voor kantoorstroom jaarlijks controleren. Daarnaast de registratie van laadgegevens verbeteren.	Borgt 0 ton marktgebaseerde kantoorstroom en voorkomt discussie over laadstroom door deze volledig en conservatief te registreren.	Jaarlijks	Pieter van den Herik / Arian Oosterwijk
Gebouwmaatregelen	LED, sensoren, instellingen en uitschakelbeleid controleren; gas- en stroomverbruik per locatie volgen.	Doel: 5% lager gebouwgebonden energieverbruik in 2027; indicatief 5–15 GJ besparing.	2026–2028	Fred Byrman / facility

Seris heeft de Maatregellijst 2026 ingevuld in Mijn CO₂-Prestatieladder. De geselecteerde maatregelen sluiten aan op de belangrijkste emissiebronnen: het wagenpark, routeplanning, laadvoorzieningen, groene stroom en bandenspanning. De uitdraai van de maatregellijst wordt als bijlage bij dit plan van aanpak opgenomen.

Op basis van de ingevulde maatregellijst beschouwt Seris zichzelf als middenmoter. De maatregelen zijn relevant en passend bij de eigen footprint, maar bevinden zich vooral in categorie A. De ambitie ligt in het consequent uitvoeren van de geplande elektrificatie, route-optimalisatie en monitoring richting 2027.



Voor het dieselverbruik is een realistisch scenario opgenomen: 37.683 liter in 2025, circa 34.000 liter in 2027 en circa 27.500 liter in 2030. Deze lijn is een inschatting en geen harde voorspelling. De directie heeft hiervoor gekeken naar het actuele wagenparkoverzicht, de afloopdata van leasecontracten, het jaarkilometrage en de verwachte vervanging per voertuig. De daling tot 2027 blijft naar verwachting beperkt door de hoge kilometrages van de surveillancevoertuigen. Richting 2030 kan het dieselverbruik sterker dalen als elektrische alternatieven beter passen bij de inzet, actieradius en kosten.

2.6 Maatregelen 2029–2030

- Verdere elektrificatie van surveillancevoertuigen op basis van de resultaten van de pilot en ontwikkelingen in actieradius en laadsnelheid.
- Volledige elektrificatie van geschikte kantoor- en personenauto's binnen de normale vervangingscyclus.
- Slim laden invoeren wanneer het aantal elektrische voertuigen en de netbelasting dit relevant maken.
- Opnieuw beoordelen of eigen opwekking, batterijopslag of aanvullende gebouwmaatregelen technisch en financieel haalbaar zijn.
- Doelstelling en maatregelen bijstellen als de voortgang onvoldoende is of de bedrijfsactiviteiten wezenlijk wijzigen.

2.7 Verantwoordelijken

Sleutelpersoon	Rol	Verantwoordelijkheid
Pieter van den Herik	Directeur	Eindverantwoordelijk voor strategie, middelen, investeringen en goedkeuring van doelstellingen.
Fred Byrman	Manager SHEQ, Consulting, Training & Opleidingen	Borging in SHEQ, bewustwording, training, communicatie en ondersteuning gebouwmaatregelen.

Arian Oosterwijk	Financieel manager	Dataverzameling, aansluiting op brongegevens, omzet- en verbruiksgegevens.
Hans de Jong	Extern adviseur Dutch Carbon Consultants	Ondersteuning bij rapportage, energiebeoordeling en actualisatie van het managementsysteem.

2.8 Monitoring en evaluatie

Jaarlijks wordt een CO₂-footprint opgesteld. Arian Oosterwijk verzamelt de brongegevens. Dutch Carbon Consultants valideert extern de berekening en de aansluiting op de onderliggende registraties.

KPI	Frequentie	Beoordeling
CO ₂ -prestatie ten opzichte van bedrijfsomvang	Jaarlijks	Vergelijking met basisjaar: 10% verbetering in 2027 en 25% verbetering richting 2030.
Liters diesel en benzine	Per kwartaal / jaarlijks	Trend per voertuig en totaal; verklaren van afwijkingen.
Aantal en aandeel elektrische voertuigen	Halfjaarlijks	Voortgang vervangingsplanning.
kWh elektriciteit en m ³ aardgas per locatie	Per kwartaal / jaarlijks	Trend, afwijkingen en effect van maatregelen.
kWh laden per elektrisch voertuig	Per kwartaal	Energie-efficiëntie en laadstrategie.

Als de voortgang meer dan 10% afwijkt van de geplande reductielijn, wordt de oorzaak onderzocht. Waar nodig worden aanvullende maatregelen of een aangepaste planning aan de directie voorgelegd.

2.9 CO₂-Prestatieladderprojecten

Er zijn in de rapportageperiode geen CO₂-Prestatieladderprojecten met gunningsvoordeel gemeld. De projectverplichtingen voor energiebalans, projectemissies, projectplan en voortgangsverslag zijn daarom niet van toepassing. Als in een volgend jaar wel een CO₂-Prestatieladderproject start, worden deze projectgegevens bij start, afronding en bij meerjarige projecten minimaal jaarlijks vastgelegd.

3. Risico's en kansen

SERIS beoordeelt risico's en kansen die van invloed zijn op de werking van het energie- en CO₂-managementsysteem en op het behalen van de doelstellingen.

Kansen

Kans	Maatregel	Termijn	Sleutelpersoon
Lagere emissies en energiekosten	Elektrificatie van geschikte voertuigen	2026–2030	Directie / wagenparkbeheer
Efficiëntere inzet surveillance	Route-optimalisatie en voertuigdata gebruiken	2026–2030	Operationeel management

Sterkere positie bij aanbestedingen	Trede 1 behalen en prestaties aantoonbaar communiceren	2026–2030	Pieter van den Herik / Fred Byrman
Flexibel laden	Laadmomenten sturen bij groei elektrisch wagenpark	2027–2030	Facility / operationeel management

Risico's

Risico	Maatregel	Termijn	Sleutelpersoon
Onvoldoende laadcapaciteit of netcongestie	Laadbehoefte vroegtijdig beoordelen en slim laden onderzoeken	Doorlopend	Facility / directie
Stijgend fossiel verbruik door groei	Sturen op CO ₂ -intensiteit én totale uitstoot; routeplanning verbeteren	Per kwartaal	Directie / operationeel management
Onvolledige of dubbele data	Aansluiting tankpassen, laadgegevens en energiefacturen vastleggen	Jaarlijks	Arian Oosterwijk
Laadstroom of kantoorstroom onvolledig geregistreerd	GvO's, contract, laadgegevens en energiefacturen jaarlijks controleren	Jaarlijks	Arian Oosterwijk / DCC