Klimaattransitieplan

Versie 1.0

Directie HKV

Klimaattransitieplan

Versie 1.0

Titel: Klimaattransitieplan		Goed gekeurd door directeur: Wouter ter Horst 19 mei 2026
Auteurs: Lieke Lokin Ron Bruijns	Datum: mei 2026	
Versie: 1.0	Status: definitief	

AL0011.00

mei 2026

Inhoud

1 Inleiding 1

2 Organisatie energie- CO_2-beleid 3
2.1 Organisatie 3
2.2 Energie en CO_2-Beleid 4

3 Klimaattransitieplan (2.B.1) 7
3.1 Organisatieactiviteiten 7
3.2 CO2-emissies in het basisjaar 2024 7
3.3 Stellingname ten opzichte van sectorgenoten 8
3.4 CO_2-reductiedoelstelling middellange termijn (2.B.1-1) 10
3.5 Energiebesparings- en duurzame energiedoelstelling voor de middellange termijn (2.B.1-2) 15
3.6 Middellangetermijnstrategie (2.B.1-3) 16

4 Plan van aanpak (2.B.2) 19
4.1 Energiebesparings- en duurzame-energiedoelstelling korte termijn (2.B.2-2) 22
4.2 Maatregellijst (2.B.2-3) 23

5 Voortgang 2025 (2.B.3) 25
5.1 Voortgang emissiereductie scope 1 27
5.2 Voortgang emissiereductie scope 2 28
5.3 Voortgang emissiereductie scope 3 28
5.4 Voortgang emissiereductie HKV buitenland 28

6 Datakwaliteits-managementplan (9.1) **Error! Bookmark not defined.**
6.1 Doel en scope **Error! Bookmark not defined.**
6.2 Uitgangspunten voor datakwaliteit **Error! Bookmark not defined.**
6.3 Inzicht in emissie **Error! Bookmark not defined.**
6.4 Emissiefactoren (9.1.3) **Error! Bookmark not defined.**
6.5 Analyse en evaluatie **Error! Bookmark not defined.**
6.6 Documentbeheer **Error! Bookmark not defined.**
6.7 Dataverbetering **Error! Bookmark not defined.**

Bijlagen 31
A Register potentiële maatregelen 33
B Maatregellijst 35

1 Inleiding

Dit klimaattransitieplan beschrijft het beleid en de reductiedoelstellingen van HKV lijn in water voor haar CO_2-emissie voor 2025-2030. Daarnaast wordt ook het datakwaliteitsmanagementplan toegelicht. Dit document betreft versie 1.0 en is een grotendeels gebaseerde op het energiemanagement actieplan versie 3.0 dat is opgesteld in het kader van certificering op trede 5 van de CO_2-Prestatieladder handboek 3.1. Dit klimaattransitieplan is opgesteld voor de certificering op trede 2 van de CO_2-Prestatieladder handboek 4.0.

Dit document heeft betrekking op de reductie de totale CO_2 uitstoot van HKV lijn in water voor zowel scope 1, 2 en 3. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de uitstoot uit de nationale en internationale werkzaamheden van HKV. De onderliggende emissie inventaris is opgenomen in de emissie-inventaris.

Dit klimaattransitieplan is onderschreven door de directie, is gecommuniceerd (intern en extern) en geïmplementeerd. Dit document staat niet op zichzelf, maar vormt een onderdeel in een reeks andere beleidsdocumenten van HKV.

Het klimaattransitieplan omvat het energiebeleid van HKV, een inventarisatie van alle energiestromen, de mogelijkheden tot reductie daarin en een actieplan voor energiebesparing in de toekomst.

Dit klimaattransitieplan heeft de volgende documenten als onderliggende basis:
- Handboek 4.0 (SKAO. externe richtlijnen);
- KMS handboek versie 9.0 (2023) HKV;

Opbouw document

Dit klimaattransitieplan volgt de structuur van handboek 4.0 van de CO_2-Prestatieladder en geeft invulling aan de eisen van Invalshoek B (Reductie) voor trede 2. De Deming-cyclus (Plan-Do-Check-Act) vormt de rode draad.
Hoofdstuk 2 beschrijft de organisatie en het energie- en CO2-beleid, inclusief risico's en kansen (deel 1, hoofdstukken 4 t/m 6).
Hoofdstuk 3 bevat het klimaattransitieplan (eis 2.B.1) met de belangrijkste organisatieactiviteiten, de CO2-emissies in basisjaar 2024, de positionering ten opzichte van sectorgenoten, de CO2-reductiedoelstelling voor de middellange termijn (2.B.1-1), de energiebesparings- en duurzame energiedoelstelling (2.B.1-2) en de middellangetermijnstrategie (2.B.1-3).
Hoofdstuk 4 vertaalt dit naar het plan van aanpak voor de korte termijn (eis 2.B.2), met doelstellingen (2.B.2-1 en 2.B.2-2) en de maatregellijst (2.B.2-3, uitdraai in bijlage C).
Hoofdstuk 5 rapporteert de gerealiseerde CO2-reductie van 2025 ten opzichte van het basisjaar en dient als voortgangsverslag (eis 2.B.3).

Dit document wordt in samenhang gelezen met de Emissie-inventaris 2025 (Invalshoek A), het Communicatieplan (Invalshoek C) en de Analyse kennis- en samenwerkingsbehoefte (Invalshoek D).

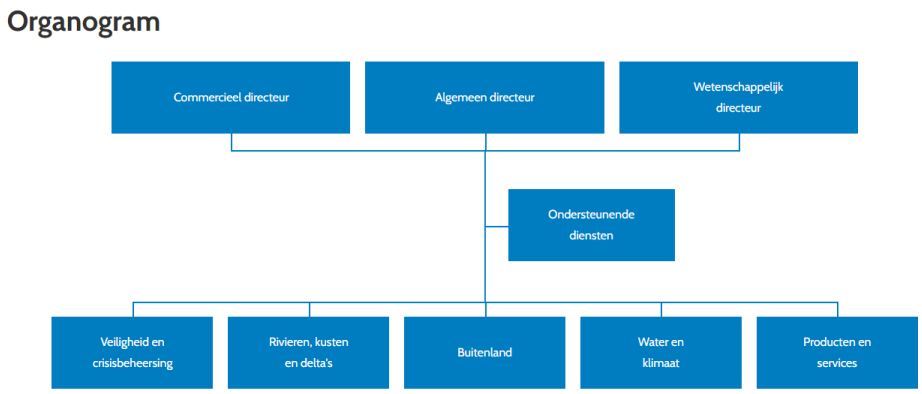
2 Organisatie energie- CO_2-beleid

2.1 Organisatie

HKV lijn in water (verder aan te duiden als HKV) is een onafhankelijk adviesbureau op het gebied van water en veiligheid. Het bureau is op 1 september 1995 opgericht en heeft de vorm van een besloten vennootschap. HKV richt zich vooral op de projecten waarin een bovengemiddeld beroep wordt gedaan op een innovatieve aanpak en/of een innovatief product. De adviseurs van HKV werken op gebied van waterveiligheid en watermanagement van nu en in de toekomst. De projecten zijn in Nederland en ook in het buitenland. Klanten uit de publieke en private sector gebruiken onze expertise die uiteenloopt van brede, verkennende onderzoeken tot specialistische bureaustudies.

Per 1 april 2025 heeft HKV de onderneming Svasek BV overgenomen. De doelstelling is om de operationele zeggenschap en integratie van Svasek in HKV geleidelijk te laten verlopen. Gedurende 2025 functioneerde Svasek nog als volledig aparte BV en is daarom voor deze certificering buiten beschouwing gelaten, (zie paragraaf 2.1 in de Emissie Inventaris).

HKV kent - naast de directie - vier adviesgroepen en enkele ondersteunende diensten zoals het projectsecretariaat, het directiesecretariaat inclusief P&O, systeembeheer, de administratie, het kwaliteitsteam, het MVO-team (inclusief Energie Management-team) en ondersteuning marketing. De projecten in het buitenland worden door adviseurs binnen de adviesgroepen uitgevoerd, maar vormen in de organisatie van HKV een aparte categorie (zie het organogram in Figuur 1).



Figuur 1. Organogram HKV (ook opgenomen op de van website HKV).

Elke adviesgroep heeft een groepshoofd die verantwoording aflegt aan de directie. Het groepshoofd van de adviesgroepen is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de adviesgroep en de persoonlijke ontwikkeling van de groepsleden.

Het managementteam van HKV wordt gevormd door de directie, de groepshoofden en de projectdirecteuren. Voor een complete taakbeschrijving van alle rollen wordt verwezen naar het kwaliteitshandboek van HKV. Deze is voor iedereen te vinden via de intranetpagina van HKV. De specifieke rollen en taken bij HKV op gebied van het verzamelen en verwerken van de gegevens

rondom het CO_2-beleid staan beschreven in paragraaf **Error! Reference source not found.**, personen en functies die een functie hebben in het uitvoeren en uitdragen van het CO_2-beleid staan beschreven bij de sleutelpersonen in het Communicatieplan.

2.2 Energie en CO_2-Beleid

HKV hecht belang aan haar maatschappelijke verantwoordelijkheden en aan de kwaliteit van onze omgeving. Om aan het laatste aspect concreet invulling te geven, zijn wij gecertificeerd voor de CO_2-prestatieladder. Vanaf 2012 is HKV gecertificeerd voor trede 3 van de CO_2-prestatieladder handboek 3.1, in 2025 zijn wij gecertificeerd voor trede 5 van de CO_2-Prestatieladder handboek 3.1. In 2026 willen wij gecertificeerd worden voor trede 2 van de nieuwe CO_2-Prestatieladder, handboek 4.0. De eisen voor deze trede komen grotendeels overeen met trede 5 van het oude handboek, daarom houden wij vast aan 2024 als basisjaar.

Met certificering op trede 2 van de CO_2-prestatieladder willen we als HKV aantonen dat:

- HKV inzicht heeft in haar CO_2-emissies;
- HKV inzicht heeft in de CO_2-emissies die vallen onder scope 3 binnen de keten van het advieswerk van HKV;
- HKV inzicht heeft in haar Overige Beïnvloedbare Emissies;
- HKV beschikt over kwantitatieve CO_2-reductiedoelstellingen voor de eigen organisatie;
- HKV actief bezig is met het zoeken naar mogelijkheden om de CO2-emissie (in de keten van de organisatie van HKV) te reduceren;

Hoewel de CO_2-uitstoot maar een indicatie is van de totale milieubelasting, is het voor een adviesbureau wel een relatief belangrijke, omdat de milieubelasting vooral bestaat uit verwarming en stroomverbruik van kantoor, reis kilometers met vliegtuig, auto of openbaar vervoer voor dienstreizen en woon-werkverkeer, en ingekochte goederen. Voor HKV zijn dit dan ook de belangrijkste gebieden waarin reductiemaatregelen kunnen worden getroffen. In ons beleid streven wij voortdurend naar:

- Continue verbetering van de energie-efficiency;
- Het nemen van passende CO_2-reductiemaatregelen;
- Het verbeteren van meten, registreren en controleren van de verschillende CO_2-emissie cijfers;
- Bewustwording van de medewerkers en het actief betrekken van alle medewerkers bij de uitvoering van het CO_2-beleid;
- Het zorgvuldig beoordelen van compensatie en energiezuinige alternatieven bij alle bedrijfsaspecten, dus zowel in de uitvoering van projecten als in algemene bedrijfsvoering.

Onderdeel van het beleid van HKV is dit klimaattransitieplan. Het Klimaattransitieplan geeft richting aan de invulling van HKV op het gebied van energie- en CO_2-beleid en beschrijft ook de stuurcyclus hiervan. Dit klimaattransitieplan wordt jaarlijks geëvalueerd en indien nodig aangepast.

2.2.1 Uitgangspunten CO_2-beleid

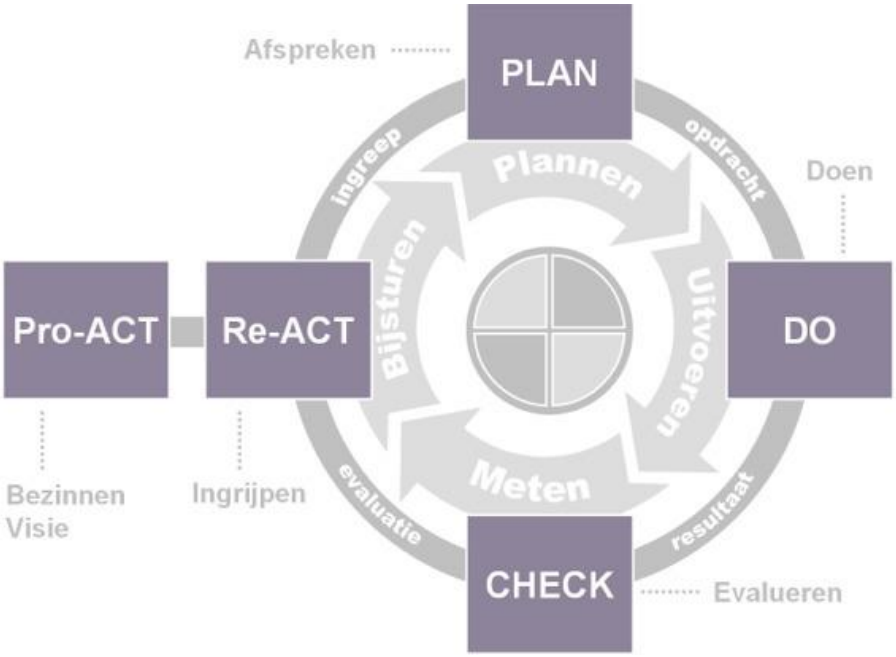
De CO2-prestatieladder vormt de basis voor het CO_2-beleid van HKV. De uitgangspunten die HKV hanteert bij haar CO_2-beleid zijn:

1. Beheersing en bijsturen van de CO_2-footprint;
2. Het (h)erkennen en beheersen van risico's voor optimale resultaten op het gebied van CO_2-reductie;
3. Vergroting van de bewustwording van de medewerkers en andere organisaties en het actief betrekken van alle medewerkers en externen bij de uitvoering van het CO_2 beleid.

2.2.2 Blijven verbeteren

Het eerste uitgangspunt van het CO_2-beleid bij HKV is dat we blijven werken aan het reduceren van onze CO_2 uitstoot. Om dit te doen zijn we voortdurend op zoek naar mogelijkheden om ons beleid en de uitvoering daarvan aan te scherpen. Enerzijds passen we de procedures en registraties aan op de praktijk en anderzijds verbeteren we de praktijk door procedures en registraties aan te passen.

Bij de aanhoudende verbeteringen is de Deming-cyclus (Figuur 2) het uitgangspunt. Deze cyclus is opgebouwd uit vier fases: Plannen, Uitvoeren, Meten en Bijsturen (PDCA-cyclus: Plan, Do, Check, Act). Op diverse niveaus binnen HKV is deze cyclus terug te vinden: projecten, strategische bedrijfsplan, kwaliteitsmanagement en dus ook het CO_2-beleid.



Figuur 2. PDCA-cyclus van Deming.

HKV evalueert CO_2 doelstellingen op organisatieniveau. Als er projecten zijn met een gunningsvoordeel op basis van de CO_2-prestatieladder, zal op projectniveau eenzelfde mechanisme voor continue verbetering worden geïmplementeerd en zullen de doelstellingen op projectniveau worden geëvalueerd. Dit proces wordt opgezet op het moment dat de uitstoot en/of omzet uit die projecten significant is, zodat dit niet voor een excessieve administratielast zorgt.

2.2.3 Risicobeheersing

Het tweede uitgangspunt binnen het energie- en CO2-beleid is risicobeheersing. Voorbeelden van risico's waarmee rekening dient te worden gehouden, staan in Tabel 1.

Tabel 1. Risico's in CO_2-beleid.

Onderwerp	Risico's	Maatregel(en)
Toename buitenland projecten.	Toename CO_2-emissie door vliegverkeer door toename van projecten in buitenland, conform de strategische groeiplannen van HKV voor 2030.	• Trein voor afstanden korter dan 700 km. • Uitdrukken van CO2 uitstoot per Buitenland FTE.
Toename CO_2 uitstoot door uitbreiding HKV (intensivering van projectcontacten, intern en extern).	Toename van aantal dienstreizen.	• Uitdrukken van CO_2 uitstoot per FTE (geen maatregel, maar verbeterde rekenmethodiek). • Stimuleren van treinreizen i.p.v. reizen met de auto. • Stimuleren van het gebruik van elektrische auto's i.p.v. diesel en benzine auto's. • Stimuleren van gebruik van video-conferencing als alternatief voor projectoverleg.
Certificering trede 5 van handboek 3.1 ten opzichte van trede 3 in 2025. En de overgang naar het nieuwe handboek 4.0 trede 2 in 2026.	Dit is feitelijk geen toename van CO_2 uitstoot, maar een breder inzicht in de CO_2 uitstoot bij trede 5 uit handboek 3.1 ten opzichte van trede 3. In de overstap naar handboek 4.0 worden geen extra posten meegenomen ten opzichte van de vorige versie van het handboek.	• Vanaf 2024 is de CO_2 uitstoot voor de belangrijkste scope 1, scope 2 en scope 3 posten inzichtelijk. 2024 nemen we daarom als basisjaar voor verder definiëren van doelstellingen (geen maatregel, maar eerlijke rekenmethodiek).
Afhankelijkheid van gebouweigenaren/ verhuurders voor de verduurzaming van kantoorpanden	HKV huurt de kantoorpanden, daarmee zijn wij afhankelijk van de medewerking van verhuurders voor het doorvoeren van verduurzaming van de kantoren.	• Continue contact met de verhurende partij over duurzaamheidsinitiatieven en mogelijkheden.

2.2.4 Bewustwording en communicatie

Het derde uitgangspunt betreft het vergroten van de bewustwording van de medewerkers en het actief betrekken van alle medewerkers en externe partijen bij de uitvoering van het CO_2-beleid. Triviale voorbeelden hiervan voor de medewerkers zijn het actief stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer voor woon-werkverkeer en klantbezoek, internationaal op de korte afstanden reizen met de trein, het elektrificeren van het eigen wagenpark en de uitfasering van auto's met fossiele brandstoffen, maar ook het stimuleren van gebruik van video-conferencing als alternatief voor sommige project-overleggen. Externe partijen worden vooral via de website, nieuwsberichten en het jaarverslag geïnformeerd. Meer informatie over bewustwording en communicatie staat in het Communicatieplan. Daarnaast vinden meerdere contactmomenten met alle werknemers plaats, zoals e-mails vanuit het MVO team en een presentatie van de algemeen directeur tijdens de kwartaalsessies.

3 Klimaattransitieplan (2.B.1)

Dit hoofdstuk beschrijft het klimaattransitieplan met de drie componenten uit eis 2.B.1.; de CO2-reductiedoelstellingen van HKV voor de middellange termijn, de energiedoelstelling voor de middellange termijn en de middellangetermijnstrategie.

3.1 Organisatieactiviteiten

Op basis van de impact- en invloedanalyse (eis 2.A.4, zie emissie inventaris) zijn de belangrijkste organisatieactiviteiten van HKV vastgesteld als: dienstreizen en internationale vluchten. De overige organisatieactiviteiten, volgorde van impact en invloed zijn: woon-werkverkeer, operationeel houden van de kantoren en operationeel houden van werknemers. Dit klimaattransitieplan richt zich op de reductie van CO2-emissies die voortkomen uit alle organisatieactiviteiten, aangezien uit de impact- en invloedanalyse twee belangrijkste activiteiten naar voren komen, maar het verschil in score in de analyse niet significant verschilt met de volgende activiteiten.

3.2 CO2-emissies in het basisjaar 2024

Als basisjaar voor de reductiedoelstelling voor de periode 2025-2030 hanteren we het jaar 2024. Het jaar 2024 is gekozen als basisjaar omdat het niet alleen representatief is voor de huidige bedrijfsvoering, omvang en werkzaamheden van HKV, maar ook doordat in dit jaar de uitstoot van de ingekochte producten (laptops en telefoons) zijn meegenomen, en het woon-werkverkeer. Tabel 2 geeft een overzicht van de CO_2-emissie in 2024 voor de verschillende onderdelen van scope 1, scope 2 en scope 3. Binnen scope 3 houden wij vast aan de term Business Travel naast de overige emissies die uit scope 3 voortkomen. Deze term omvat de zakelijke reisbewegingen en zijn een zeer bepalende emissiebron voor de CO_2-emissie. Een uitgebreide analyse en toelichting op deze cijfers is opgenomen in de rapportage van de emissie-inventaris 2024.

In 2024 was de totale uitstoot van HKV 188 ton CO_2, bij een bedrijfsomvang van 70,2 FTE. Dat komt neer op 2,68 ton CO_2 per FTE (Tabel 2). Sinds 2024 maken we de splitsing tussen de nationale en de internationale uitstoot, doordat de internationale uitstoot onderhevig is aan grote fluctuaties aan uitstoot, afhankelijk hoe groot het buitenlandportefeuille per jaar is. Een tegenvallend jaar qua buitenlandprojecten leidt daarmee automatisch tot een sterke reductie in CO2 uitstoot, zonder dat we daarvoor de nationale uitstoot hoeven te verminderen. Andersom geldt dit ook. Daarom zijn deze CO2 stromen gesplitst zodat er aparte doelen op gezet kunnen worden. Bij de uitsplitsing naar HKV nationaal en HKV internationaal komt de verdeling als volgt uit:

- HKV nationaal stootte 107,7 ton CO_2, over 62,4 FTE, wat uitkomt op 1,7 ton CO_2 per FTE.
- HKV internationaal stootte 80,3 ton CO_2, over 7,8 FTE, wat uitkomt op 10,3 ton CO_2 per FTE.

De totale CO_2-emissie is kleiner dan 500 ton. HKV is daarmee qua organisatiegrootte een klein bedrijf in kader van de CO_2 prestatieladder. Voor vergelijking tussen jaren drukken we de CO_2-emissie uit in CO_2 uitstoot per FTE. De reductiedoelen worden ook voor CO_2-emissie per FTE opgesteld. Met deze middeling houden wij rekening met de groei die HKV in de laatste jaren heeft

doorgemaakt, en verwacht door te maken. HKV heeft geen strategisch doel om te groeien, maar op basis organische groei is de verwachting dat de groei ook in de komende jaren doorzet.

Tabel 2. CO_2-emissie in 2024 (basisjaar). De term BT staat voor business travel, omdat deze code gebruikt is in eerdere emissie-inventarissen houden we dit aan. Deze term sluit aan op de categorie zakelijk reisverkeer.

	CO_2-emissie [ton]	CO_2-emissie/FTE **FTE 2024 = 70,2 [ton/FTE]**
Scope 1: Directe emissie	38,6	0,55
1.1: Stationaire verbrandingsapparatuur (CV-ketels)	22,1	0,31
1.3: Gebruik eigen wagenpark (zakelijk verkeer)	7,7	0,11
1.3: Gebruik eigen wagenpark (woon-werk verkeer)	8,9	0,13
Scope 2: Indirecte emissie	7,5	0,11
2.1: Elektriciteitsgebruik kantoren	1,2	0,02
2.2: Elektriciteit eigen wagenpark (zakelijk verkeer)	1,8	0,03
2.2: Elektriciteit eigen wagenpark (woon-werk verkeer)	4,4	0,06
Scope 3: Overige Indirecte Emissies	142,0	2,02
BT1: Privéauto's voor zakelijk verkeer	31,2	0,44
BT1: Privéauto's voor woon-werk verkeer	20,1	0,29
BT2: OV gebruik voor zakelijk verkeer	0,4	0,01
BT3: Zakelijk vliegen	80,3	1,14
3.1: Ingekochte goederen	10,0	0,14
Totale emissie	**188,1**	**2,68**

Tabel 3 geeft de uitstoot van het basisjaar 2024 per scope per organisatieactiviteit.

Tabel 3 Omvang van de uitstoot per organisatie activiteit voor het basisjaar 2024 in ton CO_2.

Organisatie-activiteiten	**Scope 3 upstream [ton]**	**Scope 1 [ton]**	**Scope 2 [ton]**	**Scope 3 downstream [ton]**	**Totaal [ton]**
Operationeel houden kantoren		22,1	1,2		23,3
Dienstreizen	31,2	7,7	1,8		40,7
Woon-werkverkeer	20,1	8,9	4,4		29,0
Vluchten	80,3				80,3
Operationeel houden werknemers	10,0				10,0

3.3 Stellingname ten opzichte van sectorgenoten

HKV heeft haar basisjaar (2024) vergeleken met die van branchegenoten. Dit is weergegeven in Tabel 4. Op het moment van schrijven zijn nog niet alle relevante sectorgenoten overgestapt op handboek 4.0. In het basisjaar volgden alle sectorgenoten handboek 3.1 voor het bepalen en rapporteren van de CO_2-emissie en dit geeft daarom een eerlijke vergelijking. Zodra meer

vergelijkbare sectorgenoten overgestapt zijn naar de certificering met handboek 4.0 herzien wij deze vergelijking.

Tabel 4. Overzicht CO_2-prestatie per FTE van HKV ten opzichte van branchegenoten.

Bedrijf	Organisatie-grootte CO_2 prestatieladder	Trede (handboek 3.1)	Periode	CO_2 uitstoot [ton]	FTE	CO_2 /FTE [ton/FTE]
HKV	Klein	5	2024	188	70,2	2,68
Witteveen en Bos	Middelgroot	5	2023	2390	1328	1,8
BWZ	Klein	5	2023	40	23,1	1,7
Arcadis	Middelgroot	5	2023	2964	2117	1,4
Tauw	Middelgroot	5	2023	891	786,9	1,1
Infram	Klein	5	2023	141	50	2,8

Uit Tabel 4 blijkt dat HKV een relatief grote uitstoot heeft per FTE in vergelijking met branchegenoten. Nadere analyse laat zien dat dit vooral komt doordat HKV een relatief grote uitstoot heeft op gebied van vliegen. Voor een bedrijfsomvang van HKV worden er relatief veel projecten in het buitenland gedaan. De uitstoot door vliegen was in 2024 46% van de CO_2 uitstoot bij HKV. Tabel 5 geeft de vergelijking met de branchegenoten weer waarbij de uitstoot van vliegen niet is meegenomen. Nu is te zien dat HKV goed presteert op het gebied van CO_2-uitstoot per FTE in vergelijking met de kleine organisaties.
Op basis van deze vergelijking beschouwt HKV zichzelf als middenmoter ten opzichte van de sectorgenoten met uitzondering van de vliegemissies die worden verklaard door het hoge aandeel internationale projecten.

Tabel 5. Overzicht CO_2-prestatie per FTE van HKV ten opzichte van branchegenoten voor de nationale uitstoot. Hierbij is voor alle branchegenoten gekeken naar de totale uitstoot zonder de uitstoot die gemoeid gaat met vliegreizen.

Bedrijf	Organisatie-grootte CO_2 prestatieladder	Trede (handboek 3.1)	Periode	CO_2 uitstoot [ton] (zonder vliegen)	FTE	[ton CO_2 /FTE] (zonder vliegen)
HKV	Klein	5	2024	108	70,2	1,5
Witteveen en Bos	Middelgroot	5	2023	1989	1328	1,5
BWZ	Klein	5	2023	40	23,1	1,7
Arcadis	Middelgroot	5	2023	2259	2117	1,1
Tauw	Middelgroot	5	2023	825	786,9	1,0
Infram	Klein	5	2023	141	50	2,8

3.4 CO_2-reductiedoelstelling middellange termijn (2.B.1-1)

3.4.1 Historische analyse CO_2-uitstoot HKV en vergelijking met Europese en Nederlandse doelstellingen.

De lange termijn doelstelling van HKV voor de reductie van de CO_2-uitstoot komt voort uit de Nederlandse doelstelling om in 2030, 60% minder CO_2 uit te stoten ten opzichte van het jaar 1990. In deze paragraaf wordt dit verder toegelicht. De doelstelling is niet extern gevalideerd door een onafhankelijke partij. HKV overweegt dit in een toekomstige herzieningscyclus.

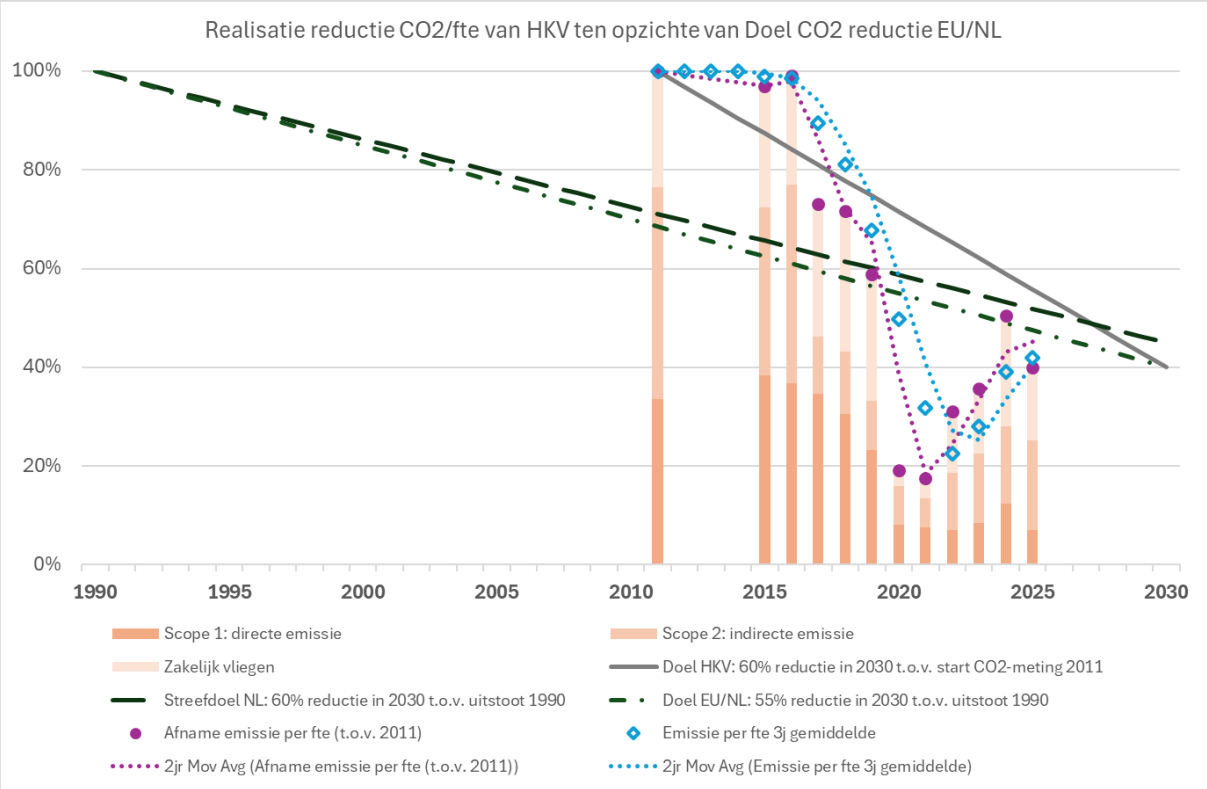
HKV heeft inzicht in de CO_2 uitstoot vanaf 2011. Figuur 3 geeft een overzicht van de realisatie van reductie van de CO_2 uitstoot per FTE voor HKV vanaf 2011 ten opzichte van de reductie doelstellingen vanuit de EU en de Nederlandse overheid. In deze figuur zijn de resultaten van 2025 al toegevoegd, de emissiereductie wordt verder toegelicht in Hoofdstuk 5. De EU-lidstaten hebben met elkaar afgesproken dat de EU in 2030 minimaal 55% minder moet uitstoten ten opzichte van 1990. Het streefdoel van Nederland is om 60% minder CO_2 uit te stoten in 2030 ten opzichte van 1990. Deze doelen zijn in Figuur 3 met de donkergroene onderbroken lijnen weergegeven. De stip op de horizon is klimaatneutraal in 2050. De uitstoot van HKV is met oranje balken opgenomen, opgesplitst per scope[1]. De paarse punten geven de uitstoot per FTE per jaar aan. Met de blauwe punten is de uitstoot weergegeven, gemiddeld over 3 jaren (actueel jaar + 2 voorgaande jaren). De paarse en blauwe gestippelde lijnen geven de trend aan die in de CO_2 uitstoot per FTE bij HKV is te zien.

Er vallen een aantal zaken in Figuur 3 op:

- Er zijn 2 significante reducties in CO_2-emisssies / FTE te zien:
  - Vanaf 2017 is CO_2 uitstoot gereduceerd door maatregelen aan kantoor en energiecontractmaatregelen
  - In de coronaperiode was de CO_2 uitstoot per FTE laag, doordat er veel vanuit huis gewerkt moest worden en in beperkte mate reis kilometers zijn afgelegd.
- Na corona neemt de CO_2 uitstoot per FTE weer toe. Ten opzichte van 2019 is nog wel een duidelijk reductie waarneembaar. Maatregel die hier vooral aan heeft bijgedragen is de elektrificatie van het eigen wagenpark en de groene elektriciteit van de kantoren.
- Ten opzichte van 2011 is de CO_2 uitstoot in 2024 per FTE met 50% gereduceerd en in 2025 is de uitstoot met 60% gereduceerd.

Figuur 3 laat ook zien dat in de periode na corona (vanaf 2022) de CO_2 uitstoot toeneemt. Dit wordt vooral verklaard door de uitstoot van vliegverkeer. Ook hebben de reiskilometers voor zakelijke dienstreizen hier een factor in. In 2025 is deze opgaande trend gekeerd.

[1] Voor vergelijk van het jaar 2024 met de voorgaande jaren is de uitstoot voor de posten die worden meegenomen bij trede 3 van het handboek 3.1 in de figuur opgenomen.



Figuur 3. Realisatie CO_2-reductie per FTE voor HKV in relatie met Europese en Nederlandse doelstellingen voor CO_2-reductie.

HKV heeft de ambitie om haar werk in het buitenland te vergroten. In de huidige strategische koers is een ambitie opgenomen om 20% van de totale HKV omzet in het buitenland te realiseren. In 2024 was dit 16%, waarbij het gemiddelde over de jaren 2022, 2023 en 2024 10% bedroeg. Onze buitenlandse projecten zijn doorgaans op meerdere vlieguren hier vandaan en significant verder dan 700 km. De gemiddelde vliegafstand (enkele reis) voor de buitenland projecten waar HKV in 2024 heeft gewerkt was ± 6500 duizend km. Aangezien de bestemmingen veelal verder zijn dan 700 km zijn er logischerwijs geen vervoersalternatieven.

Voor onze buitenlandprojecten wordt een zorgvuldige afweging gemaakt over de noodzaak en benodigde frequentie van vliegreizen in het project. Naast een maatschappelijk reden is het financieel gezien ook kostbaar. De vliegreizen die we naar het buitenland maken zijn dus noodzakelijk om ons werk goed uit te kunnen voeren.

De variatie van het aantal buitenlandse projecten tussen jaren resulteert in een variabel aantal buitenlandse (vlieg)reizen en vliegkilometers. Bij een kleine organisatie als HKV is dit sterk bepalend voor de CO_2 uitstoot. Omdat de omzet van de buitenlandportefeuille sterk bepalend is voor de CO_2 uitstoot wordt de uitstoot van het vliegverkeer uitgedrukt per buitenland FTE. Daarmee kan de uitstoot van vliegen tussen de jaren eerlijk worden vergeleken.

De CO_2 uitstoot van HKV beschouwen we daarom tweeledig:

1. HKV-Nationaal: CO_2-uitstoot voor kantoor, goederen, dienstreizen en woon-werkverkeer voor projecten in binnenland, uitgedrukt in CO_2 uitstoot per FTE[2].
2. HKV-Internationaal: CO_2-uitstoot door zakelijk vliegverkeer voor projecten in het buitenland, uitgedrukt in CO_2 uitstoot per buitenland FTE.

3.4.2 Reductiedoelstelling CO_2-uitstoot HKV tot 2035

De doelstelling van HKV is om in de periode 2025-2035 de CO_2-uitstoot per FTE voor Nationaal en Internationaal met 20% te verminderen ten opzichte van het basisjaar 2024, daarbij geldt een gemiddelde jaarlijkse reductie van 1,8%. In Textbox 1 is de CO_2 reductiedoelstelling van HKV nader gespecificeerd. Dit is conform de reductiedoelstelling van de Nederlandse overheid voor 2030, geëxtrapoleerd naar 2035.

HKV Nationaal: Het doel van HKV is om in de periode 2025-2035 de CO_2 uitstoot per FTE te reduceren met 20% ten opzichte van het basisjaar 2024. Dit betekent een gemiddelde CO_2-reductie per FTE van 1,8% per jaar. Voor 2030 betekent dit een uitstoot van maximaal 1.5 ton CO_2 per FTE nationaal.

HKV Internationaal: Het doel van HKV is om in de periode 2025-2035 de CO_2 uitstoot per buitenland FTE te reduceren met 20% ten opzichte van het basisjaar 2024. Dit betekent een gemiddelde CO_2-reductie per buitenland FTE van 1,8% per jaar. Voor 2030 betekent dit concreet een uitstoot van maximaal 9.3 ton CO_2 per FTE internationaal.

Tekstbox 1. CO_2 reductiedoelstelling van HKV.

Er is bewust gekozen om de energiedoelstellingen tot 2035 te definiëren omdat het handelingsperspectief voor HKV om het energieverbruik te verminderen op de zeer korte termijn relatief beperkt is, onderhevig kan zijn aan onverwachte fluctuaties en sterk wordt bepaald door de omvang van het bedrijf en de locatie van onze opdrachtgevers. Desalniettemin hebben wij voor handelingsperspectief ook doelstellingen voor de korte en middellange termijn opgenomen in Paragraaf 3.5.

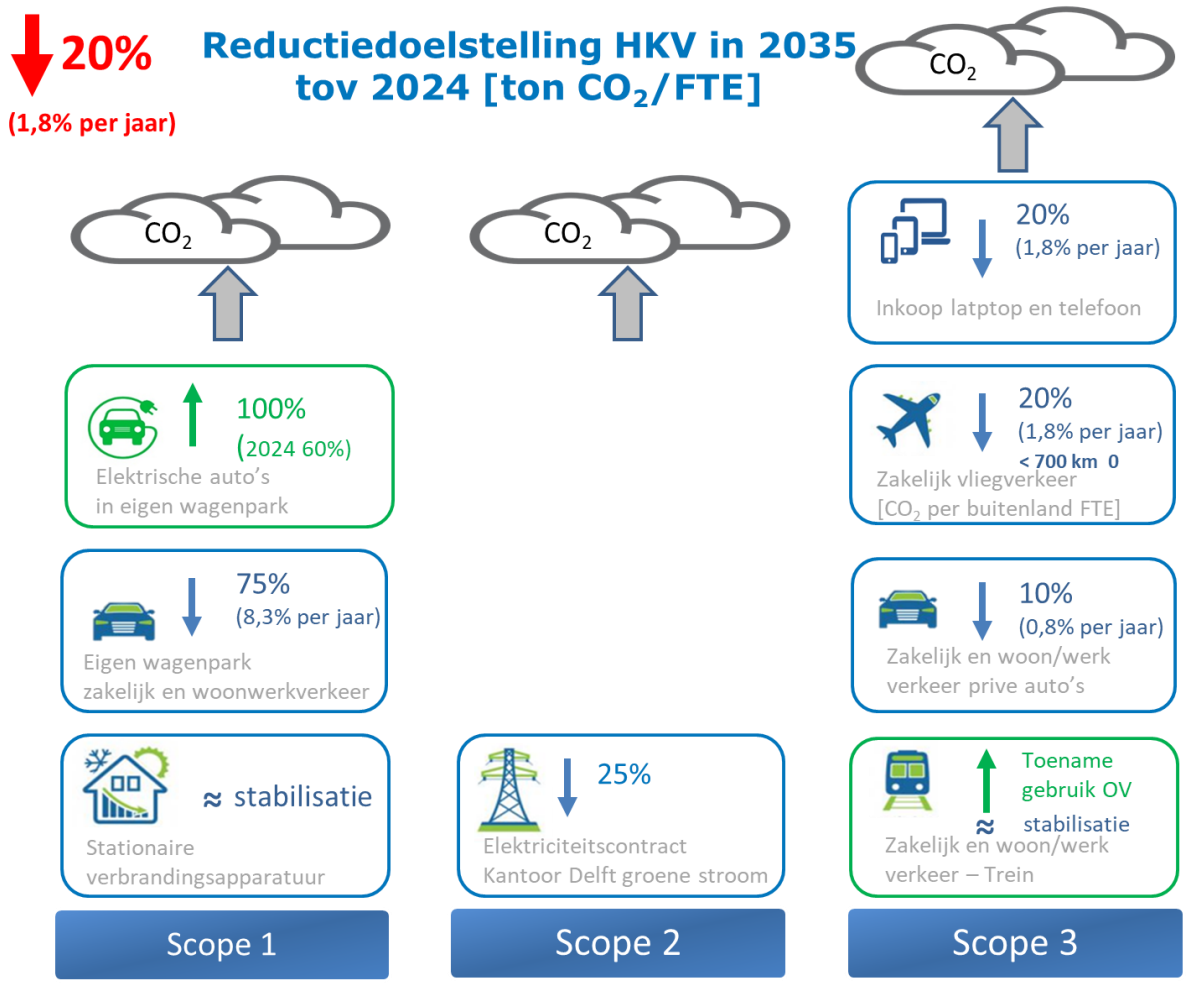
De CO_2-reductiedoelstellingen zijn per scope uitgesplitst in Tabel 6 en gevisualiseerd in Figuur 4.

Tabel 6. Reductiedoelstellingen 2025-2035.

Reductiedoelstelling
Scope 1: Directe emissies
• Reductie van 20% CO_2 uitstoot per FTE voor de stationaire verbrandingsapparatuur • Reductie van 75% CO_2 uitstoot per FTE in het gebruik van het eigen wagenpark voor zakelijke dienstreizen en woon-werk verkeer in de periode 2025-2035, ten opzichte van 2024. Dit betekent een gemiddelde reductie van 8,3% per jaar.
Scope 2: Indirecte emissies
• Reductie van CO_2 uitstoot per FTE met 100% voor het elektriciteitsgebruik van de kantoren in de periode 2025-2035, ten opzichte van 2024.

[2] Dit is het totaal FTE dat bij HKV werkt vermindert met het FTE buitenland, percentueel berekend hoeveel omzet naar nationale en internationale projecten is gegaan.

Reductiedoelstelling
• Toename van elektrische auto's in het eigen wagenpark; 100% van de auto's in eigen wagenpark is elektrisch in 2035 (in 2024 was dit 60%).
Scope 3: Overige indirecte emissies
• Reductie CO_2 uitstoot per FTE van 10% voor zakelijk verkeer met privéauto's in de periode 2025-2035, ten opzichte van 2024. Dit betekent een gemiddelde reductie van 0,8% per jaar. • Reductie CO_2 uitstoot per buitenland FTE van 20% in 2035 ten opzichte van 2024 door zakelijk vliegen. Dit betekent een gemiddelde reductie van 1,8% per jaar. *Voorbeeld: Bovenstaand eerste punt levert een 0,8% reductie op een uitstoot van 31,15 ton en wordt hiermee 30,90 ton in 2025. Het tweede punt leidt tot 1,8% reductie op een uitstoot van 80,33 ton in 2025 en wordt 78,88 ton. Hiermee wordt de gesommeerde uitstoot van 111,48 ton teruggebracht naar 109,78 ton in 2025, wat neerkomt op een reductie van 1,5% in 2025.* • Reductie CO_2 uitstoot per FTE van 20% voor de inkoop van goederen met een doorlooptijd van kleiner dan 5 jaar. Dit betekent een reductie van 1,8% per jaar.
Doelstelling voor projecten met gunningsvoordeel
Bovenstaande doelstellingen zijn van toepassing op alle projecten van HKV, dus ook de projecten die worden verkregen waarbij sprake is van gunningsvoordeel. Hierbij wordt de totale CO_2 uitstoot van het project geschaald aan de hand van de projectomvang ten opzichte van de bedrijfsomzet. Tot nog toe heeft HKV twee projecten met gunningsvoordeel gehad. In april 2020 is een raamcontract met Waterschap Aa en Maas getekend waarbij certificering op de CO_2 prestatieladder vereist is. Binnen dit raamcontract zijn twee projecten gegund. Voor de projecten die zullen worden uitgevoerd binnen dit raamcontract zijn de volgende energiestromen relevant: scope 1: brandstof verbruik eigen wagenpark, scope 2: elektriciteitsgebruik door elektrische auto's en scope 3: zakelijk verkeer met privéauto's en OV.



Figuur 4 Infographic van de CO2-reductiedoelen per scope

3.4.3 Sectorafspraken

Er zijn op dit moment geen geldende dwingende sectorafspraken waar HKV aan gebonden is binnen de sector voor ingenieursdiensten. Wel heeft Rijkswaterstaat aangegeven een standaard fictieve korting toe te kennen voor bepaalde treden van de CO_2-prestatieladder.

3.4.4 Technology Readiness Levels

Onze doelstellingen houden rekening met de Technology Readiness Levels (TRL) voor de verschillende onderdelen. Naast dat HKV afhankelijk is van derde partijen, zoals verhuurders, voor het terugdringen van de CO_2-uitstoot, speelt ook de TRL mee in de mogelijkheden. Waar het binnen onze mogelijkheden ligt, zetten wij in op technologieën met een hoge TRL. HKV volgt actief de ontwikkeling van technologieën die relevant zijn voor haar CO2-reductie, waaronder: (1) emissiearme mobiliteit voor dienstreizen (elektrische auto's of waterstof auto's). (2) video-conferencing en digitale samenwerkingstools als alternatief voor reizen, en (3) ontwikkelingen in duurzame luchtvaart op de langere termijn. HKV zal nieuwe technologieën adopteren zodra deze op schaal beschikbaar zijn.

Voor onze scope 1 emissies zijn verschillende alternatieven beschikbaar in het hoogste TRL; level 9, alternatieven zijn volledig beschikbaar en bruikbaar. Wanneer stationaire verbrandingsapparatuur voor de verwarming van de kantoren vervangen moet worden kan gekeken worden naar alternatieven met een warmtepomp. Deze technologie is beschikbaar, alleen ligt de uitvoering daarvan bij de gebouweigenaren waarvan HKV de kantoren huurt. Bij ons kantoor in Delft zijn wij in 2025 overgestapt op groen gas, dat een kleinere CO_2 uitstoot per kubieke meter heeft dan aardgas. Bij de andere kantoren gaan wij met de directie en verhuurder in gesprek over de mogelijkheid voor de overstap naar groen gas. Voor het eigen wagenpark is het huidige beleid om de auto's met verbrandingsmotoren uit te faseren; nieuwe auto's zijn volledig elektrisch. De uitstoot van een elektrische auto die op een grijze energie mix rijdt is minder dan een auto die rijdt op een verbrandingsmotor. De uitstoot van de elektriciteit opwekking valt onder scope 2 emissies.

Voor scope 2 emissies gaat het voor HKV om het elektriciteitsgebruik van de kantoorpanden en het elektrische deel van het wagenpark. In 2024 hadden de kantoren in Amersfoort en Lelystad groene stroom, en per 2025 is de elektriciteitsvoorziening van kantoor Delft ook groen, waardoor de CO_2-uitstoot op 0 kg uitkomt. Deze overstap is meegenomen in de CO_2-emmissie reductiedoelstelling voor de kantoren. Voor het elektriciteitsgebruik liggen er nog kansen op het gebied van besparing van energiegebruik en het minder afnemen door deze zelf op te wekken. Het kantoor in Lelystad is al voorzien van zonnepanelen waardoor dit kantoor ruimschoots zelfvoorzienend is. Voor de overige kantoren zijn wij voor het plaatsen van zonnepanelen afhankelijk van de gebouweigenaar, over de verduurzaming van de kantoren blijven wij in gesprek met de verhuurders.

Binnen scope 3 zitten voornamelijk de reisbewegingen waarvan het vliegen de grootste uitstoter is. Voor de vliegemissies op de lange afstand zijn op dit moment geen volwaardige alternatieven beschikbaar, aangezien emissievrij vliegen nog vele uitdagingen kent. Om de emissie te verminderen kan Sustainable Aviation Fuel (SAF) bijgemengd worden, in 2030 moet op EU luchthavens minimaal 6% van de brandstof SAF zijn. Op de lange termijn, geldt binnen de EU de doelstelling om in 2050 op een bijmengpercentage van 70% te zitten. Volledig vliegen op SAF is op dit moment nog niet mogelijk op basis van de productie. Wij onderzoeken of het mogelijk is om voor onze vluchten extra SAF bij te laten mengen en hoe de CO_2-uitstoot reductie dan meegenomen kan worden emissie.
Voor de reisbewegingen in het binnenland zijn volwaardige duurzame alternatieven beschikbaar, zoals de trein, elektrische (deel)auto's of de fiets waar mogelijk. In 2026 gaat HKV aan de slag met een herziening van het mobiliteitsbeleid, waarbij duurzaamheid en de CO_2-uitstoot ook meegenomen worden.

3.5 Energiebesparings- en duurzame energiedoelstelling voor de middellange termijn (2.B.1-2)

Het terugdringen van de CO_2-emissie begint bij het vermijden van de uitstoot, of het vermijden van het gebruik van de brandstof en energie in de eerste plaats. Daarbij gebruikt HKV het principe van de Trias Energetica; we kijken eerst waar energiebesparing mogelijk is, daarna zoeken wij naar duurzame alternatieven zoals zonnepanelen en groene stroom, en waar fossiele brandstoffen onvermijdelijk blijven sturen wij aan op het efficiënt gebruik van de deze bronnen. In het kader daarvan streeft *HKV naar een reductie van het totale energieverbruik van scope 1 en scope 2 (kantoren en wagenpark) met 5% in 2030 ten opzichte van 2024.*

Voor scope 1 zijn de volgende doelstellingen bepaald:

- Het gelijk blijven van het aantal m^3 gas voor stationaire verbrandingsapparatuur per FTE.
- Het terugbrengen van het aantal liters benzine van het eigen wagenpark met 100% naar 0 L, door uitfasering van benzineauto's, conform de doelstelling voor een 100% elektrisch wagenpark. Momenteel zijn er geen dieselauto's in het eigen wagenpark, waardoor er geen diesel getankt wordt en wij hierop dus geen doel (kunnen) zetten.

Binnen scope 2 zijn de volgende doelstellingen bepaald:

- Voor de energie behoefte van de kantoren is het "laaghangende fruit" qua verduurzaming al geplukt, daarom zetten wij in op het plaatsten van zonnepanelen op ten minste 1 van de kantoren zonder zonnepanelen. Waarmee wij als doelstelling hebben de energievraag vanuit het net met 20% te verminderen in 2030 ten opzichte van 2024.
- Omdat wij overstappen op elektrische auto's in het eigen wagenpark, stellen wij nu geen expliciet reductiedoel op de energiebehoefte voor de elektriciteit van het eigen wagenpark omdat de uitstoot op dit vlak waarschijnlijk gaat toenemen. De extra uitstoot op dit vlak is minder dan bespaarde uitstoot vanuit scope 1, waardoor dit ondanks de stijging in CO_2 uitstoot als positief wordt gezien. Wel gaan wij uitzoeken of het voor HKV mogelijk is om groene energie af te kopen voor de elektrische auto's.

Binnen scope 3 hebben wij de volgende doestellingen:

- Kiezen voor duurzamere alternatieven voor laptops en telefoons waar mogelijk binnen de gebruiks- en veiligheidseisen, zie ook de Ketenanalyse in de Emissie inventaris. Wij voorzien hier een reductie van 20% voor het jaar 2035, wat een gemiddelde reductie van 1,8% per jaar bedraagt.
- Binnen de herziening van het mobiliteitsplan stuurt HKV aan op het stimuleren van duurzamere manieren van woon-werk- en dienstreizen. In aanloop daarvan zijn per 1 januari 2026 de kilometer vergoedingen voor het lopend of met de fiets naar kantoor gaan verhoogd. Daarnaast verwachten wij een verdere elektrificatie van de privé auto's, waardoor een CO_2 reductie van 10% wordt verwacht voor het zakelijk verkeer, wat neer komt op 0.8% per jaar.
- Vliegen doen wij alleen wanneer noodzakelijk voor het project, waar mogelijk doen wij zo veel mogelijk middels video-conferencing. Voor korte, internationale reizen geldt voor afstanden onder de 700 km, dat die in principe met de trein gedaan worden tenzij dit een onverdedigbare verlening van de reistijd ten opzichte van de reis met het vliegtuig oplevert. Ook verwachten wij dat vóór 2035 het mogelijk is om de CO_2 uitstoot van vliegreizen te verminderen door extra SAF bij te mengen. Al deze maatregelen samen verwachten we een reductie van 20% in 20235 ten opzichte van 2024 voor het zakelijk vliegen.

3.6 Middellangetermijnstrategie (2.B.1-3)

Om de doelstellingen voor 2035 te halen, zijn voor de middellange termijn, tot 2030, verschillende doelen gesteld. Voor het jaar 2030 geldt als tussendoel: 10% reductie van de CO_2-emissies per FTE voor zowel HKV nationaal als internationaal.
De meeste maatregelen vragen doorlopend aandacht. Omdat de uitstoot van HKV per jaar kan verschillen op basis van het type project dat gewonnen wordt en in welke mate onze groeidoelstelling in het buitenland behaald wordt, sturen wij op de lange termijn doelstellingen waarbij wij ook kijken naar meerjaarlijkse gemiddelden.
Op de middellange termijn zetten wij in op de volgende CO2-reductie maatregelen:

- Transitie naar een elektrisch wagenpark, op de middellange termijn zijn bijna alle auto's met verbrandingsmotor in het wagenpark toe aan vervanging. Daarbij is vervanging alleen mogelijk met een 100% elektrische variant.
- Monitoring en bewustwording van vliegfrequentie per buitenland FTE. In ons strategisch plan staat dat wij tot 2030 een strategische groei van buitenland projecten ambiëren. Vanwege de aard van onze projecten en adviezen zijn daarbij reisbewegingen onvermijdelijk. Met de sleutelpersoon voor het buitenland monitoren wij de vliegreizen en zetten wij in op bewustwording van de CO2-emmissies die gepaard gaan met vliegen. Op basis van de monitoring kunnen op de langere termijn ook beslisregels voor wel of niet vliegen opgesteld worden en waar mogelijk vliegreizen gecombineerd kunnen worden tussen meerdere projecten. Daarnaast zullen wij inzetten op het laten bijmengen van SAF wanneer dit mogelijk is.
- In 2026 willen wij in gesprek met de gebouweigenaren/verhuurders om verduurzaming van de kantoren te onderzoeken. Denk hierbij aan het leggen van zonnepanelen, waar die nog niet aanwezig zijn, het verduurzamen van de verbrandingsapparatuur of overstappen op groen gas.

4 Plan van aanpak (2.B.2)

Uit de CO_2-emissie inventaris, voorgaande analyse van de historische CO_2 uitstoot, en een brainstormsessie reductiemaatregelen met de directie van HKV zijn doelstellingen en reële reductiekansen en maatregelen geïdentificeerd. Voor HKV betreft dit vooral maatregelen op het gebied van mobiliteit: Het uit-faseren van auto's met fossiele brandstoffen uit het wagenpark. Daarnaast blijft HKV haar medewerkers stimuleren het openbaar vervoer te gebruiken door ov-kaarten aan te blijven bieden, het wagenpark te elektrificeren en zijn goede mogelijkheden voor video-conferencing op elk kantoor aan te bieden.

De geplande doorlopende maatregelen voor de periode 2025-2035 zijn opgenomen in **Error! Reference source not found.**. In de tabel is ook opgenomen in welke mate we de CO_2-emissie verwachten te reduceren met die maatregel. Eindverantwoordelijke voor het nemen van de maatregelen ligt bij de directie. Het MVO-team en in het bijzonder de energiemanager hebben daarin een leidende rol (zie ook paragraaf **Error! Reference source not found.**).
Bij deze geplande maatregelen is per maatregel/doelstelling aangegeven in welk jaar de maatregel naar verwachting gerealiseerd gaat worden. In geval er 'doorlopend' is opgenomen is de maatregel al wel geïmplementeerd, maar betreft het een maatregel die doorlopend aandacht om actie vraagt.

Tabel 7. Plan van aanpak: voorgenomen voorbereidende acties en maatregelen voor CO2-reductie voor de korte termijn (criterium 2.B.2-3). De in deze tabel opgenomen verwachte CO2-reducties zijn indicatieve schattingen op basis van de emissie-inventaris 2024 (basisjaar) en de gerealiseerde reducties in 2025. Concrete getallen worden jaarlijks geactualiseerd in het voortgangsverslag (eis 2.B.3)..

Emissiebron	Maatregel	Planning	Verwachte CO2-reductie	Verantwoordelijke (sleutel)persoon
Scope 1: Directe emissie				
1.1: Stationaire verbrandingsapparatuur (CV-ketels)	In gesprek met verhuurders van kantoor Lelystad en Amersfoort over overstap naar gecertificeerd groen gas.	2026–2028	Mogelijk ~8–10 ton CO2/jaar bij volledige overstap. Afhankelijk van medewerking verhuurder.	Ron Bruijns en Lieke Lokin i.s.m. officimanager
1.1: Stationaire verbrandingsapparatuur (CV-ketels)	Onderzoek warmtepomp of andere CO2-arme verwarmingsoplossing bij vervangingsmoment van de CV-installaties (afhankelijk van verhuurder).	Doorlopend	Kwalitatief, n.t.b. bij vervanging.	Ron Bruijns en Lieke Lokin i.s.m. office manager en verhuurder

Emissiebron	Maatregel	Planning	Verwachte CO2-reductie	Verantwoordelijke (sleutel)persoon
1.1 Stationaire verbrandingsapparatuur (CV-ketels)	Bewustwording en efficiënt gebruik kantoor	Doorlopend	Kwalitatief	Algemeen directeur (Wouter ter Horst)
1.2: Gebruik eigen wagenpark	Uitfasering benzineauto's bij einde leasetermijn; vervanging uitsluitend door 100% elektrische auto's.	Doorlopend 2024–2035	Bij volledige uitfasering: 9,3 ton CO2/jaar uit scope 1 wagenpark naar 0 ton in 2035. Verwachtte toename uitstoot in scope 2 door eigen wagenpark.	Algemeen directeur (Wouter ter Horst)
1.2: Gebruik eigen wagenpark	Stimuleren van efficiënt gebruik wagenpark, o.a. carpoolen en gedeelde inzet bij dienstreizen.	Doorlopend	Kwalitatief.	Ron Bruijns en Lieke Lokin
Scope 2: Indirecte emissie				
2.1: Elektriciteitsgebruik kantoren	Inzet op micromaatregelen.	doorlopend	Kwalitatief	Ron Bruijns en Lieke Lokin i.s.m. office manager
2.1: Elektriciteitsgebruik kantoren	Bij aanschaf apparatuur kijken naar energiezuinige alternatieven	doorlopend	Kwalitatief	Ron Bruijns en Lieke Lokin i.s.m. Systeembeheer en Office manager
2.1: Elektriciteitsgebruik kantoren	Energiecontract kantoor Delft naar groene stroom	2025 (gerealiseerd)	1,2 ton CO2	Ron Bruijns en Lieke Lokin i.s.m office manager
2.1: Elektriciteitsgebruik kantoren	In gesprek met verhuurders over plaatsing zonnepanelen op ten minste 1 van de kantoren zonder zonnepanelen (Delft of Amersfoort).	2024–2030	Bij medewerking verhuurder potentie voor 20% reductie energievraag vanuit het net.	Ron Bruijns en Lieke Lokin i.s.m. office manager en verhuurder

Emissiebron	Maatregel	Planning	Verwachte CO2-reductie	Verantwoordelijke (sleutel)persoon
2.2: Elektriciteit eigen wagenpark	Onderzoek mogelijkheid afname gecertificeerd groene stroom voor laadpalen elektrische auto's.	2026–2030	Wanneer mogelijk, volledige reductie van de scope 2 uitstoot.	Ron Bruijns en Lieke Lokin
Scope 3: Overige indirecte emissies				
BT1: Privéauto's voor zakelijk en woon-werkverkeer	Herziening mobiliteitsbeleid met o.a. differentiatie kilometervergoeding per modaliteit; verhoging kilometervergoeding voor lopen/fiets reeds ingegaan per 1-1-2026.	2026 (herziening); doorlopend	Doelstelling 10% reductie per FTE in 2035 t.o.v. 2024 voor woon-werk verkeer.	Algemeen directeur (Wouter ter Horst) i.s.m. OR en HR
BT2: OV voor zakelijk verkeer	Stimuleren OV-gebruik via NS-business cards voor alle medewerkers.	Doorlopend	Kwalitatief; doel verschuiving auto → OV.	Algemeen directeur (Wouter ter Horst)i.s.m. Administratie en Secretariaat
BT3: Zakelijk vliegen	(vlieg)reizen <750 km met de trein	doorlopend	Kwalitatief, afhankelijk van de projecten die gedaan worden	Sleutelpersoon buitenland (Marco Hartman) i.s.m. Projectdirecteuren
BT3 Zakelijk vliegen	Balans reis km en video afspraken	doorlopend	Kwalitatief	Sleutelpersoon buitenland
BT3: Zakelijk vliegen	Onderzoek mogelijkheid (extra) bijmenging Sustainable Aviation Fuel (SAF) voor HKV-vluchten en wijze waarop reductie meegerekend kan worden in CO2-emissieboekhouding.	2026–2030 onderzoek	Afhankelijk van beschikbaarheid SAF en mogelijkheid tot meerekenen; EU-verplichting 6% SAF in 2030.	Sleutelpersoon buitenland (Marco Hartman) i.s.m. Secretariaat en Energiemanager
3.1: Ingekochte goederen	Voortzetten beleid keuze	Gerealiseerd 2025;	10% reductie in 2	Algemeen directeur (Wouter ter Horst)

Emissiebron	Maatregel	Planning	Verwachte CO2-reductie	Verantwoordelijke (sleutel)persoon
	laptops/telefoons met lagere CO2-voetafdruk binnen randvoorwaarden cyber security en rekenkundige software (overstap naar duurzamer laptopmodel reeds gerealiseerd in 2025).	doorlopend bij inkoop		i.s.m. Systeembeheer en Secretariaat
Bewustwording	Rouleren bezetting CO2/MVO-team	doorlopend		
Bewustwording	Fairphone als werkmobiel stimuleren	doorlopend		
Bewustwording	Doppen sparen en plastic scheiden	doorlopend		

Naast deze geplande maatregelen houden we permanent een register bij van mogelijke maatregelen waarvan we de effectiviteit gaan onderzoeken (Bijlage A). Dit register komt als volgt tot stand:

- Bij interne-communicatiemomenten roepen we de medewerkers regelmatig op om ideeën voor verdere CO_2-reductie bij het MVO-team te melden. Deze ideeën worden bijgehouden in een kansenregister.
- Bij het MVO-team overleg, eens per kwartaal, worden nieuwe ideeën besproken. Door het team als kansrijk aangemerkte maatregelen worden in het register van mogelijke maatregelen opgenomen en onderzocht op haalbaarheid.
- Daarnaast worden in het register mogelijke maatregelen opgenomen, die worden opgedaan in ons netwerk of bij participatie-activiteiten.

4.1 Energiebesparings- en duurzame-energiedoelstelling korte termijn (2.B.2-2)

HKV stelt voor 2026 de volgende energiedoelstellingen: (1) het totale gasverbruik van onze kantoren blijft per FTE gelijk of daalt ten opzichte van 2024; (2) het elektriciteitsverbruik en daarmee uitstoot van het wagenpark neemt toe als gevolg van de EV-transitie, maar de bijbehorende CO2-emissie per afgelegde kilometer daalt door deze transitie. Daarnaast zoeken wij uit of we de emissie per kWh kunnen laten dalen door uitsluitend groene stroom in te kopen; (3) de zonnepanelen op kantoor Lelystad blijven operationeel en leveren conform verwachting terug aan het net.

4.2 Maatregellijst (2.B.2-3)

In bijlage B staat de uitdraai van de maatregellijst zoals ingevuld in het SKAO CO_2-prestatieladder portaal. Op de relevante onderdelen scoren wij het meest in categorie B en C. Op basis van onze uitstoot van HKV per FTE, beschouwen wij ons als een middenmotor ten opzichte van onze sectorgenoten.

5 Voortgang 2025 (2.B.3)

In dit hoofdstuk evalueren wij de gerealiseerde CO_2-reductie van 2025 ten opzichte van ons basisjaar 2024. Tabel 8 en Tabel 9 tonen de gerealiseerde CO_2-reductie respectievelijk in totalen ton CO_2 en ton CO_2 per FTE. Hierin is te zien dat HKV in 2025 in totaal 23% minder CO_2 heeft uitgestoten ten opzichte van het basisjaar, wanneer we kijken naar de middeling per FTE komen we op een vermindering van 28% uit. De bedrijfsomvang is toegenomen van 70,2 FTE in 2024 naar 75,3 FTE in 2025, wat een toename is van 7,2%. De gegevens uit de onderstaande tabellen is al toegevoegd aan Figuur 3 in paragraaf 3.4.1.
Figuur 3 laat zien dat de uitstoot in 2025 ten opzichte van het jaar ervoor weer gedaald is, de verwachting is dat het effect van de covid-19 periode daarmee uitgewerkt is.

Wanneer de uitstoot is uitgesplitst naar de verschillende organisatieactiviteiten (Tabel 10 en Tabel 11) zien we een kleine toename van de uitstoot voor dienstreizen. Bij de dienstreizen is een deel van de uitstoot verschoven van bedrijfsauto's op in scope 1 (benzine) naar bedrijfsauto's in scope 2 (elektrisch) en naar privéauto's. Voor de overige organisatieactiviteiten is de absolute uitstoot gedaald. Met inachtneming van de groei van de organisatie is voor elke organisatieactiviteit de uitstoot per FTE gedaald.

In de volgende paragrafen gaan we per scope in op de CO_2-emmissie in 2025 ten opzichte van het basisjaar 2024, en hoe het verschil in verhouding staan tot de gestelde doelen voor 2035.

Tabel 8. Verschil uitstoot in ton CO_2 van 2025 ten opzichte van basisjaar 2024, in rood zijn de waardes waar de emissie omhoog gegaan is ten opzichte van ons basisjaar.

CO_2-emissie [ton]	2024	2025	Verschil ten opzichte basisjaar	Relatief verschil
Scope 1: Directe emissie	**38,6**	**25,6**	**-13,0**	**-34%**
1.1: Stationaire verbrandingsapparatuur (CV-ketels)	22,1	16,4	-5,7	-26%
1.3: Gebruik eigen wagenpark (zakelijk verkeer)	7,7	5,8	-1,9	-25%
1.3: Gebruik eigen wagenpark (woon-werk verkeer)	8,9	3,5	-5,4	-61%
Scope 2: Indirecte emissie	**7,5**	**5,9**	**-1,6**	**-21%**
2.1: Elektriciteitsgebruik kantoren	1,2	0	-1,2	-100%
2.2: Elektriciteit eigen wagenpark (zakelijk verkeer)	1,8	3,7	1,9	105%
2.2: Elektriciteit eigen wagenpark (woon-werk verkeer)	4,4	2,2	-2,2	-50%
Scope 3: Overige Indirecte Emissies	**142,0**	**112,7**	**-29,2**	**-21%**
BT1: Privéauto's voor zakelijk verkeer	31,2	32,7	1,6	5%

CO_2-emissie [ton]	2024	2025	Verschil ten opzichte basisjaar	Relatief verschil
BT1: Privéauto's voor woon-werk verkeer	20,1	20,7	0,6	3%
BT2: OV gebruik voor zakelijk verkeer	0,39	0,36	-0,0	-8%
BT3: Zakelijk vliegen	80,3	53,2	-27,1	-34%
3.1: Ingekochte goederen	10,0	5,8	-4,2	-42%
Totale emissie	**188,1**	**144,3**	**-43,8**	**-23%**

Tabel 9. Verschil uitstoot in ton CO_2 per FTE (HKV totaal) van 2025 ten opzichte van basisjaar 2024, met in rood de waardes die in 2025 omhoog zijn gegaan.

CO_2-emissie [ton/FTE]	2024	2025	Verschil ten opzichte basisjaar	Relatief verschil
Scope 1: Directe emissie	**0,55**	**0,34**	**-0,22**	**-39%**
1.1: Stationaire verbrandingsapparatuur (CV-ketels)	0,31	0,22	-0,09	-29%
1.3: Gebruik eigen wagenpark (zakelijk verkeer)	0,11	0,08	-0,03	-27%
1.3: Gebruik eigen wagenpark (woon-werk verkeer)	0,13	0,05	-0,08	-62%
Scope 2: Indirecte emissie	**0,11**	**0,08**	**-0,03**	**-27%**
2.1: Elektriciteitsgebruik kantoren	0,02	0,00	-0,02	-100%
2.2: Elektriciteit eigen wagenpark (zakelijk verkeer)	0,03	0,05	0,02	67%
2.2: Elektriciteit eigen wagenpark (woon-werk verkeer)	0,06	0,03	-0,03	-50%
Scope 3: Overige Indirecte Emissies	**2,02**	**1,50**	**-0,52**	**-26%**
BT1: Privéauto's voor zakelijk verkeer	0,44	0,43	-0,01	-2%
BT1: Privéauto's voor woon-werk verkeer	0,29	0,27	-0,02	-7%
BT2: OV gebruik voor zakelijk verkeer	0,01	0,00	-0,01	-100%
BT3: Zakelijk vliegen	1,14	0,71	-0,43	-38%
3.1: Ingekochte goederen	0,14	0,08	-0,06	-43%
Totale emissie	**2,68**	**1,92**	-0,76	-28%

Tabel 10. Omvang van de uitstoot in ton CO_2 per organisatie activiteit voor het basisjaar 2024 vergeleken met 2025 in ton CO_2.

Organisatie-activiteiten	Scope 3 upstream		Scope 1		Scope 2		Scope 3		Totaal	
	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Operationeel houden kantoren			22,1	**16,4**	1,2	**0**			23,3	**16,4**
Dienstreizen	31,2	**33,1**	7,7	**5,8**	1,8	**3,7**			40,7	**42,6**
Woon-werkverkeer	20,1	**20,7**	8,9	**3,5**	4,4	**2,2**			29,0	**26,4**
Vluchten	80,3	**53,2**							80,3	**53,2**
Operationeel houden werknemers	10,0	**5,8**							10,0	**5,8**

Tabel 11. Verschillen in omvang van de uitstoot in ton CO_2 per organisatie activiteit en percentages voor 2025 ten opzichte van het basisjaar 2024.

Organisatie-activiteiten	Scope 3 upstream		Scope 1		Scope 2		Totaal	
	verschil	**%**	verschil	**%**	verschil	**%**	verschil	**%**
Operationeel houden kantoren			-5,7	**-26%**	-1,2	**-100%**	-6,9	**-30%**
Dienstreizen	1,9	**6%**	-1,9	**-25%**	1,9	**106%**	1,9	**5%**
Woon-werkverkeer	0,6	**3%**	-5,4	**-61%**	-2,2	**-50%**	-2,6	**-9%**
Vluchten	-27,1	**-34%**					-27,1	**-34%**
Operationeel houden werknemers	-4,2	**-42%**					-4,2	**-42%**

5.1 Voortgang emissiereductie scope 1

De lange termijn doelstelling voor de emissiereductie van scope 1 emissies ligt op 75% reductie voor de CO_2 in 2035, met een gemiddelde reductie van 8,3% per jaar. Waarbij de uitstoot van het wagenpark deels verplaatst naar scope 2 door de verschuiving van verbrandingsmotoren naar elektrische aandrijving. In 2025 is voor scope 1 een reductie van 39% gehaald.
Een groot deel van de reductie ligt bij de stationaire verbrandingsapparatuur, deze uitstoot hiervan ligt lager dan in voorgaande jaren en ook lager dan in de corona jaren. Deze verlaging komt door het gebruik van gecertificeerd groen gas voor het kantoor in Delft. Hiermee hebben we voor een van onze kantoren het verduurzamen van de energiebron verwezenlijkt. Het verbruik van aardgas was in 2025, 5% lager dan in 2024.

Verder is er in 2025 30% minder benzine getankt voor de bedrijfsauto's voor woon-werk verkeer en zakelijk verkeer tezamen. In 2025 zijn geen benzine of hybride auto's zijn afgeschreven. Wel zijn minder Woon-Werk kilometers afgelegd met bedrijfsauto's, 19% over het gehele wagenpark. Het totaal aantal zakelijke kilometers is 1% afgenomen.

Voor scope 1 zijn wij goed op weg om de CO_2-reductiedoelstelling voor 2035 te halen. Als alle bedrijfsauto's elektrisch worden dan is het doel voor 2030 gehaald.

5.2 Voortgang emissiereductie scope 2

De totale scope 2 CO_2-emissie is in 2025 met 21% gedaald ten opzichte van het basisjaar, de emissie per FTE is met 27% gedaald. Deze daling is veroorzaakt doordat kantoor Delft nu ook 100% groene elektriciteit afneemt waardoor de uitstoot gedaald is. Hiermee is een van de doelen voor de scope 3 uitstoot tot 2030 gehaald, namelijk het afnemen van groene energie voor alle kantoren.
De uitstoot voor dienstreizen is, zoals verwacht, gestegen. Wel is de uitstoot voor woon-werk verkeer in scope 2 gedaald. Dit komt doordat een aantal elektrische auto's al gedurende het jaar 2024 van gebruiker gewisseld is, waarbij ook het zwaartepunt voor het gebruik van deze auto's verschoven is naar dienstreizen in plaats van woon-werk verkeer.

Voor scope 2 hebben wij de CO_2-reductie doelstelling voor het gebruik van elektriciteit voor onze kantoren gehaald. Verdere maatregelen voor de elektriciteitsvoorziening liggen nu in het reduceren van de energiebehoefte door het verbruik omlaag te brengen of het plaatsen van zonnepanelen voor opwek voor eigen gebruik.
Voor het gebruik van de bedrijfsauto's is geen reductie doelstelling voor 2035 gesteld omdat deze post zal stijgen bij de ingebruikname van meer elektrische auto's, wat als iets positiefs wordt gezien.

5.3 Voortgang emissiereductie scope 3

In de reductie van de scope 3 emissies maken beschouwen wij de vluchten apart (zie paragraaf 5.4).

Voor de mobiliteit van de werknemers, dienstreizen en woon-werkverkeer, binnen scope 3 is de absolute CO_2-uitstoot gestegen met respectievelijk 5% en 3%. Echter is de uit uitstoot per FTE wel gedaald met, respectievelijk 2% en 7%. Dit komt doordat de bedrijfsomvang sterker gegroeid is dan de uitstoot. Daarmee zitten we op de lijn voor de doelstelling om de CO_2-emmissie per FTE voor zakelijke reizen in 2035 met 10% te reduceren. Hier ligt nog wel een uitdaging om ook de absolute uitstoot gelijk te houden aan of te verminderen ten opzichte van de uitstoot van 2024, met een groter wordende organisatie. Hiervoor staan nog aanpassingen in het beleid rondom mobiliteit op de planning.

Voor de inkoop van laptops en telefoons zijn de uitstoot bijna gehalveerd ten opzichte van 2024, waarbij evenveel laptops zijn aangeschaft. Dit komt doordat van laptops overgestapt zijn naar een nieuw model met een lagere CO_2-emissie.

5.4 Voortgang emissiereductie HKV buitenland

De CO_2-emissies die onder HKV buitenland vallen zijn verbonden met het feit dat wij in het (verre) buitenland projecten uitvoeren, waarvoor onze fysieke aanwezigheid van hoge toegevoegde waarde is voor het project. Om deze uitstoot de duiden, met inachtneming van de groeiambitie voor het (verre) buitenland, kijken wij specifiek naar de uitstoot per buitenland FTE.

- In 2024 stootte HKV internationaal 80,3 ton CO_2, over 7,8 FTE, wat uitkomt op 10,3 ton CO_2 per buitenland FTE.
- In 2025 stootte HKV internationaal 53,2 ton CO_2, over 9,0 FTE, wat uitkomt op 5,9 ton CO_2 per buitenland FTE.

Zowel de absolute CO_2-emissie als de emissie per buitenland FTE zijn gedaald ten opzichte van 2024, respectievelijk met 34% en 43%. Ondanks dat de omvang van het aantal buitenland FTE met 15% gestegen is. Deze afname van de CO_2-emissies voor onze buitenland projecten ligt vooral in een verschuiving van projectlocatie; van Zuidoost Azië naar het Afrikaanse continent, waarbij het laatst continent dichterbij Nederland ligt. Deze verschuiving zorgt voor een sterke reductie van het aantal gevlogen kilometers en daarmee een reductie van de CO_2-emissies.

Voor de doelstelling van 2035 zitten wij op een goede lijn, ondanks dat we in 2025 een sterke reductie zien blijft deze emissie een aandachtspunt, met name wanneer HKV weer meer buitenlandse projecten met langere vliegafstanden gaat uitvoeren.

Bijlagen

A Register potentiële maatregelen

Scope 1: Directe emissie	
1.1: Stationaire verbrandingsapparatuur (CV-ketels)	
	• Onderzoek naar effectiviteit zonneboiler
	• Inzicht in best / slechtst presterende automobilisten (brandstofverbruik)
1.2: Gebruik eigen wagenpark	
	• Green Driver challenge (onderlinge competitie zuinig rijden)
	• Meenemen van woonplaats medewerkers bij selectie voor projecten
	• Low Car Diet (zo min mogelijk gebruik maken van auto's)
Scope 2: Indirecte emissie	
2.1:Elektriciteitsgebruik	
Scope 3: Overige indirecte emissies	
3.1: Privé auto’s voor zakelijk verkeer	
	• Green Driver challenge (onderlinge competitie zuinig rijden)
	• Meenemen van woonplaats medewerkers bij selectie voor projecten
	• Low Car Diet (zo min mogelijk gebruik maken van auto's)
	• Stimuleren van emissie vrij woon-werkverkeer door differentiatie in kilometervergoeding

B Maatregellijst

Theme	Strategy	Measure	Category	CategoryText	Remark	Date Planned	Date Implemented
Gebouwen en terreinen	Meer duurzame energie	Verwarmen met groen gas	B	Minimaal 20% van het aandeel gas dat ingezet wordt voor de verwarming van eigen of gehuurde kantoren is groen gas	Ons kantoor Delft heeft groen gas, dit is ongeveer 1/3e van het totale gasverbruik		01/01/2025
Gebouwen en terreinen	Integrale maatregel	Energieprestatie verbeteren van kantoren	B	Het gemiddeld Energielabel van eigen of gehuurde kantoren van de organisatie is A			01/04/2025
Gebouwen en terreinen	Integrale maatregel	Kiezen voor locatie bij openbaar vervoer	C	Alle kantoren of bedrijfsruimtes zijn gelegen nabij openbaar vervoer (maximaal 500m)			01/01/2024
Gebouwen en terreinen	Slim elektrificeren	Laadpalen voor elektrische voertuigen	A	De organisatie heeft minimaal 1 laadpaal per 20 parkeerplaatsen			01/04/2025
Gebouwen en terreinen	Activiteit beperken of efficiënter uitvoeren	Afspraken maken over energieprestatie bij huur	C	Bij alle nieuwe huurcontracten wordt een huurprijs inclusief energie inclusief gekwantificeerde besparingsdoelstellingen bedongen, bijvoorbeeld in een GreenLease-overeenkomst			01/01/2024

Gebouwen en terreinen	Activiteit beperken of efficiënter uitvoeren	Afspraken maken over energieprestatie bij huur	A	Bij het afsluiten of wijzigen van huurcontracten voor kantoorruimte is verbetering van de energieprestatie van het gebouw onderdeel van de onderhandelingen			01/04/2025
Gebouwen en terreinen	Activiteit beperken of efficiënter uitvoeren	Optimaliseren klimaatinstallaties	A	Bij alle kantoren die de afgelopen 5 jaar in gebruik zijn genomen is de klimaatinstallatie geoptimaliseerd door een professioneel installatiebedrijf			01/01/2024
Organisatie algemeen	Meer duurzame energie	Inkopen van groene stroom uit het land waarin dit gebruikt wordt	A	Minimaal 95% van het elektriciteitsgebruik t.b.v. vaste locaties is groene stroom uit hetzelfde land waarin dit gebruikt wordt	Alle kantoren draaien op 100% groene energie uit Nederland		01/01/2025
Organisatie algemeen	Meer duurzame energie	Sturen op gelijktijdigheid van elektriciteitsvraag en -aanbod	C	De organisatie heeft een (pilot-)project om vraag en aanbod van duurzaam opgewekte elektriciteit op elkaar af te stemmen			01/04/2025
Organisatie algemeen	Meer duurzame energie	Zelf produceren van duurzame elektriciteit	A	Het elektriciteitsgebruik wordt voor minimaal 5% gedekt door eigen opwekking van hernieuwbare elektriciteit (via eigen investering of lease)	Zonnepanelen op kantoor Lelystad die meer opwekken dan dat wij gebruiken		01/01/2019
Organisatie algemeen	Meer duurzame energie	Zelf produceren van duurzame elektriciteit	B	Het elektriciteitsgebruik wordt voor minimaal 25% gedekt door eigen opwekking van hernieuwbare elektriciteit (via eigen investering of lease)	Beter inzicht in verbruik en opwekking in Lelystad, en/of ambitie voor zonnepanelen bij andere kantoren	01/01/2030	

Organisatie algemeen	Integrale maatregel	Hanteren van hogere reiskostenvergoeding voor emissieloos woon-werk verkeer	B	Organisatie biedt een reiskostenvergoeding voor gebruik van de fiets die hoger is dan de vergoeding voor autokilometers	Voor woon-werkverkeer dat fietsend of lopend gedaan wordt, is de kilometervergoeding 50% hoger dan voor autokilometers.		01/01/2026
Personen mobiliteit		OV-gebruik stimuleren	Eigen	NS-business kaarten worden actief verspreid			01/02/2014
Personen mobiliteit		Wagenpark	Eigen	Jaalijks wordt naar de gebruikers van het eigenwagenpark een overzicht gemaild van hoe zuinig iedereen rijdt.		01/12/2021	
Personen mobiliteit	Integrale maatregel	Beschikbaar stellen van fiets, e-bike of e-scooter	C	De organisatie biedt een regeling voor de vergoeding van aankoop van een fiets of e-bike voor alle werknemers			01/01/2021
Personen mobiliteit	Integrale maatregel	Beschikbaar stellen van fiets, e-bike of e-scooter	B	De organisatie stelt fietsen, e-bikes of e-scooters beschikbaar op alle project- of kantoorlocaties voor korte ritten			01/04/2025
Personen mobiliteit	Integrale maatregel	Stimuleren van treingebruik voor lange afstanden	B	De organisatie verplicht het gebruik van de trein voor afstanden <700 km; indien de reistijd deur tot deur met de trein <150% van de vliegreis is	De norm is om met de trein te gaan bij afstanden kleiner dan 700 km		01/01/2025
Personen mobiliteit	Slim elektrificeren	Gebruiken van emissieloze personenvoertuigen	C	Minimaal 95% van het wagenpark aan personenvoertuigen dat ingezet wordt voor de organisatie is emissieloos	Alle nieuwe bedrijfsauto's zijn 100% elektrisch, daarmee worden auto's met verbrandingsmotor uitgefaseerd.	01/01/2030	

Personen mobiliteit	Activiteit beperken of efficiënter uitvoeren	Stimuleren van openbaar vervoer	A	Personeel met een leaseauto of waarvan autogebruik vergoed wordt kan ook een vergoeding krijgen voor gebruik van openbaar vervoer	01/01/2018

HKV lijn in water BV

Locatie Lelystad
Botter 11-29
8232 JN Lelystad

Locatie Delft
Informaticalaan 8
2628 ZD Delft

Locatie Amersfoort
Berkenweg 7
3818 LA Amersfoort

0320 294242
info@hkv.nl
www.hkv.nl