TOEKOMST *maken we* SAMEN

# Half jaarverslag 2025

| | |
|---|---|
| Criteria | Conform niveau 5 op de $CO_2$-prestatieladder 3.1 en ISO 14064-1 norm |
| Opgesteld door | K.J. Barendregt en C.J.J. (Carona) Doolaard – Barendregt |
| Opgesteld op | 24-10-2025 |
| Paraaf | |
| | _____ |
| Autorisatiedatum | 31-10-2025 |

# Inhoudsopgave

**1 INLEIDING EN VERANTWOORDING ..... 3**

1.1. BELEID ..... 3
1.2. INFORMATIE ..... 3

**2 EMISSIE-INVENTARIS RAPPORT ..... 4**

2.1. $CO_2$ VERANTWOORDELIJKE ..... 4
2.2. REFERENTIEJAAR EN RAPPORTAGE PERIODE ..... 4
2.3. BOUNDARY ..... 4
2.4. $CO_2$ UITSTOOT ..... 4
2.5. TRENDS ..... 6
2.6. PROJECTEN MET GUNNINGSVOORDEEL ..... 6

**3 VOORTGANG REDUCTIEDOESTELLINGEN ..... 7**

3.1. HOOFDDOELSTELLINGEN PER SCOPE ..... 7

**4 VOORTGANG MAATREGELEN/ PLAN VAN AANPAK ..... 10**

**5 INITIATIEF ..... 11**

# 1 Inleiding en verantwoording

Onze aanleiding tot $CO_2$ reductie komt voort uit feit dat Jac. Barendregt een duurzame organisatie wenst te zijn. Duurzaamheid krijgt steeds meer aandacht in onze huidige maatschappij en wordt steeds meer een eis van opdrachtgevers. Jac. Barendregt wil met haar tijd mee blijven gaan en vindt het milieu en $CO_2$ reductie erg belangrijk.

Jac. Barendregt heeft door haar kleinschalige karakter specifieke eigenschappen die kunnen worden benut om tot duurzamere oplossingen te komen. Mensen (People) staan centraal bij het streven naar een duurzamere samenleving. Dit stelt Jac. Barendregt in staat om vanuit win-win situaties economische meerwaarde te creëren (Profit), waarbij aandacht voor milieu als belangrijke randvoorwaarde geldt (Planet). Een aantal eigenschappen van Jac. Barendregt die de basis vormen voor haar duurzaamheidvisie zijn:

- ondernemerschap
- competenties (vakkennis en ervaring)
- veel lokale omgevingskennis en -ervaring
- persoonlijke en hechte werkgemeenschap
- een ondersteunende rol in de lokale samenleving

## 1.1. Beleid

Het beleid is opgenomen in de beleidsverklaring van Jac. Barendregt. Het beleid is erop gericht $CO_2$ reductie te realiseren en het voorkomen van milieuvervuiling en milieubelasting.

## 1.2. Informatie

Voor wie meer informatie wenst over de $CO_2$ prestatieladder en het energiemeetplan verwijzen wij u door naar onze website.

# 2 Emissie-inventaris rapport

## 2.1. $CO_2$ verantwoordelijke

Indien er vragen zijn naar aanleiding van dit verslag kunt u zich wenden tot onze $CO_2$ verantwoordelijke binnen de organisatie; C.J.J. (Carona) Doolaard – Barendregt.

## 2.2. Referentiejaar en rapportage periode

Dit rapport betreft het eerste half jaar van 2025. Het referentiejaar is 2020.

## 2.3. Boundary

Er zijn geen wijzigingen in de boundary.

## 2.4. $CO_2$ uitstoot

### Jan-Juni 2020

| **Scope 1** | | | **Emissiefactor** | **TON CO2** | |
|---|---|---|---|---|---|
| Aardgas | 2.942 | Nm3 | 1,884 | 6 | 1,23% |
| Diesel (B7 blend) | 137.058 | liter | 3,262 | 443 | 97,89% |
| Benzine (E10 blend) | 1.466 | liter | 2,784 | 4 | 0,89% |
| | | | | **452** | **100,00%** |
| **Scope 2** | | | | | |
| Zonne-energie | 6.389 | kWh | 0 | 0 | 0,00% |
| Teruggeleverd | -12.265 | kWh | 0 | 0 | 0,00% |
| | | | | **0** | **0,00%** |
| **Totaal** | | **Netto CO2-uitstoot** | | **452** | |

### Jan-Juni 2021

| **Scope 1** | | | **Emissiefactor** | **tCO2** | |
|---|---|---|---|---|---|
| Aardgas | 3.583 | Nm3 | 1,884 | 7 | 1,89% |
| Diesel (B7, 2020 blend) | 106.295 | liter | 3,262 | 347 | 96,95% |
| Benzine (E10, 2020 blend) | 1.493 | liter | 2,784 | 4 | 1,16% |
| | | | | **358** | **100,00%** |
| **Scope 2** | | | | | |
| Zonne-energie | 7.033 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| Teruggeleverd | -10.106 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| | | | | **0** | **0,00%** |
| | | | **Totaal** | **357,64** | |

Tabel 2

# Jan-Jun 22

| Scope 1 | | | Emissiefactor | tCO2 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Aardgas | 2.214 | Nm3 | 2,085 | 5 | 1,01% |
| Diesel (B7, 2020 blend) | 136.650 | liter | 3,262 | 446 | 97,71% |
| Diesel (HVO100) | 4.329 | liter | 0,314 | 1,359 | 0,30% |
| Benzine (E10, 2020 blend) | 1.599 | liter | 2,784 | 4 | 0,98% |
| | | | | **456** | **100,00%** |
| **Scope 2** | | | | | |
| Zonne-energie | 7.562 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| Teruggeleverd | -13.639 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| | | | | **0** | **0,00%** |
| | | | **Totaal** | **456,18** | |

Tabel 3

# Jan-Jun 23

| Scope 1 | | | Emissiefactor | tCO2 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Aardgas | 1.940 | Nm3 | 2,079 | 4 | 1,01% |
| Diesel (B7, 2020 blend) | 118.640 | liter | 3,256 | 386 | 97,06% |
| Diesel (HVO100) | 6.383 | liter | 0,347 | 2 | 0,30% |
| Benzine (E10, 2020 blend) | 1.939 | liter | 2,821 | 5 | 1,37% |
| | | | | **398** | **100,00%** |
| **Scope 2** | | | | | |
| Zonne-energie | 8.451 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| Teruggeleverd | -9.044 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| Elektrische auto | 502 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| | | | | **0** | **0,00%** |
| | | | **Totaal** | **398** | |

Tabel 4

# Jan-Jun 24

| Scope 1 | | | Emissiefactor | tCO2 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Aardgas | 2.174 | Nm3 | 2,134 | 5 | 1,13% |
| Diesel (B7, 2020 blend) | 123.966 | liter | 3,256 | 404 | 98,05% |
| Diesel (HVO100) | 0 | liter | 0,347 | 0 | 0,30% |
| Benzine (E10, 2020 blend) | 1.208 | liter | 2,821 | 3 | 0,83% |
| | | | | **412** | **100,00%** |
| **Scope 2** | | | | | |
| Zonne-energie | 7.552 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| Teruggeleverd | -10.250 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| Elektrische auto | 723 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| | | | | **0** | **0,00%** |
| | | | **Totaal** | **412** | |

# Jan-Jun 25

Jan-Jun 25

| Scope 1 | | | Emissiefactor | tCO2 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Aardgas | 2.370 | Nm3 | 2,134 | 5 | 1,27% |
| Diesel (B7, 2020 blend) | 120.313 | liter | 3,251 | 391 | 98,04% |
| Diesel (HVO100) | 0 | liter | 0,441 | 0 | 0,00% |
| Benzine (E10, 2020 blend) | 983 | liter | 2,797 | 3 | 0,69% |
| | | | | **399** | **100,00%** |
| **Scope 2** | | | | | |
| Zonne-energie | 10.529 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| Teruggeleverd | -9.622 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| Elektrische auto | 1.400 | kWh | 0,000 | 0 | 0,00% |
| | | | | **0** | **0,00%** |
| | | | **Totaal** | **399** | |

## 2.5. Trends

Als we het eerste half jaar van 2025 vergelijken met het eerste half jaar 2020, 2021, 2022, 2023 en 2024 zien we de trend dat het dieselgebruik hoog blijft (rond 98%).

## 2.6. Projecten met gunningsvoordeel

Van komende, lopende en opgeleverde projecten waarop gunningvoordeel is verkregen in relatie tot de $CO_2$-prestatieladder, wordt de $CO_2$-emissie gerapporteerd en geëvalueerd. Naar aanleiding hiervan worden reductiedoelstellingen en –maatregelen vastgesteld, welke integraal worden opgenomen in de verschillende plannen en rapportages.

**Komende projecten (aanbestedings -/gunningsfase)**

- Geen

**Lopende projecten (uitvoeringsfase)**

- Geen

**Opgeleverde projecten (nazorgfase)**

- Geen

# 3 Voortgang reductiedoestellingen

In dit document worden de scope 1, 2 en 3 $CO_2$ reductiedoelstelling gepresenteerd. Voorafgaand hieraan is de $CO_2$ footprint opgesteld voor scope 1 & 2 volgens eisen zoals gesteld in ISO14064-1 en het GHG Protocol. Onderstaand worden de doelstellingen gepresenteerd. Alle maatregelen die worden getroffen om deze doelstellingen te behalen worden hier genoemd. De doelstellingen zijn opgesteld in overleg met, en goedkeuring van, het management. De doelstellingen en maatregelen worden elk half jaar gereviewed.

Een greep uit de reeds genomen maatregelen

- Aanschaf zonnepanelen
- Aanschaf elektrische auto
- Aanschaf keten met zonnepanelen
- Vervangen TL verlichting door LED verlichting
- Volgen cursus het nieuwe rijden
- Volgen cursus het nieuwe draaien
- Aanschaf boordcomputer met rijstijlanalyse
- Toepassen van alternatieve brandstof, GTL dieselolie, HVO 100

## 3.1. Hoofddoelstellingen per scope

De Nederlandse overheid heeft het doel gesteld om in 2030 49% minder broeikasgassen uit te stoten ten opzichte van 1990. Jac. Barendregt sluit zich hierbij aan en wil de eigen reductiedoelstellingen in dezelfde lijn vormgeven. Het oorspronkelijke idee was om een reductie van 49% te realiseren ten opzichte van 2011. Omdat in 2011 echter is gekozen voor FTE als kengetal, zijn de doelstellingen moeilijk te monitoren. Daarom is besloten om 2020 als nieuw referentiejaar te hanteren. Vanaf dit jaar kunnen de doelstellingen worden gerelateerd aan gereden kilometers en draaiuren, wat een veel nauwkeuriger beeld geeft van de daadwerkelijke emissies.
Op basis hiervan is vastgesteld dat Jac. Barendregt in 2030 een $CO_2$-reductie van 15% wil realiseren ten opzichte van 2020.

## Scope 1

In onderstaande overzicht is de voortgang weergegeven van de doelstelling.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Doelstelling per scope: Scope 1 doelstelling** | | | | | | | | | | | | |
| Jac Barendregt wil in 2030 ten opzichte van 2020 15% minder co2 uitstoten op scope 1* | | | | | | | | | | | | |
| **Referentiejaar** | | | | | | | | | | | | |
| Jaartal | | 2020 | | | | | | | | | | |
| Emissie | tCO2 | 453 | | | | | | | | | | |
| Het kengetal is gebaseerd op | km | | | | | | | | | | | |
| Basis van het kengetal in het referentiejaar | | 631443 | | | | | | | | | | |
| Het kengetal is gebaseerd op | draaiuren | | | | | | | | | | | |
| Basis van het kengetal in het referentiejaar | | 17019,5 | | | | | | | | | | |
| **Rapportagejaar** | | | | | | | | | | | | |
| Jaartal | | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| Emissie | tCO2 | 453 | 358 | 456 | 398 | 412 | 399 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aantal Km | km | 349.883 | 267.062 | 329.063 | 267.866 | 307.647,0 | 319.758,0 | | | | | |
| Emissie gerelateerd aan kengetal | tCO2/km | 0,00129 | 0,00134 | 0,00139 | 0,00148 | 0,00134 | 0,00125 | | | | | |
| Doelstelling reductie rapportagejaar t.o.v. het basisjaar, uitgedrukt in het kengetal | % van scope 1 gerelateerd aan km | 0% | 1% | 2% | 3% | 4% | 5% | 6% | 8% | 10% | 13% | 15% |
| Behaalde reductie rapportagejaar t.o.v. het basisjaar, uitgedrukt in het kengetal | % van scope 1 gerelateerd aan km | 0% | 4% | 7% | 15% | 3% | -4% | | | | | |
| Aantal draaiuren | draaiuur | 10.805 | 8.610 | 11.188 | 7.295,5 | 4.556,5 | 5.478,0 | | | | | |
| Emissie gerelateerd aan kengetal | tCO2/draaiuur | 0,04192503 | 0,04157956 | 0,04077399 | 0,05451553 | 0,09035013 | 0,0728368 | | | | | |
| Doelstelling reductie rapportagejaar t.o.v. het basisjaar, uitgedrukt in het kengetal | % van scope 1 gerelateerd aan draaiuur | 0% | 1% | 2% | 3% | 4% | 5% | 6% | 8% | 10% | 13% | 15% |
| Behaalde reductie rapportagejaar t.o.v. het basisjaar, uitgedrukt in het kengetal | % van scope 1 gerelateerd aan draaiuur | 0% | -1% | -3% | 30% | 116% | 74% | | | | | |

**Voortgang:**

**22-01-2021:** Doelstellingen voor 2021 zijn opgesteld.

**19-08-2021:** Verbruik in scope 1 tov km is gestegen en verbruik tov draaiuren is gedaald. Dit komt omdat er meer werk is uitgevoerd dicht bij huis waardoor de machines de draaiuren hebben gemaakt maar de vrachtwagens minder hebben gereden. Absoluut lijkt de dieseluitstoot te dalen.

**28-09-2022:** Het verbruik is toegenomen op basis van gereden km. Echter op basis van draaiuren is het met 3% gedaald. In absolute zin is de uitstoot in scope 1 ook gestegen. De grootste toename zit hem in de vrachtwagens. Dat komt doordat de bezettingsgraad veel hoger ligt dan dezelfde periode het jaar ervoor. Daardoor zijn er meer kilometers afgelegd en is er dus ook meer diesel verbruikt.
Ook de kranen hebben een hogere bezettingsgraad dan het jaar ervoor, dus ook daar zie je dat er meer diesel is gebruikt.

**20-11-2023** Onduidelijk waarom aantal km en draaiuren zo weining is tov voorgaande jaren. Voor wat betreft de vrachtwagens hebben we dit jaar meer vrachtwagens als 10x8 ingezet ipv als 10x4. Onze 10x8 vrachtwagens kunnen ook ingezet worden als 10x4. Als ze als 10x8 worden ingezet verbruiken ze over het algemeen meer brandstof omdat ze dan door het zand rijden.

**14-10-2024** We hebben ook dit jaar weer veel vrachtwagens als 10x8 kunnen inzetten, in 2014 was dit een stuk minder. Als je een auto inzet als 10x8 verbruikt hij veel meer brandstof.
Voor wat betreft de draaiuren gooien we hier verschillende type materieel op één hoop. We hebben dit jaar veel minder gebruik gemaakt van pompen. En pompen verbruiken minder diesel per draaiuur dan een kraan

## Scope 2

In onderstaande overzicht is de voortgang weergegeven van de doelstelling.

| **Doelstelling per scope: Scope 2 doelstelling** | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jac Barendregt wil in 2030 ten opzichte van 2020 5% kWh uitstoten in scope 2* | | | | | | | | | | | | |
| **Referentiejaar** | | | | | | | | | | | | |
| Jaartal | | 2020 | | | | | | | | | | |
| Verbruik | kWh | 6389 | | | | | | | | | | |
| Het kengetal is gebaseerd op | FTE | | | | | | | | | | | |
| Basis van het kengetal in het referentiejaar | FTE | 28,1 | | | | | | | | | | |
| **Rapportagejaar** | | | | | | | | | | | | |
| Jaartal | | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| Verbruik | kWh | 6389 | 7033 | 7562 | 8451 | 8275 | 10529 | | | | | |
| Basis van het kengetal in het basisjaar | FTE | 28,1 | 28,1 | 21,3 | 21,3 | 21,3 | 21,5 | | | | | |
| Emissie gerelateerd aan kengetal | tCO2/FTE | 227,4 | 250,3 | 355,0 | 396,8 | 388,5 | 489,7 | | | | | |
| Doelstelling reductie rapportagejaar t.o.v. het basisjaar, uitgedrukt in het kengetal | % van scope 2 gerelateerd aan FTE | 0,0% | 0,5% | 1,0% | 1,5% | 2,0% | 2,5% | 3,0% | 3,5% | 4,0% | 4,5% | 5,0% |
| Behaalde reductie rapportagejaar t.o.v. het basisjaar, uitgedrukt in het kengetal | % van scope 2 gerelateerd aan FTE | 0% | 10% | 56% | 75% | 71% | 115% | | | | | |

**Voortgang:**
**22-01-2021:** Doelstellingen voor 2021 zijn opgesteld.
**19-08-2021:** Het elekraverbruik is toegenomen doordat er meer getankt is met de elektrische auto.
**28-09-2022:** zie opmerking 2021.
**20-11-2023:** zie opmerking 2021.
**14-10-2024 zie opmerking 2021. Tevens wordt er meer opgewekt door eigen panelen.**
**06-01-2026: zie opmerking 2021.**

# 4 Voortgang maatregelen/ plan van aanpak

**PLAN VAN AANPAK**

| Maatregel | Scope | Verwachte CO2 reductie per maatregel | | | | | | | | | | | Verantw. | Middelen | Termijn | Voortgang | Effectief | Afgerond |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | | | | | | |
| Medewerkers het nieuwe rijden blijven aanbieden | 1 | | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | CD | Budget, tijd | Continu | Op 29-2-2020 en 7-3-2020 hebben alle chauffeurs de cursus het nieuwe rijden gevolgd. Bij de aanschaf van 2 nieuwe vrachtwagens hebben we een cursus het nieuwe rijden aangeboden gekregen. Één chauffeur heeft deze cursus in 2024 gevolgd. Ook in 2025 heeft er één chauffeur deze cursus gevolgd. | Ja | Continu |
| Medewerkers het nieuwe draaien blijven aanbieden | 1 | | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | CD | Budget, tijd | Continu | Op 5 februari 2022 hebben alle machines wederom de cursus het nieuwe draaien gevolgd | Ja | Continu |
| Mogelijkheden onderzoeken voor gebruik HVO diesel | 1 | | | | | | | 5% | 5% | 8% | 8% | 8% | RB | Budget, tijd | 2026 | Momenteel wordt er geen HVO 100 toegepast op één van onze projecten. Wel hebben we beloofd om op het nieuwe proefsleuven contract van het Havenbedrijf Rotterdam 50% van de dieselopdrachten emissie loos uit te voeren. | | Continu |
| Waar het kan machines elektrificeren zoals wackerstamper etc. | 1 | | | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | RB | Budget, tijd | 2022 | We hebben in 2021 een elektrische bandenzaag aangeschaft. In 2022 hebben we een elektrische reciprozaag, slijptol, schroeftol en heggenschaar aangekocht. Ook is er in 2022 een omvormer met 220volt opgebouwd op kraan GM016, hierdoor hoeft er geen aggregaat en dus brandstof gebruikt worden. In 2023 hebben we een elektrische trilstamper en trilplaat aangekocht. Daarnaast hebben we in 2023 een plug in hybride auto aangekocht. In 2024 hebben we een elektrische minigraver aangeschaft en twee volledig elektrische auto's. | Ja | Continu |
| Terugkoppelen verbruik aan de chauffeurs | 1 | | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | CD | Budget, tijd | 2021 | Sinds het laatste kwartaal van 2020 ontvangen de medewerkers elke 4 weken een email waarin ook het verbruik over die periode en het totale verbruik over het hele jaar per machine wordt weergegeven. Ook in 2025 koppelen we dit elke 4 weken terug. | Ja | Continu |
| Personeel instrueren en controleren op het onnodig stationair draaien | 1 | | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | CD | Budget, tijd | 2021 | Dit onderwerp is een toolbox onderwerp geweest in 2021. Daarnaast is in 2022 en 2023 wederom brandstofbesparing onderwerp geweest van een toolbox. Hierin is ook gesproken over het beperken van stationair draaien. Ook in 2024 is er een toolbox over brandstofbesparing geweest. | | Nee |
| Onderzoeken mogelijkheden energiezuinige banden | 1 | | | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | 0,25% | RB | Budget, tijd | 2022 | De banden welke we gebruiken onder de kippers zijn slecht leverbaar door 1 fabrikant. Wat wel een besparing van de CO2 is, is de inzet van een 10x4, deze is begin 2023 afgeleverd. Deze gebruikt minder brandstof als en 10x8. In het verleden zetten we een 10x8 wel eens in voor 10x4 werk. Dat behoort strakst tot het verleden. Daarnaast hebben we nog één 10x4 aangeschaft, deze is in 2024 geleverd. | | Nee |
| Meer elektrische personenauto's aanschaffen en de ontwikkelingen over elektrische bedrijfsauto's volgen | 1 | | | | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | RB | Budget, tijd | 2023 | We hebben in januari 2022 een afspraak gehad met Paul van Hurk van de Gemeente Rotterdam, waarbij we gekeken hebben over overstappen op een elektrische bestelauto voordeliger is. Dit bleek echter voor ons nog niet het geval te zijn. Wel hebben we in 2022 geinvesteerd in een nieuwe volledig elektrische personenauto. En in 2023 hebben we geinvesteerd in een nieuwe PHEV auto. In 2024 zijn er twee elektrische auto aangeschaft ter vervaning van brandstof auto's. | | Nee |
| Mogelijk nieuw kantoor in 2023 | 2 | nb | | | | | | | | | | | RB | NTB | | Nog niet opgepakt | | Nee |
| Mogelijk meer zonnepanelen aanschaffen | 2 | | | | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | RB | Budget, tijd | nb | Begin 2024 hebben we het aantal zonnepanelen uitgebreid, aangezien het moment ging naderen waarbij de opgewekte hoeveelheid stroom niet meer voldoende was voor het opladen van ons elektrisch materieel en auto's. Voor 2024 zou dit weer voldoende moeten zijn. | | Nee |
| Met aanschaffen nieuwe elektronische apparatuur rekening houden met energy star | 2 | | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | RB | Budget, tijd | Continu | Nog niet opgepakt. Keurmerk zit met name op elektronica, waaronder computers en beeldschermen. Maar daarin hebben niet geinvesteerd dit jaar. | | Continu |
| Medewerkers informeren over belang hergebruiken pallets | 3 | | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | CD | Tijd | 2021 | In 2021 is dit onderwerp behandeld in een toolbox. We hebben de resultaten over 2022, 2023 en 2024 ook teruggekoppeld aan het personeel. De resultaten over 2025 moeten nog gedeeld worden zodra deze bekend zijn. | | Nee |
| Uitzoeken of alle leveranciers pallets retour nemen en deze informeren over CO2 reductiemogelijkheden | 3 | | | | | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | 4% | CD | Tijd | 2021 | We hebben vastgesteld dat MBI Europallets hergebruikt, maar in sommige gevallen krijgen we wegwerp pallets. We hebben een email naar hen opgesteld om hen te vragen of ook wegwerp pallets door hen hergebruikt kunnen worden. Zij hebben hierop gereageerd en aangeven dat dat in bepaalde gevallen mogelijk is. Dit hebben we ook aan onze uitvoerders kenbaar gemaakt. | | Nee |
| Thuiswerkbeleid opstellen | 3 | | 0,5% | 1,0% | 1,5% | 2,0% | 2,5% | 3,0% | 3,5% | 4,0% | 4,5% | 5,0% | RB | Tijd/ budget | 2021 | Medewerkers werken regelmatig thuis. | | Nee |
| Duurzaam inkopen, of maatschappelijk verantwoord inkopen, betekent dat we, naast de prijs van de producten, diensten of werken ook letten op de effecten van de inkoop op milieu en sociale aspecten. Om dit concreet toe te passen is het belangrijk dat we als bedrijf bepalen op welke thema's we het accent willen leggen en welk ambitieniveau we willen bereiken. | Autonome maatregel | | | | | | | | | | | | RB | Tijd/ budget | 2022 | Voor het project Den Haag (Rustenburg) kijken we naar de CO2 uitstoot per product. Hierbij wordt rekening gehouden met de CO2 uitstoot bij het maken van het product, de vervoersafstand en het vervoerstype. Dit doen we alleen op aanvraag van de opdrachtgever, omdat het gunningscriteria meestal de laagste prijs is en niet op basis van duurzaamheidsaspecten. | Ja | Continu |
| Een deel van de kapitaal goederen, specifiek de bedrijfswagens en machines, hebben een belangrijke invloed op de CO2-uitstoot van het bedrijf. Het is daarom van belang voor aanschaf van deze goederen te onderzoeken welke aspecten van belang zijn en hoe deze invloed hebben op de CO2-uitstoot. | Autonome maatregel | | | | | | | | | | | | RB | Tijd/ budget | 2022 | Bij de aanschaf van nieuwe machines of auto's kijken we welke mogelijkheden er zijn om de uitstoot te verlagen. | Ja | Continu |
| Een mogelijkheid is in de selectieprocedure voor onderaannemers de reisafstand mee te laten wegen. Hierop wordt al geselecteerd. | Autonome maatregel | | | | | | | | | | | | RB | Tijd/ budget | Continu | De reisafstand van onderaannemers is één van de selectiecriteria. | Ja | Continu |
| Efficiënt inplannen waar goederen worden bezorgd, om hierdoor de transportkilometers te reduceren. Bij de selectieprocedure voor leveranciers/bezorgers de wijze van transport en de voertuigen laten meewegen. | Autonome maatregel | | | | | | | | | | | | RB | Tijd/ budget | Continu | Dit is een constant aandachtspunt, want ook naar voren komt in het wekelijks uitvoeringsoverleg. | Ja | Continu |
| Waar mogelijk het ontstaan van afval voorkomen of beperken. In het geval van vrijkomend afval een zo nuttig mogelijke toepassing (hergebruik) realiseren. | Autonome maatregel | | | | | | | | | | | | RB | Tijd/ budget | Continu | We proberen afval zo veel mogelijk te voorkomen of deze zo veel mogelijk te recyclen of een andere bestemming te vinden. | Ja | Continu |
| Woon-werkverkeer waar mogelijk beperken door directe aanrijdroutes naar de projecten. Bij indeling van medewerkers op projecten rekening houden met de woonplaatsen van medewerkers en de ligging van projecten. Bij de wening van nieuwe medewerkers de woonplaats laten meewegen. | Autonome maatregel | | | | | | | | | | | | RB | Tijd/ budget | Continu | We proberen bij het indelen van de medewerkers aan projecten rekening te houden met de reisafstand. Ook bij de wening van medewerkers speelt de woonplaats een rol. | Ja | Continu |
| Bij de selectieprocedure voor leveranciers/bezorgers de wijze van transport en de voertuigen laten meewegen. | Autonome maatregel | | | | | | | | | | | | RB | Tijd/ budget | Continu | De reisafstand van onderaannemers en leveranciers is één van de selectiecriteria. | Ja | Continu |
| Veel van de producten zijn voorgeschreven door opdrachtgevers waardoor het type niet beïnvloed kan worden. Wel zijn er diverse toepassingen op de markt om betonproducten te recyclen. Dit kan toegepast worden bij projecten. | Autonome maatregel | | | | | | | | | | | | RB | Tijd/ budget | Continu | Betonproducten worden aanbodden aan een recyclingsbedrijf, die weer worden omgezet in een secundaire bouwstof. | Ja | Continu |

# 5 Initiatief

Wij zetten ons ook in 2025 in voor het initiatief Actieve deelname Stuurgroep “Duurzaam” MKB-Infra.