



Management overleg

Evaluatie doelstellingen

CO₂ prestatieladder

1^e halfjaar 2025

Uden, september 2025

Opgesteld door:
Sjoerd Beliën
Alex Heerkens

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'S' and 'B' intertwined.

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
2.	CO2 footprint.....	4
3.	Reductiedoelstellingen en evaluaties.....	7
4.	Projecten met gunningsvoordeel.....	9
5.	Deelnames en initiatieven.....	9
6.	Interne en externe communicatie.....	9
7.	Ontwikkelingen	10
8.	Conclusie	10

1. Inleiding

Hierbij de half jaarlijkse evaluatie van de stand van zaken CO₂ prestatieladder. In dit verslag worden de doelstellingen geëvalueerd en nieuwe ontwikkelingen benoemd.

De eerder toegepaste verdeelsleutel komt te vervallen, in maart 2025 is het bedrijf verhuisd naar Oostwijk 15 te Uden. Dit jaar is een overgangsjaar omdat men in maart pas verhuisd is kan men niet exact het verbruik van het halve jaar aangeven. Aangezien stroom en gasverbruik een beperkte invloed hebben op het totaal aan CO₂ emissie is hiervan een schatting gemaakt.

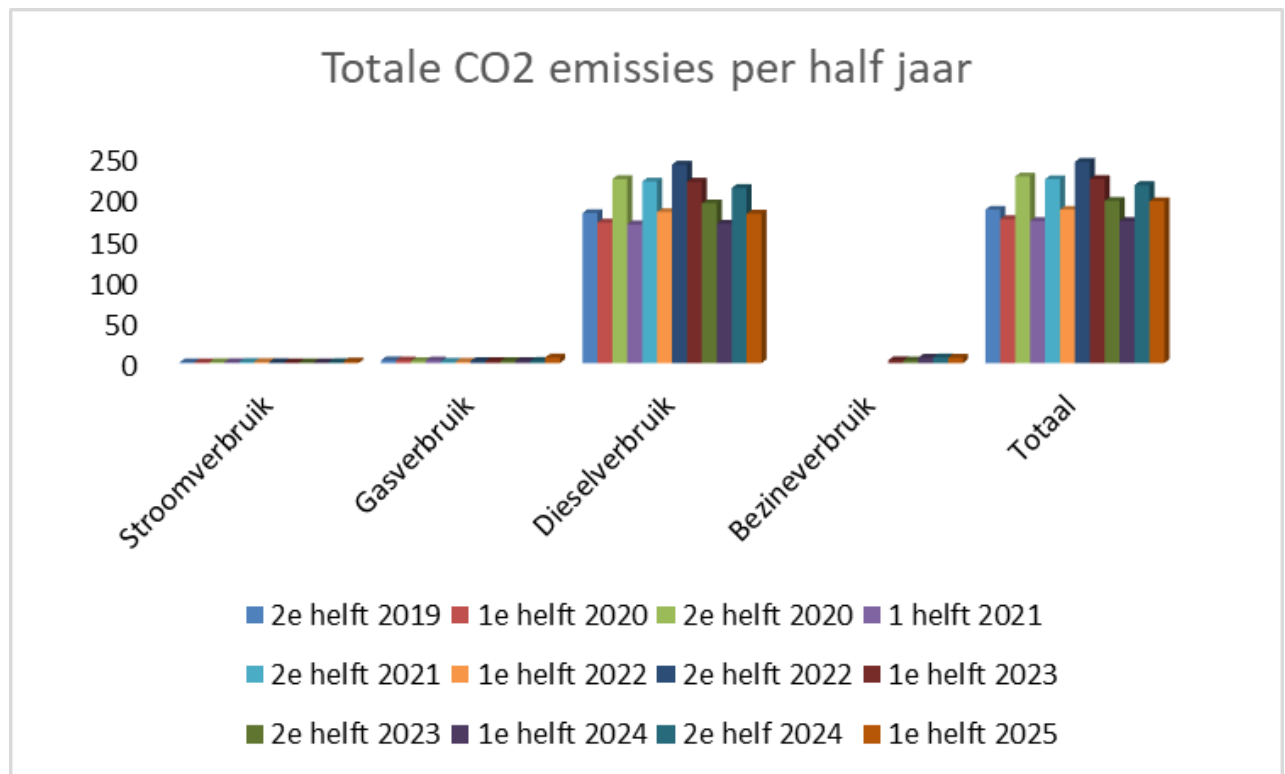
In de regelgeving van SKAO staat vermeld dat de emissiefactoren ondergebracht moeten worden op een aparte website (CO₂emissiefactoren.nl) wat een initiatief is van Milieu Centraal, Stimular, SKAO , Connekt en Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Er is bij het bepalen van de CO₂ emissies van 2025 gebruik gemaakt van de CO₂ emissiefactoren van 2025.

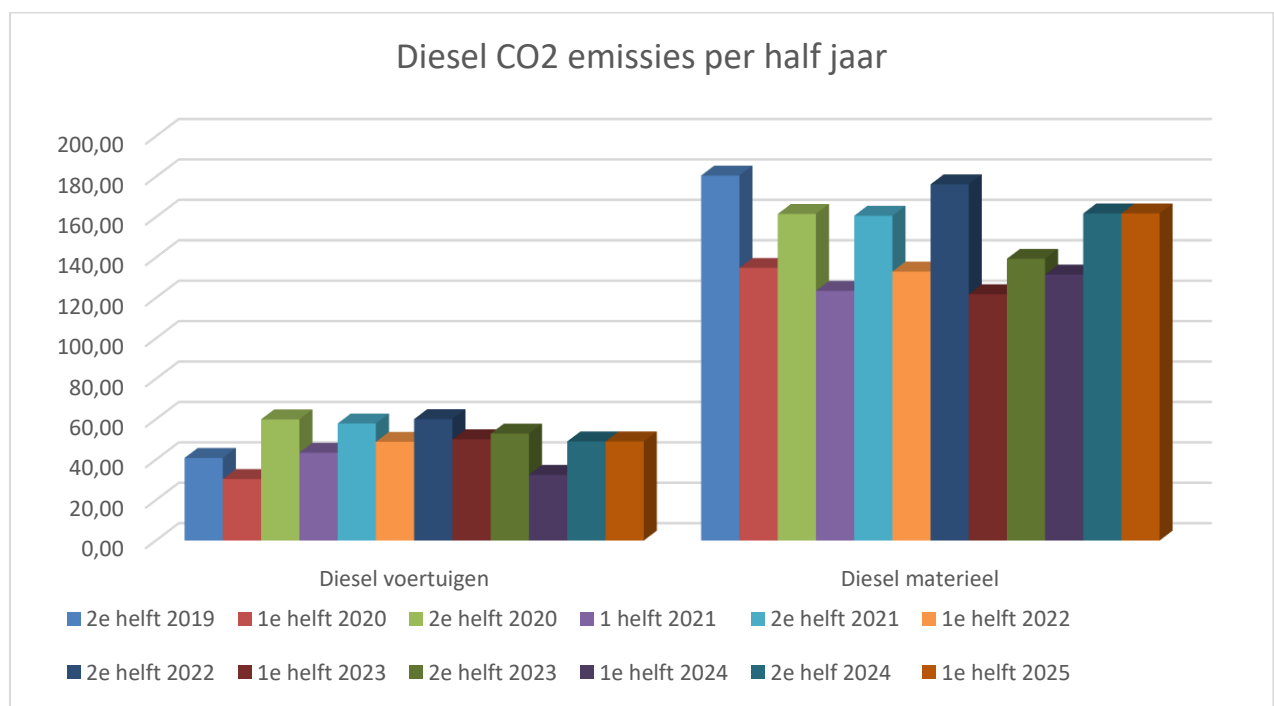
2. CO2 footprint

CO₂ footprints worden per 6 maanden opgesteld in pas met het boekjaar en de eindafrekeningen van gas en stroom.

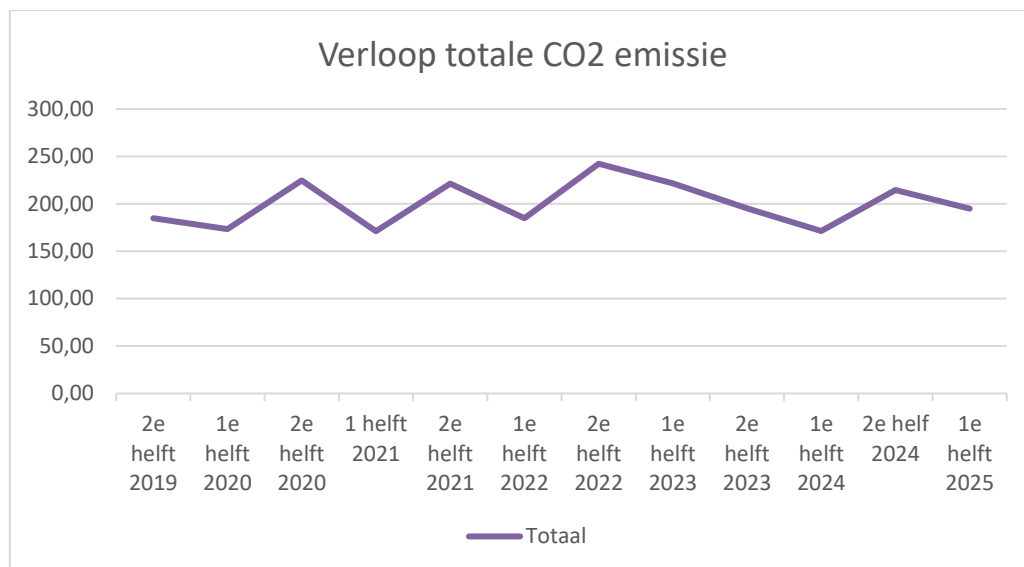
In dit rapport worden de halfjaar verbruiksgegevens weergegeven vanaf de 2^e helft van 2019 tot en met de 1^e helft van 2025. En de scope 3 emissies vanaf 2020 per jaar.



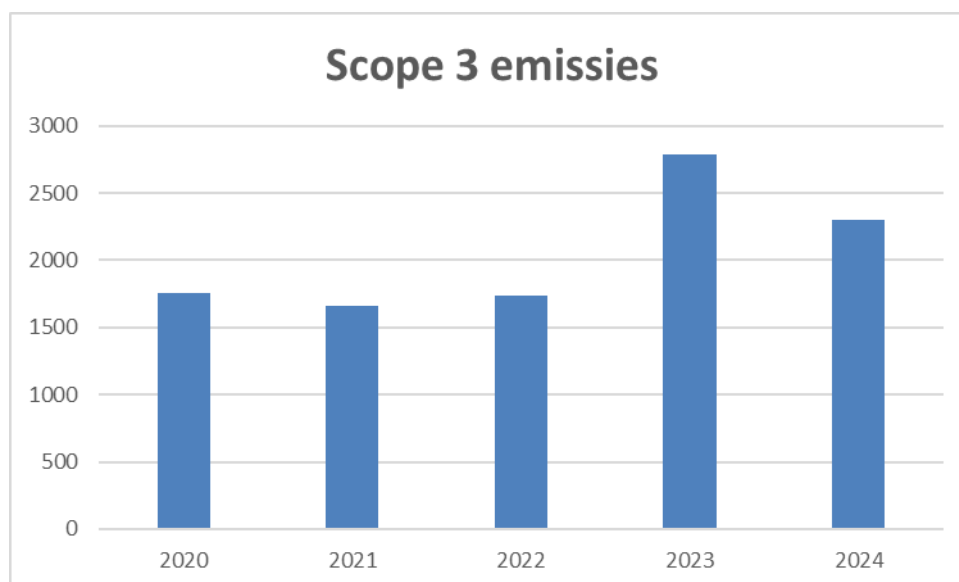
Figuur 1: vergelijk verbruik fossiele brandstoffen



Figuur 2: verdeling dieselvebruik



Figuur 3: verloop totale CO2 emissie



Figuur 4: Scope 3 emissies

Evaluatie

Sinds de start van het bedrijf heeft het bedrijf een groei doorgemaakt en is er meer omzet gerealiseerd. De totale CO₂ emissie dient per half jaar vergeleken te worden. Zoals men in figuur 3 ziet is er in de eerste helft van ieder jaar een dip te zien. Dit betreft de wintermaanden januari en februari als er minder wordt geasfalteerd.

De toepassing van HVO diesel levert een reductie op. Dit heeft men voortgezet en wellicht in de nabije toekomst met een hoger percentage HVO. In beperkte mate is er B7 diesel en benzine getankt voor de personen voertuigen. Per 2025 is men HVO20 gaan gebruiken wat een stap vooruit is in reductie van CO₂ emissies.

Men is met de onderaannemer in overleg over verdere reductie van CO2 emissie. Van het overleg van juni 2025 is een besprekingsverslag beschikbaar.

In maart 2025 is men verhuisd naar Oostwijk 15 te Uden en daar heeft men 4 laadpunten geplaatst voor elektrische bedrijfsauto's. Vanaf 2026 kan dit exact in kaart gebracht worden, tot en met 29-8-2025 is met het laden van de voertuigen 2441 kWh verbruikt.

In de verhouding CO2 emissie in relatie tot de omzet is een dalende trend te zien:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CO ₂ -uitstoot (ton CO ₂ /miljoen omzet)	45,56	44,65	39,73	35,99	36,69	22,85	23,98

De reductiedoelstelling uit het Energie Management Actieplan is bepaald op 80% in 2032 ten opzichte van 2022.

Onderstaand de toelichting.

- Elektriciteitsverbruik is per half jaar niet exact bekend, dit is derhalve geschat op basis van het verbruik van vorig jaar. Dit is redelijk stabiel en zal niet veel variëren. Anderzijds is de bijdrage van de emissie van stroom niet bijzonder relevant in relatie tot de totale emissie.
- CO₂ emissie van diesilverbruik vertoont per gelijk halfjaar een afnemende trend. De tweede helft van 2020 is men volledig overgestapt op HVO10 diesel en per 2025 naar HVO20 diesel. De emissiefactor is berekend op basis van 80% fossiele diesel en 20% HVO diesel.
- Het gasverbruik is per half jaar is nu nog niet exact bekend, per maart 2025 is men verhuisd naar Oostwijk 15 te Uden. Het is zo nauwkeurig mogelijk in kaart gebracht. Voor het gasverbruik geldt hetzelfde verhaal. Daarentegen is de CO2 emissie van gas en stroom relatief beperkt t.o.v. het totaal.
- In 2025 is het bedrijf verhuisd naar een andere locatie, vanaf 2026, het eerste complete jaar, zal het stroom en gasverbruik exact in kaart gebracht kunnen worden. Eveneens kan men dan exact het stroomverbruik van de laadpunten bepalen. Het eerste jaar (2025) zal een overgangsjaar zijn en nog niet compleet inzichtelijk.

- Er is tevens benzine verbruikt, deze is getankt bij Shell. Dit is geheel voor zakelijk gebruik van de privé auto.

Evaluatie doelstellingen:

Het betreft 6 doelstellingen waarvan die van de bandenspanning vervallen is en de scope 3 doelstelling toegevoegd is. Ze worden afzonderlijk geëvalueerd.

3. Reductiedoelstellingen en evaluaties

Onderstaand de evaluatie van de nieuwe doelstellingen vanaf 2023.

1	Energie transitie bedrijfsvoertuigen		
	De komende 6 jaar wil het bedrijf de bedrijfsvoertuigen op een natuurlijk moment vervangen door elektrische bedrijfsvoertuigen.		
Termijn:	Lang (< 6 jaar)	Uiterlijk: 2028	
Reductie totaal:	19,52%	Op het totale CO2 emissie van 476,86 ton CO ₂ in 2022	
Evaluatie: De elektrificatie van voertuigen binnen Nederland is in volle gang vanaf 2035 mogen er geen nieuwe brandstofvoertuigen meer verkocht worden. Het bedrijf dient dus voor die tijd over te stappen op elektrische (misschien waterstof) voertuigen. Momenteel is nog onduidelijk hoe hier praktisch invulling aan gegeven gaat worden ook met voldoende levering van stroom aan het bedrijfsadres. In samenwerking met Hartog, Van Grunsven Transport en VGB Asfalt wordt op de stallingslocatie voorzien in laadstations voor materieel en vrachtwagens.			

Bron: RVO.nl

Evaluatie:

2	Brandstofbesparing voertuigen		
	Toepassen Het Nieuwe Rijden (HNR) voor bedrijfswagens, bedrijfsbussen en personenauto's.		
Reductie totaal:	1,3%	Op het totaal van 476,86 ton CO ₂ emissie.	
Evaluatie: Met HNR en bewust gebruik kan een aanzienlijke besparing behaald kan worden maar anderzijds worden bedrijfsvoertuigen alleen gebruikt om naar en van het werk te rijden. De HNR voor bedrijfsvoertuigen is een online training.			
Instructie en vaardigheden over HNR en bewust gebruik aan chauffeurs en bedieners middels een online training en periodiek een toolboxmeeting onder de aandacht brengen.			

N.B.: Aangezien er bij het toepassen van HNR in de praktijk sprake is van gedragsverandering van de medewerkers, houden we hier rekening met een onzekerheidsfactor aan. Daarom komen we tot een verwachte reductie van 6%. De praktijk zal uitwijzen in hoeverre de principes van HNR en bewust gedrag meteen toegepast zullen worden door de medewerkers.

Bron: Het nieuwe rijden.nl

3	Brandstofbesparing voertuigen	
	Start-stop systeem op alle machines en machines uit tijdens de pauzes en wachttijden.	
Reductie totaal:	7,52%	Op het totaal van 476,86 ton CO2 emissie.
Evaluatie: Bij aanschaf van nieuwe machines kan men het start stop systeem er bij bestellen, als dit er al niet standaard op aanwezig is. Het doel is zo veel mogelijk de natuurlijke momenten te nemen en aanpassing van oudere machines te voorkomen. Deels vangt men dit op met HVO20 diesel welke men sinds 2025 gebruik, vanaf 2020 was dit HVO10 diesel. Voor het bedrijf is het zaak te investeren in nieuwe machines om daarmee een reductie te realiseren. Lange termijn maatregel omdat het een aanzienlijke investering betreft welke over jaren verdeeld zal gaan worden.		

Bron: www.stimular.nl/maatregelen/start-stop-systeem-voor-mobiele-werktuigen/

4	Groene stroom	
	Overstappen op groene stroom voor kantoor en de projecten	
Reductie totaal:	0,33%	Totale CO2 emissie in 2022 is 476,86
Toelichting: Berekening is gebaseerd op huidige emissie factor voor groene stroom op basis van WTW zoals gepubliceerd op co2emissiefactoren.nl. Op de nieuwe locatie kan men zelf de energieleverancier kiezen. Overleg op afname van groene stroom mogelijk is. Op welke groene stroom er overgegaan wordt, zal dan bekend zijn.		

5	Brandstofbesparing bedrijfsvoertuigen	
	Gebruik van biodiesel met een hoger HVO gehalte of hoger ipv HVO 10	
Reductie totaal:	12,76%	Op het totaal van CO2 emissie in scope 1 en 2.
Evaluatie: Hoe hoger het HVO gehalte in de diesel hoe meer reductie op CO2 emissie. Bovenstaand is uitgegaan van HVO20 t.o.v. HVO10. Hierover dient men met opdrachtgever in overleg te treden of zij deze extra kosten willen dragen.		

--

Bron: stichting stimular / diverse brandstof leveranciers

6	Energie transitie machines en materieel	
	Energie transitie op materieel door het vervangen van het huidige wagen/materieelpark door elektrificatie en/of waterstof. Door deze maatregel wordt een reductie verwacht van 40% op langere termijn (< 10 jaar) binnen scope 1.	
Reductie totaal:	78,65%	Op het totaal van CO2 emissie in scope 1 en 2.
Evaluatie: Door vervanging van machines en materieel zal de komende jaren een flinke reductie te realiseren zijn op scope 1. Of het elektrisch of op waterstof zal worden is nu nog niet heel zeker. Deze markt is volop in ontwikkeling. De toekomst zal het uitwijzen en het bedrijf zal daar op anticiperen, binnen de mogelijkheden van betaalbaarheid.		

Bron: www.gww-bouw.nl

7	Reductie in de keten (scope 3)	
	1. Toepassen HVO diesel 2. Het Nieuwe Rijden 3. Warmte isolatie toepassen 4. Vervanging vrachtwagens	
	Uitvoeren van de reductiedoelstellingen in de ketenanalyse	
Reductie scope 3: (Op basis van keten-analyse)	LV: 339,52 ton CO ₂ (17,03%) HV: 439,16 ton CO ₂ (22,03%)	Besparing is op basis van bepaalde emissie in de ketenanalyse (versie 7-2021)
Evaluatie: Berekening is gebaseerd op verkregen gegevens uit de ketenanalyse (referentiejaar is 2020). Men blijft in dialoog met de transporteur.		

4. Projecten met gunningsvoordeel

Er is een project met gunningsvoordeel aangenomen in 2023, dit is op skao.nl aangemaakt en wordt periodiek bijgewerkt. Dit loopt tot en met 2026 en wordt jaarlijks bijgewerkt.

5. Deelnames en initiatieven

Men neemt deel aan het initiatief van Bouwend Nederland, hiervoor een nieuw document opgesteld met opties en geüpload naar de website van skao.

6. Interne en externe communicatie

Interne communicatie over CO2 emissie is aantoonbaar. Jaarlijks is er een overleg met alle medewerkers waarbij dit ook aan bod komt.

Externe communicatie vindt plaats middels publicatie van diverse gegevens op de website. Opdrachtgevers en onderaannemers wordt tijdens start/werk besprekingen gewezen op de beschikbare informatie.

7. Ontwikkelingen

Onder de werknemers is het "CO₂ bewustzijn" prima. Een aantal machines die nieuw gekocht worden zij uitgerust met verbruiksmeters die men online kan aflezen. Hierdoor kan dit steeds nauwkeuriger in kaart gebracht gaan worden.

Door middel van periodieke toolboxmeetings en tussentijds formeel en informeel overleg wil men de bewustwording bij medewerkers continu op peil houden.

Opdrachtgevers waar men mee in gesprek is willen betalen voor de extra kosten van toepassing van HVO diesel. Vanaf 2025 gebruikt men derhalve HVO20 diesel.

In 2023 is een nieuwe spuitwagen gekocht en in 2024 is deze geleverd. Men oriënteert zich verder op elektrificatie van materieel.

8. Conclusie

Afgezien van de evaluaties van de doelstellingen bij deze de conclusie in het algemeen.

Het bedrijf heeft de reductie van CO₂ emissie hoog op de agenda staan, er wordt veel aandacht aan besteed. Het realiseren van de beschreven doelstellingen is een continue proces. Vooral het terugdringen van het brandstofverbruik heeft hoge prioriteit, omdat dat van grote invloed is op de totaal CO₂ emissie.

De doelstellingen voor scope 1 & 2 zijn in 2023 opnieuw bepaald en er is hoog ingezet met een flinke ambitie. De doelstellingen voor scope 3 lijken te zijn behaald echter men wil bepalen of de trend doorzet.

De CO₂ emissie per miljoen omzet gaat gestaag omlaag. Men is op de goede weg doelstellingen te realiseren.

In de GWW branche zullen de komende jaren grote stappen gezet gaan worden met bijbehorende investeringen. Het bedrijf heeft hier met de nieuwe doelstellingen ambitieus op ingezet.