

Energie- en CO2 beoordeling (3.1) 2025

1 januari 2025 t/m 31 december 2025

Hendriks Infra BV



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Trendanalyse	4
2.1. Energiegebruik	4
2.2. CO2 uitstoot	5
2.3. CO2 per omzet	9
2.4. CO2 per FTE	9
2.5. Reducerende maatregelen	11
2.5.1. Maatregelen per status	11
3. Verbeterkansen	12
3.1. Gebouwen	12
3.1.1. Maatregelen gebouwen	12
3.1.2. Elektraverbruik	13
3.1.3. Aardgasverbruik	13
3.2. Brandstofverbruik mobiliteit en machines	15
3.2.1. Dieselverbruik	15
3.2.2. Benzineverbruik	16
4. Scope 3	18
5. Aanbevelingen	20

1. Inleiding

In dit document is de energiebeoordeling uitgewerkt t.a.v. onderstaande punten uit ISO 50001:2018 (§6.2, §6.3, §6.6, §9.1 en §10.1):

In dit document is de energiebeoordeling van Hendriks Infra BV over 2025 uitgewerkt. De energiebeoordeling heeft als doel inzicht te geven in het energieverbruik, de CO₂-uitstoot en de effectiviteit van de genomen reductiemaatregelen binnen de organisatie.

De beoordeling is opgesteld conform de eisen van de CO₂-Prestatieladder en sluit aan op de uitgangspunten van ISO 50001. Hierbij is gekeken naar de ontwikkeling van het energieverbruik en de CO₂-uitstoot binnen de verschillende emissiecategorieën, met bijzondere aandacht voor de grootste energieverbruikers en emissiebronnen binnen de organisatie.

Deze energiebeoordeling dient als hulpmiddel om kansen voor verdere CO₂-reductie te identificeren en om te beoordelen of de gestelde reductiedoelstellingen worden gerealiseerd. De analyse richt zich voornamelijk op de emissies binnen scope 1 en scope 2 en het zakelijk verkeer uit scope 3. Daarnaast worden, waar relevant, ook ontwikkelingen binnen de keten en overige scope 3-emissies beschouwd.

In de afgelopen jaren heeft ROS B.V. geïnvesteerd in diverse verduurzamingsmaatregelen, waaronder de inzet van elektrisch materieel, de uitbreiding van het elektrische wagenpark, het gebruik van groene stroom en het stimuleren van hergebruik van materialen binnen projecten. Deze maatregelen dragen bij aan het verlagen van de CO₂-uitstoot en het verder verduurzamen van de bedrijfsvoering.

De energiebeoordeling vormt een belangrijk onderdeel van de periodieke evaluatie van het energie- en CO₂-beleid en dient als input voor de directiebeoordeling. Op basis van de uitkomsten worden verbeterkansen vastgesteld en waar nodig aanvullende maatregelen geformuleerd.

Dit document dient vooral om te onderkennen welke kansen er liggen om tot verdere CO₂ reductie te komen en te bewaken dat de gestelde reductiedoelen worden gehaald.

CO₂ emissies zijn zoveel mogelijk per emissiecategorie uiteengezet. Hierbij wordt gekeken naar scope 1 en 2 emissies en zakelijk verkeer uit scope 3 van het Green House Gas protocol. Het is uiteraard mogelijk om het rapport uit te breiden met andere scope 3 emissies zoals materiaalgebruik (upstream) of impact van producten van geleverde producten (downstream).

Deze energiebeoordeling is door een tweede persoon bekeken die vanuit een onafhankelijk rol en kwaliteitsoordeel kan geven. De energiebeoordeling is directe input voor de directiebeoordeling.

2. Trendanalyse

In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van het energieverbruik en de CO₂-uitstoot van ROS B.V. weergegeven. Hierbij wordt zowel gekeken naar de absolute uitstoot als naar de uitstoot in relatie tot de omzetontwikkeling.

Tot en met 2020 was sprake van een dalende trend in zowel het energieverbruik als de CO₂-uitstoot. Vanaf 2021 is de omzet van de organisatie echter sterk gegroeid. Als gevolg hiervan zijn meer projecten uitgevoerd, is meer materieel ingezet en is de inzet van onderaannemers toegenomen. Dit heeft geleid tot een stijging van het totale energieverbruik en de absolute CO₂-uitstoot.

Daarnaast worden sinds 2020 onderaannemers verplicht om brandstof af te nemen via de eigen brandstofvoorzieningen van de organisatie. Hierdoor is een groter deel van het daadwerkelijke brandstofverbruik inzichtelijk geworden. De stijging van de geregistreerde uitstoot wordt daardoor deels verklaard door een verbeterde registratie van emissiegegevens.

Ondanks de stijging van de absolute uitstoot laat de genormaliseerde uitstoot ten opzichte van de omzet een dalende trend zien. De omzet is de afgelopen jaren sterker gegroeid dan de CO₂-uitstoot. Dit betekent dat de organisatie efficiënter opereert en minder CO₂ uitstoot per gerealiseerde euro omzet.

De afgelopen jaren zijn diverse reductiemaatregelen doorgevoerd, waaronder de aanschaf van elektrisch materieel, de uitbreiding van het elektrische wagenpark, het gebruik van groene stroom, de inzet van kleinere en zuinigere bedrijfswagens en diverse initiatieven op het gebied van circulair materiaalgebruik. De effecten van deze maatregelen zijn zichtbaar in de afname van de CO₂-intensiteit van de organisatie.

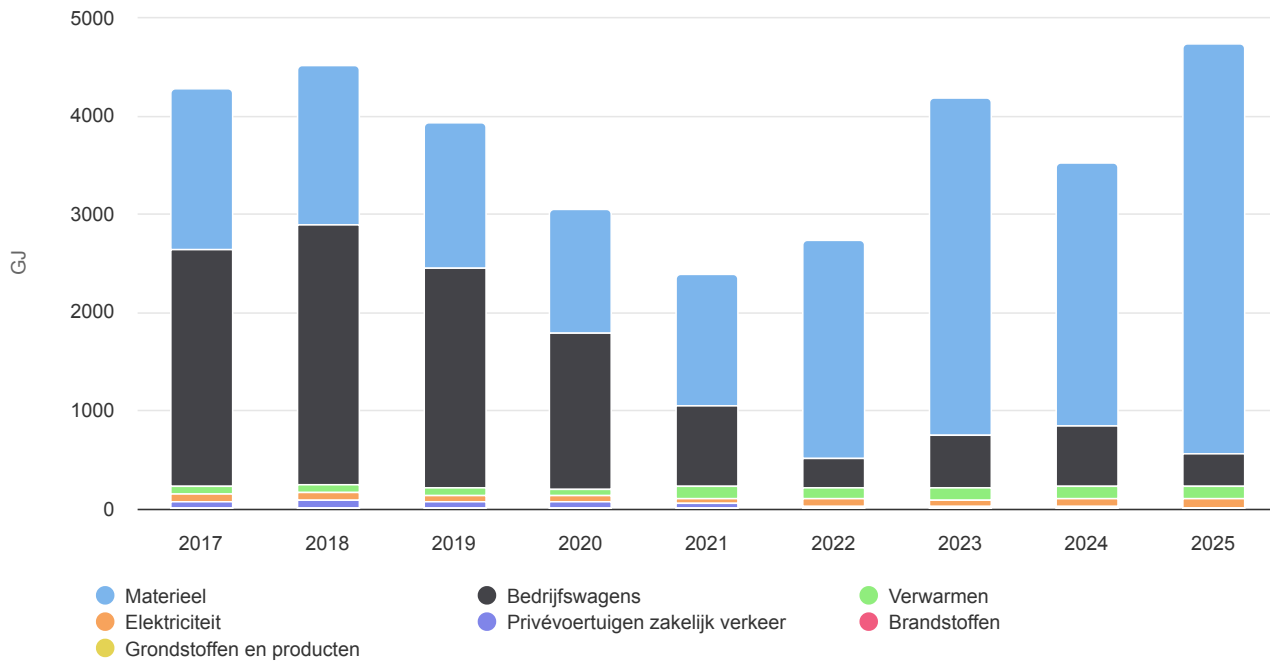
Op basis van de beschikbare gegevens kan worden geconcludeerd dat de genomen maatregelen bijdragen aan het beperken van de uitstootgroei. Hoewel de absolute uitstoot toeneemt als gevolg van de groei van de organisatie, ontwikkelt de uitstoot zich gunstiger dan de omzetgroei. Hiermee liggen de effecten van de genomen maatregelen in lijn met de beoogde verduurzamingsdoelstellingen.

2.1. Energiegebruik

Onderstaande grafieken tonen het energiegebruik en de CO₂ uitstoot van scope 1 en 2 en het zakelijk verkeer.

Energie

01-01-2017 t/m 31-12-2025



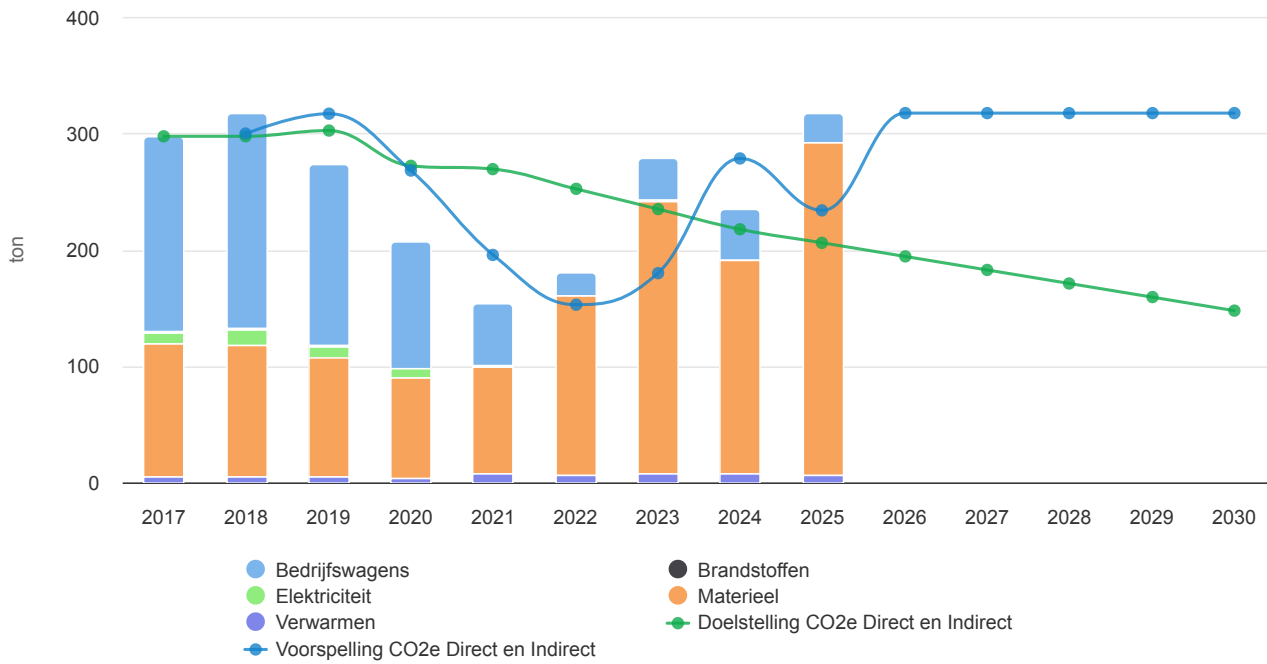
Energie (GJ)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Materieel	1.624,96	1.616,63	1.467,60	1.254,01	1.349,05	2.222,33	3.424,82	2.667,11	4.154,40
Bedrijfswagens	2.405,49	2.643,57	2.236,15	1.580,87	810,21	301,34	534,75	612,03	335,30
Verwarmen	80,26	84,63	78,65	69,09	118,62	115,08	125,65	131,79	118,09
Elektriciteit	78,46	81,57	59,00	53,46	53,46	75,82	67,93	75,31	94,81
Privévoertuigen zakelijk verkeer	64,15	64,65	66,50	65,83	53,38	13,64	16,47	15,49	9,42
Brandstoffen	10,46	14,61	11,03	12,60	3,20	6,67	5,34	4,80	5,21
Grondstoffen en producten				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal	4.263,80	4.505,67	3.918,93	3.035,86	2.387,93	2.734,88	4.174,95	3.506,53	4.717,22

2.2. CO₂ uitstoot

Filter instellingen kunnen naar eigen behoefte worden aangepast.

CO2e Scope 1 & 2

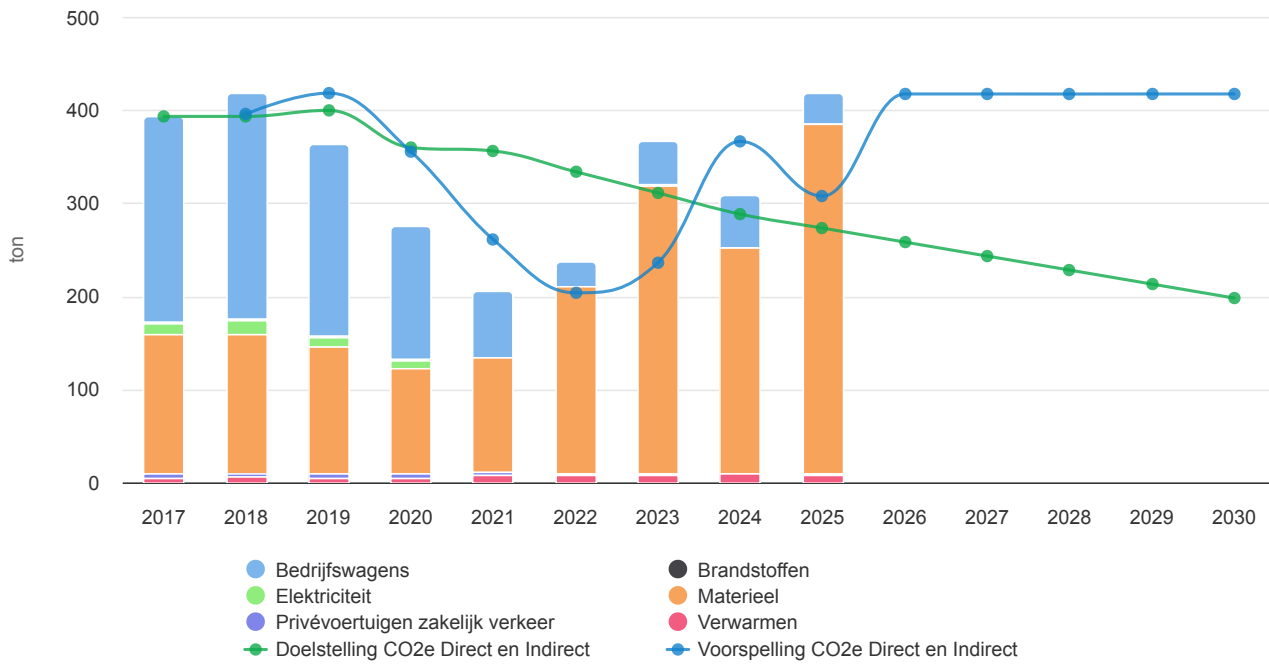
01-01-2017 t/m 31-12-2030



CO2e Scope 1 & 2 (ton)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bedrijfswagens	168,34	184,98	156,50	108,86	53,94	20,01	36,74	44,01	25,61					
Brandstoffen	0,63	0,88	0,66	0,76	0,19	0,40	0,32	0,29	0,31					
Elektriciteit	10,11	12,96	9,37	7,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
Materieel	113,76	113,20	102,76	86,40	92,95	153,06	234,78	182,84	284,90					
Verwarmen	4,54	4,79	4,45	3,90	6,69	6,50	7,07	7,41	6,64					
Totaal	297,39	316,81	273,75	206,98	153,77	179,97	278,92	234,54	317,46					
Doelstelling CO2e Direct en Indirect	297,39	297,39	302,30	272,00	269,18	252,26	234,87	217,49	205,85	194,20	182,55	170,90	159,00	150,00
Voorspelling CO2e Direct en Indirect		299,75	316,81	267,96	195,45	152,71	179,80	278,35	233,77	317,30	317,30	317,27	317,27	317,27

CO2 Scope 1, 2 & 3

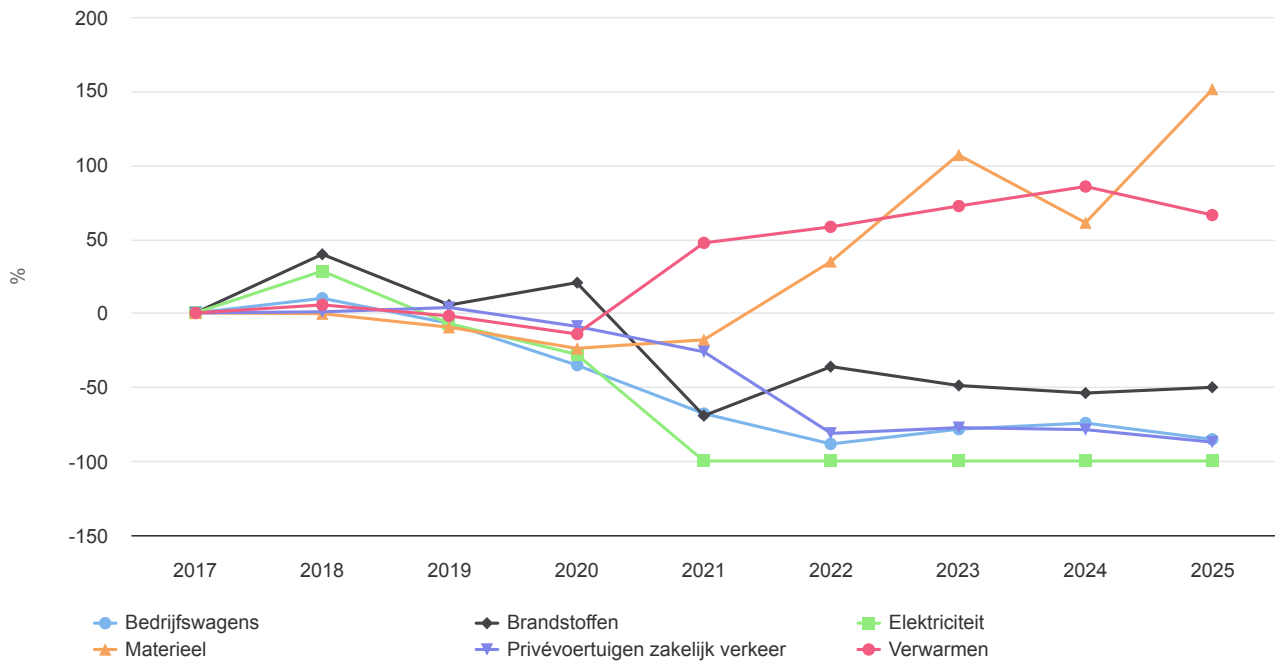
01-01-2017 t/m 31-12-2030



CO2 Scope 1, 2 & 3 (ton)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bedrijfswagens	221,56	243,44	205,98	143,50	70,94	25,54	47,61	56,84	32,37					
Brandstoffen	0,71	0,99	0,75	0,86	0,22	0,45	0,36	0,33	0,35					
Elektriciteit	11,46	14,71	10,64	8,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
Materieel	149,70	148,99	135,26	113,89	122,55	201,79	309,58	241,00	376,07					
Privévoertuigen zakelijk verkeer	4,87	4,90	5,04	4,43	3,59	0,91	1,10	1,03	0,62					
Verwarmen	4,79	5,05	4,70	4,11	7,06	7,58	8,25	8,89	7,96					
Totaal	393,09	418,08	362,36	275,04	204,36	236,27	366,90	308,08	417,38					
Doelstelling CO2e Direct en Indirect	393,09	393,09	399,56	359,68	355,97	333,69	310,94	288,18	273,15	258,13	243,10	228,07	213,04	200,00
Voorspelling CO2e Direct en Indirect		395,77	418,08	355,22	260,93	203,65	235,97	366,28	307,60	417,19	417,19	417,15	417,15	417,15

CO2 Direct en Indirect

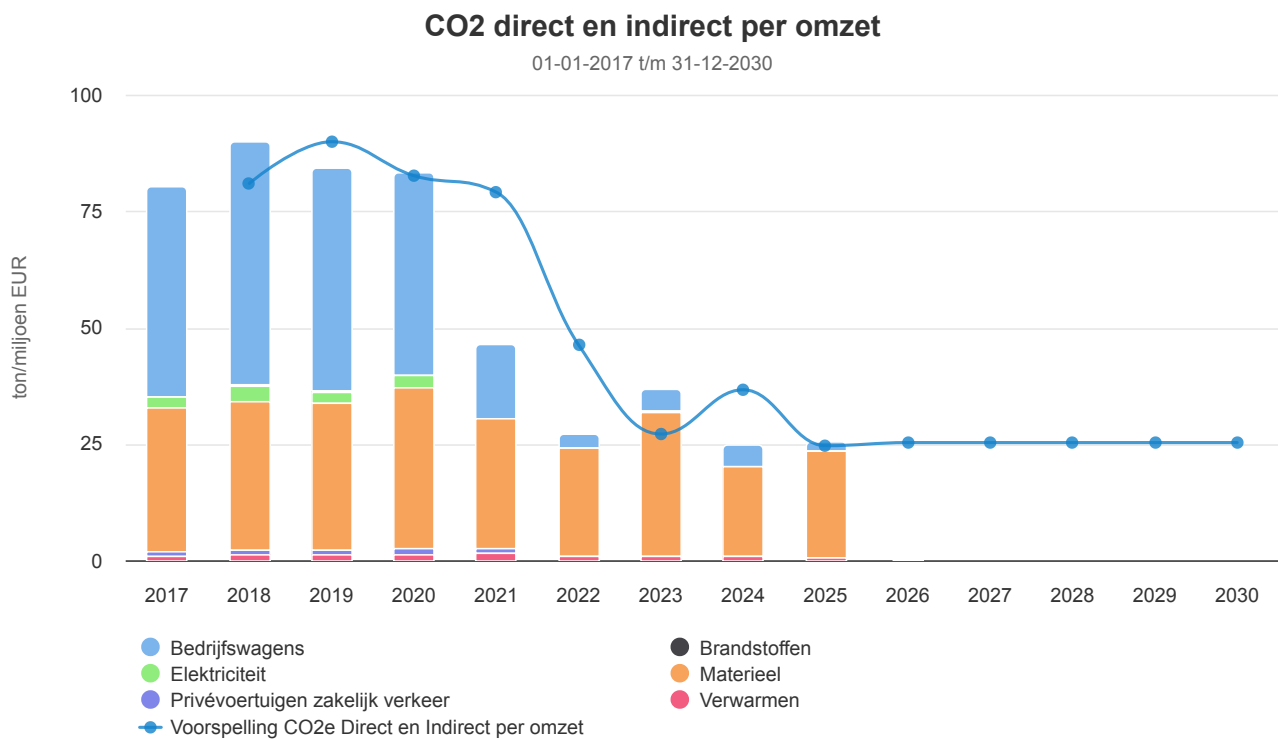
01-01-2017 t/m 31-12-2025



CO2 Direct en Indirect (%)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bedrijfswagens	0,00	9,88	-7,03	-35,23	-67,98	-88,47	-78,51	-74,35	-85,39
Brandstoffen	0,00	39,63	5,39	20,45	-69,40	-36,26	-49,00	-54,10	-50,22
Elektriciteit	0,00	28,27	-7,22	-27,98	-100,00	-100,00	-100,00	-100,00	-100,00
Materieel	0,00	-0,47	-9,64	-23,92	-18,14	34,80	106,80	60,99	151,22
Privévoertuigen zakelijk verkeer	0,00	0,77	3,65	-9,05	-26,24	-81,35	-77,48	-78,81	-87,25
Verwarmen	0,00	5,44	-2,01	-14,19	47,32	58,17	72,20	85,39	66,11

2.3. CO₂ per omzet

N.B. WTW scope 1 en 2 incl. scope 3 zakelijk verkeer



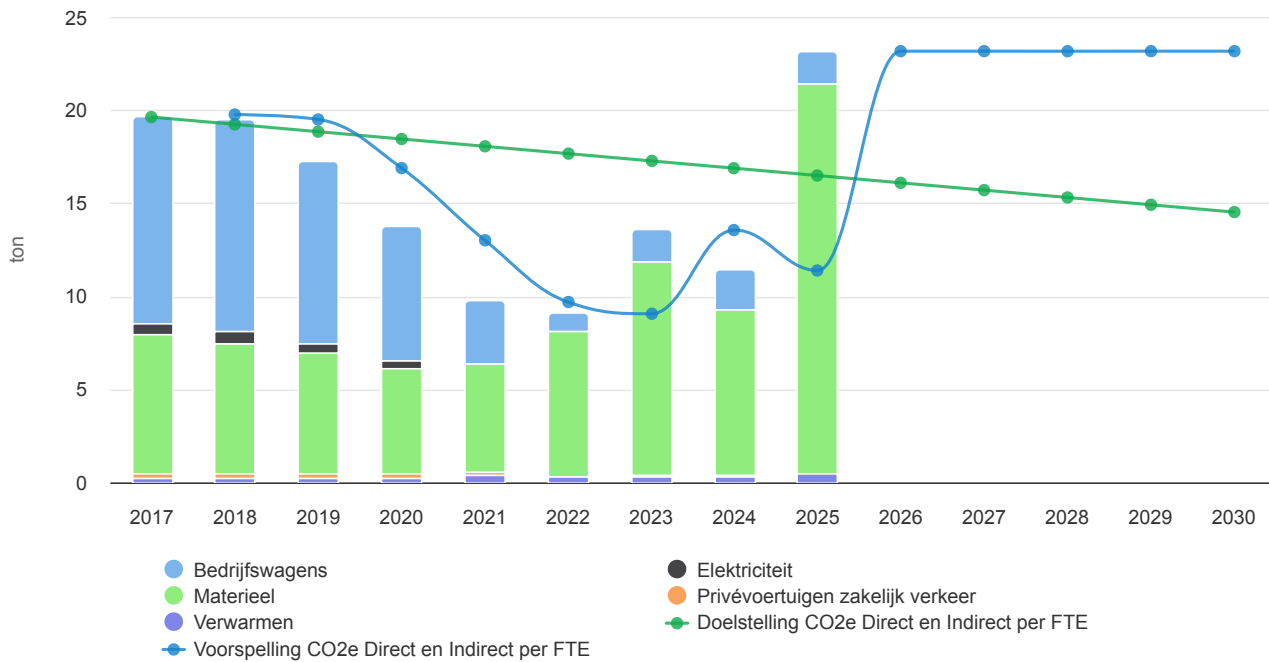
CO ₂ direct en indirect per omzet (ton/miljoen EUR)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bedrijfswagens	45,31	52,35	47,90	43,49	16,12	2,94	4,76	4,55	1,96	0,00				
Brandstoffen	0,15	0,21	0,17	0,26	0,05	0,05	0,04	0,03	0,02	0,00				
Elektriciteit	2,34	3,16	2,47	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00				
Materieel	30,61	32,04	31,46	34,51	27,85	23,19	30,96	19,28	22,79	0,00				
Privévoertuigen zakelijk verkeer	1,00	1,05	1,17	1,34	0,82	0,10	0,11	0,08	0,04	0,00				
Verwarmen	0,98	1,09	1,09	1,25	1,60	0,87	0,83	0,71	0,48	0,00				
Totaal	80,39	89,91	84,27	83,35	46,44	27,16	36,69	24,65	25,30	0,00				
Voorspelling CO ₂ e Direct en Indirect per omzet		80,94	89,91	82,61	79,07	46,28	27,12	36,63	24,61	25,28	25,28	25,28	25,28	25,28

2.4. CO₂ per FTE

N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer

CO2 direct en indirect per FTE

01-01-2017 t/m 31-12-2030



CO2 direct en indirect per FTE (ton)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bedrijfswagens	11,08	11,38	9,81	7,18	3,38	0,98	1,76	2,11	1,80					
Elektriciteit	0,57	0,69	0,51	0,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
Materieel	7,48	6,96	6,44	5,69	5,84	7,76	11,47	8,93	20,89					
Privévoertuigen zakelijk verkeer	0,24	0,23	0,24	0,22	0,17	0,03	0,04	0,04	0,03					
Verwarmen	0,24	0,24	0,22	0,21	0,34	0,29	0,31	0,33	0,44					
Totaal	19,62	19,49	17,22	13,71	9,72	9,07	13,58	11,40	23,17					
Doelstelling CO2e Direct en Indirect per FTE	19,62	19,23	18,83	18,44	18,05	17,66	17,26	16,87	16,48	16,09	15,70	15,30	14,91	14,52
Voorspelling CO2e Direct en Indirect per FTE		19,75	19,49	16,88	13,00	9,69	9,06	13,55	11,38	23,16	23,16	23,16	23,16	23,16

CO₂-uitstoot per FTE is in 2025 toegenomen ten opzichte van voorgaande jaren. Deze ontwikkeling wordt mede veroorzaakt door veranderingen in de organisatiestructuur en de wijze waarop projecten worden uitgevoerd.

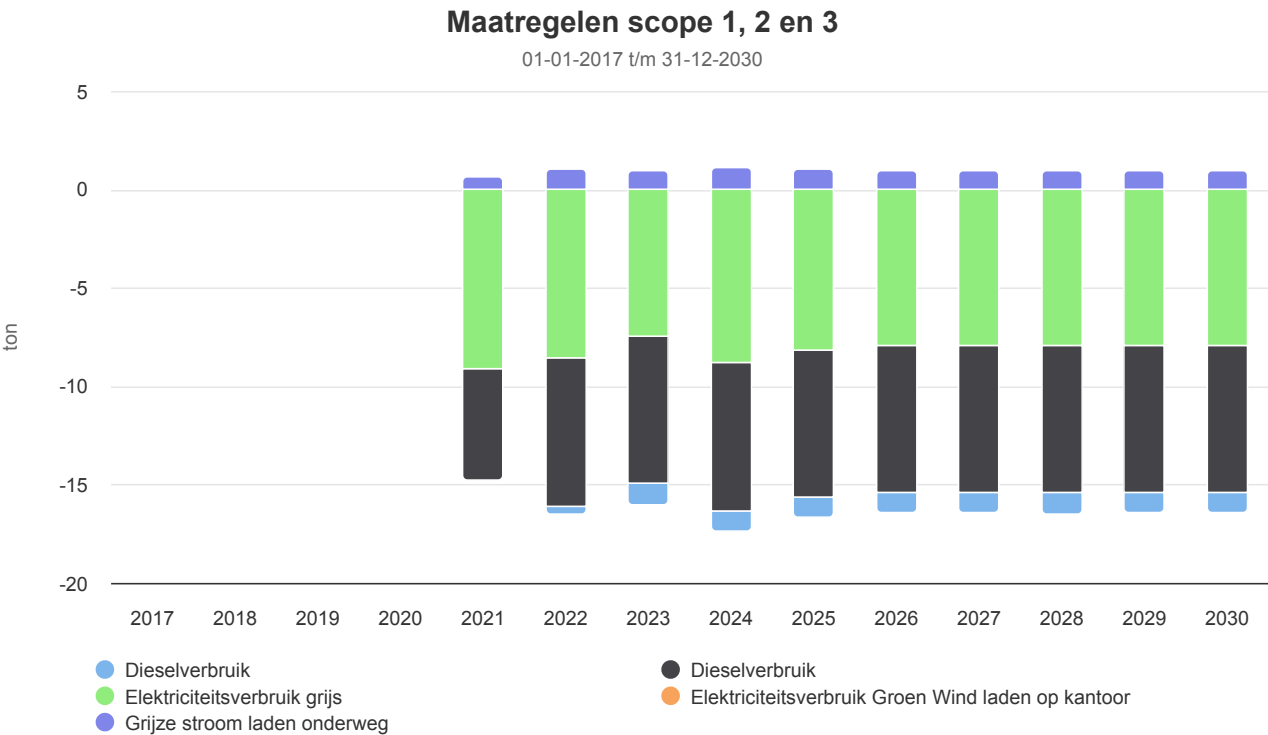
Binnen de uitvoering zijn de afgelopen jaren enkele ervaren medewerkers met pensioen gegaan. Tegelijkertijd is geïnvesteerd in de groei van de organisatie door het aantrekken en opleiden van nieuwe uitvoerders. Deze uitvoerders sturen een groter aantal projecten en onderaannemers aan, waardoor de omzet en productie sterker zijn gegroeid dan het aantal eigen medewerkers.

Hierdoor neemt de CO₂-uitstoot per FTE toe, terwijl de organisatie feitelijk meer werkzaamheden uitvoert en een groter deel van de productie wordt gerealiseerd door onderaannemers. De indicator CO₂ per FTE geeft daardoor in toenemende mate een vertekend beeld van de daadwerkelijke efficiëntie van de organisatie.

Voor Hendriks Infra B.V. is de indicator CO₂-uitstoot per euro omzet daarom een beter kengetal om de effectiviteit van de reductiemaatregelen te beoordelen. Uit deze analyse blijkt dat de CO₂-intensiteit ten opzichte van de omzet juist een dalende trend laat zien. Dit bevestigt dat de genomen maatregelen, waaronder elektrificatie van voertuigen en materieel, bijdragen aan een efficiëntere bedrijfsvoering en een lagere uitstoot per gerealiseerde productie-eenheid.

2.5. Reducerende maatregelen

N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer



Maatregelen scope 1, 2 en 3 (ton)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Dieselverbruik					-0,44	-1,04	-1,04	-1,04	-1,04	-1,04	-1,04	-1,04	-1,04	-1,04
Dieselverbruik					-5,65	-7,50	-7,49	-7,51	-7,47	-7,47	-7,47	-7,50	-7,47	-7,47
Elektriciteitsverbruik grijs					-9,11	-8,57	-7,47	-8,81	-8,15	-7,92	-7,92	-7,94	-7,92	-7,92
Elektriciteitsverbruik Groen Wind laden op kantoor					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Grijze stroom laden onderweg					0,65	1,05	0,91	1,07	0,99	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
Totaal					-14,11	-15,47	-15,09	-16,29	-15,67	-15,46	-15,46	-15,51	-15,46	-15,46

2.5.1. Maatregelen per status

Kies zelf een startmoment zoals referentiejaar of startdatum rapport.

Geen maatregelen gevonden.

3. Verbeterkansen

In dit hoofdstuk wordt per functiegroep gekeken op welke wijze de CO₂ uitstoot verder kan worden teruggedrongen.

In deze template worden een aantal suggesties gegeven die vaak nog onderschat worden. Voor een veelheid van mogelijke maatregelen kan ook gekeken worden bij de [energiebesparingsplicht](#) en/of de [maatregellijst van SKAO](#).

3.1. Gebouwen

Het energieverbruik van gebouwen bestaat voornamelijk uit elektriciteitsverbruik voor verlichting, kantoorapparatuur en laadvoorzieningen en uit aardgasverbruik voor de verwarming van het kantoor.

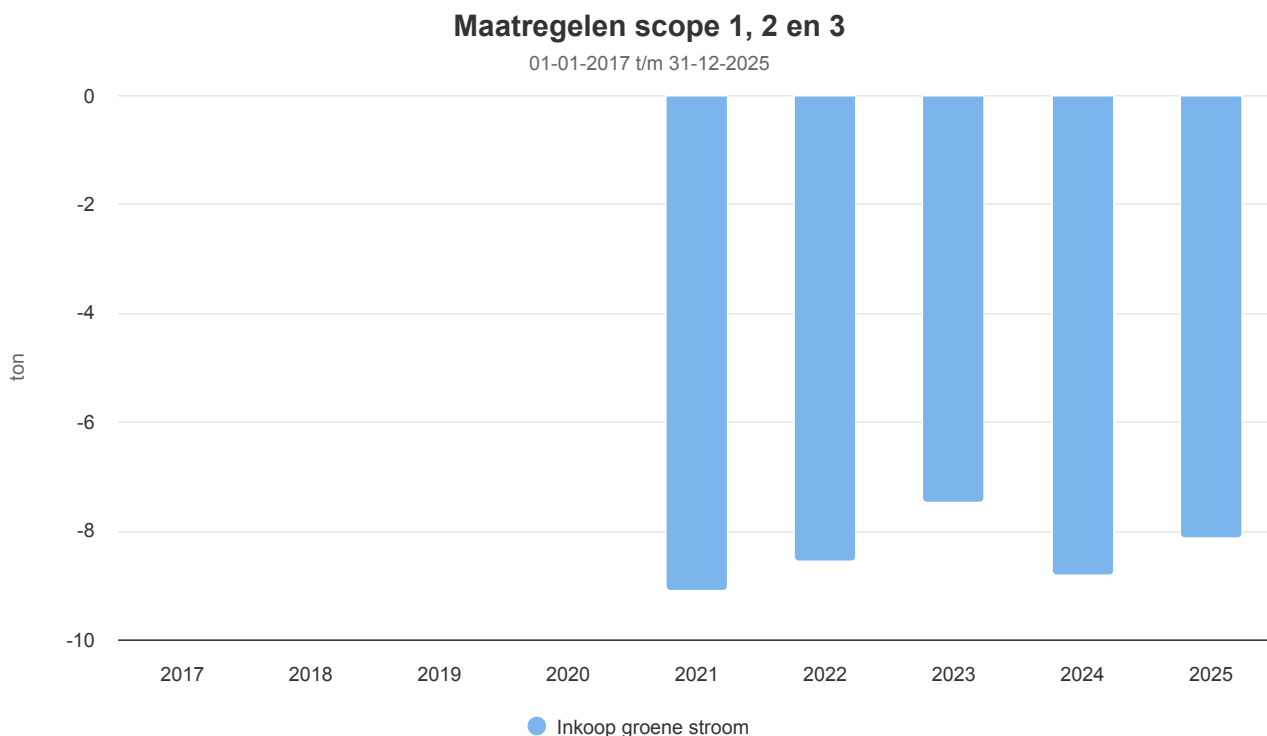
De afgelopen jaren zijn diverse energiebesparende maatregelen doorgevoerd, waaronder de vervanging van conventionele verlichting door LED-verlichting en de overstap naar groene stroom. Ondanks deze maatregelen blijft het huidige kantoorpand een relatief hoog energieverbruik kennen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de leeftijd van het gebouw en de beperkte isolatiewaarde van de gebouwschil.

In 2025 is definitief besloten het bestaande kantoorpand te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Het vergunningstraject is inmiddels gestart en de ontwerpwerkzaamheden zijn afgerond. De nieuwbouw biedt de mogelijkheid om moderne isolatietechnieken, energiezuinige installaties en duurzame energievoorzieningen toe te passen. Hiermee wordt een aanzienlijke verlaging van het energieverbruik en de CO₂-uitstoot verwacht.

Door de voorgenomen nieuwbouw ligt de focus de komende jaren minder op optimalisatie van het bestaande gebouw en meer op het realiseren van een toekomstbestendige en energiezuinige huisvesting. Daarbij wordt onder andere gekeken naar hoogwaardige isolatie, duurzame verwarmingssystemen, energiezuinige ventilatie, zonnepanelen en uitbreiding van laadfaciliteiten voor elektrisch vervoer.

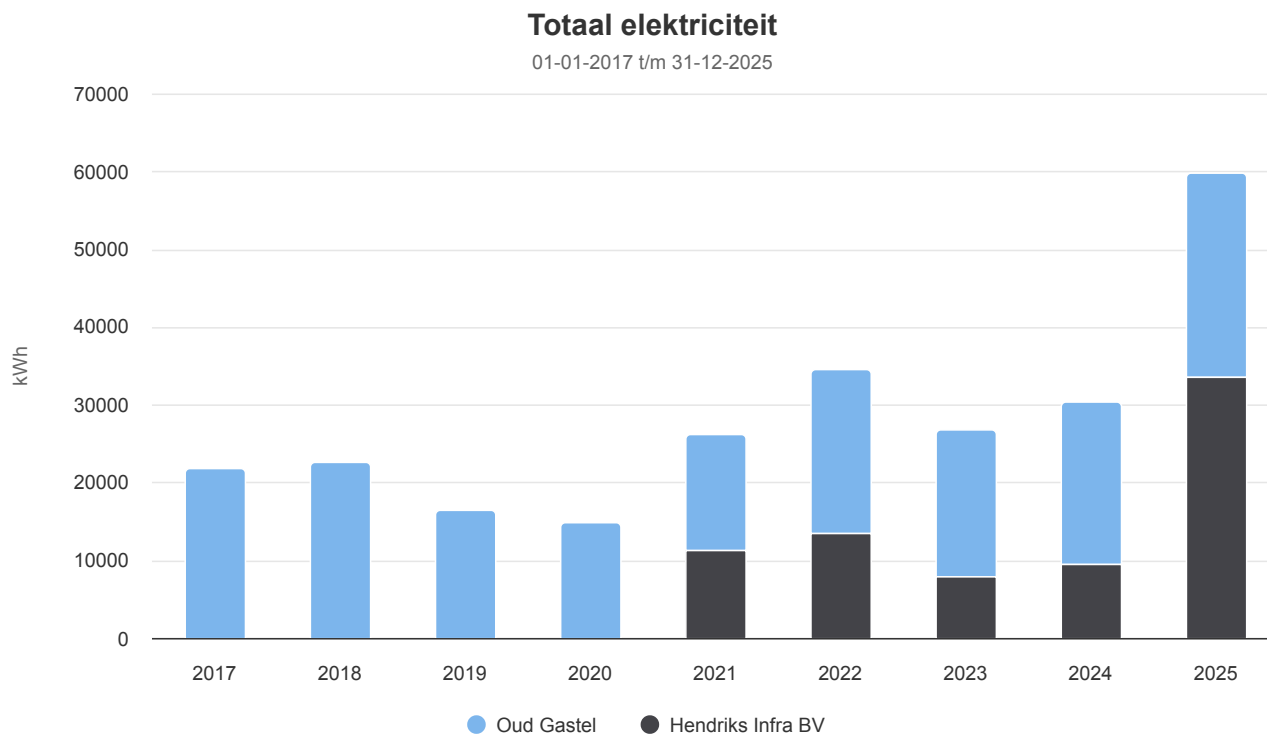
De ontwikkeling van het elektriciteits- en gasverbruik wordt jaarlijks gemonitord. De effecten van de nieuwbouw zullen naar verwachting vanaf ingebruikname zichtbaar worden in de energieprestatie van de organisatie.

3.1.1. Maatregelen gebouwen



Maatregelen scope 1, 2 en 3 (ton)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Inkoop groene stroom					-9,11	-8,57	-7,47	-8,81	-8,15

3.1.2. Elektraverbruik

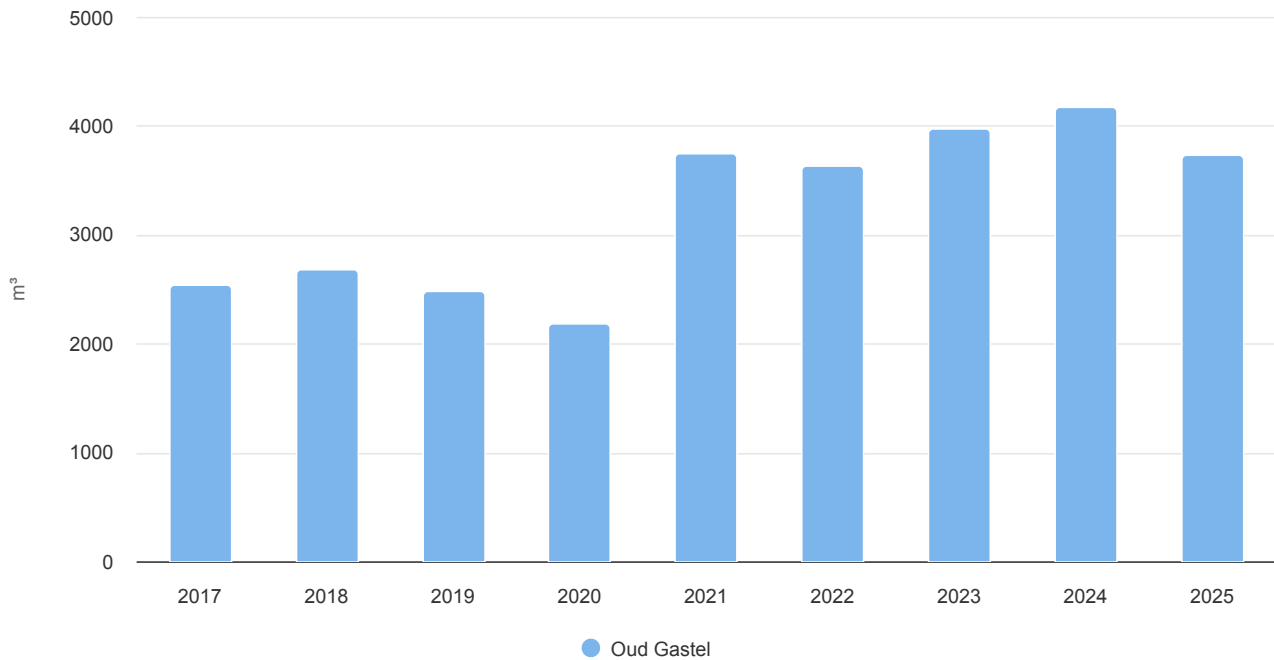


Totaal elektriciteit (kWh)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oud Gastel	21.795,00	22.658,00	16.389,00	14.850,00	14.850,00	21.062,00	18.869,00	20.920,00	26.336,00
Hendriks Infra BV					11.243,87	13.355,90	7.819,43	9.443,62	33.433,01
Totaal	21.795,00	22.658,00	16.389,00	14.850,00	26.093,87	34.417,90	26.688,43	30.363,62	59.769,01

3.1.3. Aardgasverbruik

Aardgasverbruik

01-01-2017 t/m 31-12-2025



Aardgasverbruik (m³)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oud Gastel	2.536,00	2.674,00	2.485,00	2.183,00	3.748,00	3.636,00	3.970,00	4.164,00	3.731,00

Het aardgasverbruik van het kantoor wordt sterk beïnvloed door de beperkte isolatiewaarde van het huidige gebouw. Ondanks diverse maatregelen en bewustwording onder medewerkers bleef het gasverbruik de afgelopen jaren relatief hoog. Om het energieverbruik verder terug te dringen is in 2024 de verwarmingsinstallatie vervangen.

De grootste besparing wordt echter verwacht vanuit de geplande nieuwbouw. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar alternatieven voor aardgas en naar energiezuinige verwarmings- en ventilatiesystemen die aansluiten bij de duurzaamheidsambities van de organisatie.

3.2. Brandstofverbruik mobiliteit en machines

Het brandstofverbruik van mobiliteit en materieel vormt de grootste energieverbruiker binnen de organisatie en heeft daarmee ook de grootste invloed op de CO₂-uitstoot binnen scope 1.

De ontwikkeling van het brandstofverbruik hangt nauw samen met de omvang van de werkzaamheden. In de afgelopen jaren is de omzet van de organisatie sterk gegroeid, waardoor meer projecten zijn uitgevoerd en meer materieel is ingezet. Daarnaast wordt sinds 2020 van onderaannemers verwacht dat zij brandstof afnemen via de eigen brandstofvoorzieningen van de organisatie. Hierdoor is een groter deel van het daadwerkelijke brandstofverbruik inzichtelijk geworden en wordt de CO₂-uitstoot nauwkeuriger geregistreerd.

Binnen het wagenpark is het effect van diverse verduurzamingsmaatregelen zichtbaar. Personenauto's worden bij vervanging standaard vervangen door elektrische voertuigen en waar mogelijk worden kleinere en zuinigere bedrijfswagens ingezet. Hierdoor is het brandstofverbruik van het wagenpark afgenomen.

Tegelijkertijd blijft het brandstofverbruik van materieel een belangrijk aandachtspunt. Door de groei van de organisatie en de toegenomen inzet van onderaannemers is het verbruik van materieel gestegen. Deze stijging blijft echter achter bij de omzetgroei, waardoor de CO₂-uitstoot per euro omzet een dalende trend laat zien.

De afgelopen jaren zijn onder andere de volgende maatregelen gerealiseerd:

- Aanschaf van een elektrische shovel;
- Aanschaf van een elektrische trilplaat;
- Inzet van elektrische bedrijfsvoertuigen;
- Vernieuwing van het wagenpark met zuinigere voertuigen;
- Registratie van brandstofverbruik van onderaannemers via eigen brandstofvoorzieningen.

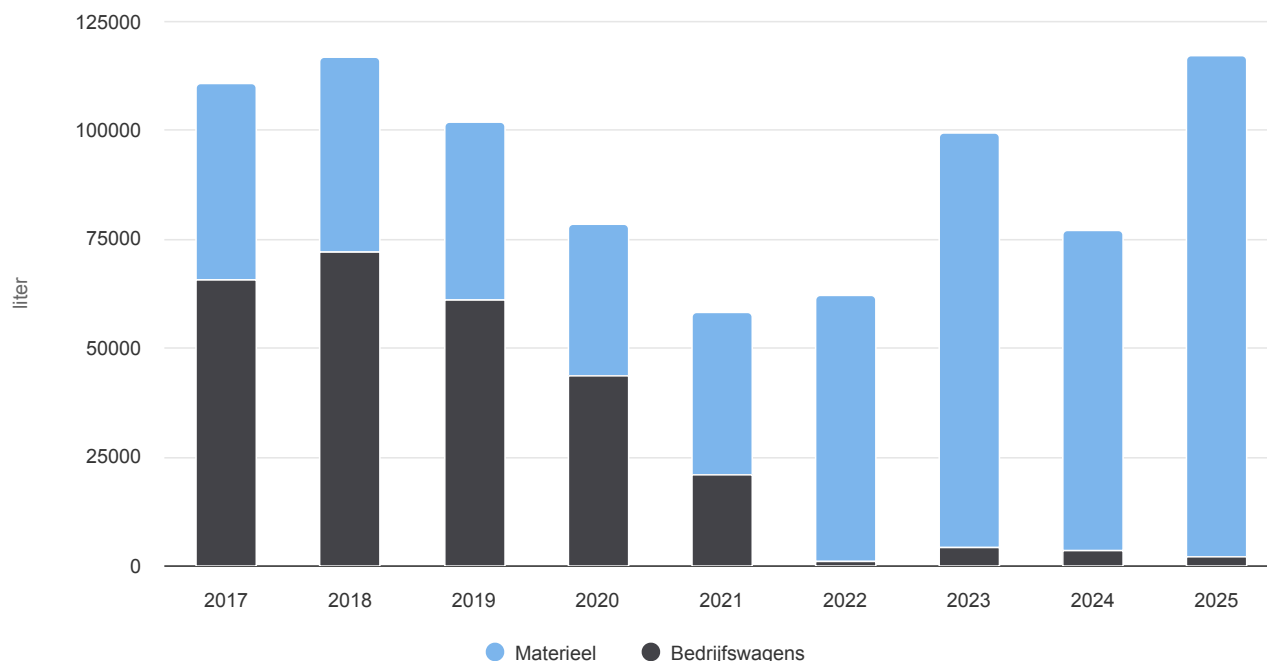
Voor de komende jaren ligt de focus op verdere elektrificatie van voertuigen en materieel, optimalisatie van logistieke processen en het vergroten van de inzet van emissieloze technieken. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre alternatieve brandstoffen en emissieloos materieel praktisch en economisch toepasbaar zijn binnen de werkzaamheden van de organisatie.

Naast technische maatregelen blijft ook een efficiënte werkvoorbereiding belangrijk. Door werkzaamheden slim te plannen, transportbewegingen te beperken en materieel optimaal in te zetten kan het brandstofverbruik verder worden teruggedrongen zonder dat dit ten koste gaat van de uitvoering van projecten.

3.2.1. Dieselverbruik

Diesilverbruik

01-01-2017 t/m 31-12-2025



Diesilverbruik (liter)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Materieel	44.838,00	44.812,00	40.696,00	34.760,00	37.436,00	61.271,00	94.995,00	73.653,00	115.185,00
Bedrijfswagens	65.605,00	71.796,00	61.075,00	43.402,00	20.679,92	771,99	4.169,32	3.390,56	1.815,99
Totaal	110.443,00	116.608,00	101.771,00	78.162,00	58.115,92	62.042,99	99.164,32	77.043,56	117.000,99

Bij het diesilverbruik is een duidelijke verschuiving zichtbaar tussen het wagenpark en het materieel. Het diesilverbruik van de bedrijfswagens is de afgelopen jaren sterk afgenomen als gevolg van de elektrificatie van het wagenpark. Bij vervanging van voertuigen wordt waar mogelijk gekozen voor elektrische alternatieven, waardoor het brandstofverbruik van personen- en bedrijfsauto's structureel daalt.

Tegelijkertijd is het diesilverbruik van het materieel toegenomen. Deze stijging hangt voornamelijk samen met de sterke omzetgroei van de organisatie en de daarmee samenhangende uitbreiding van de werkzaamheden. Als gevolg hiervan is meer materieel ingezet en zijn meer draaiuren gemaakt. Daarnaast wordt sinds 2020 een groter deel van het brandstofverbruik geregistreerd doordat onderaannemers verplicht zijn brandstof af te nemen via de eigen brandstofvoorzieningen van de organisatie.

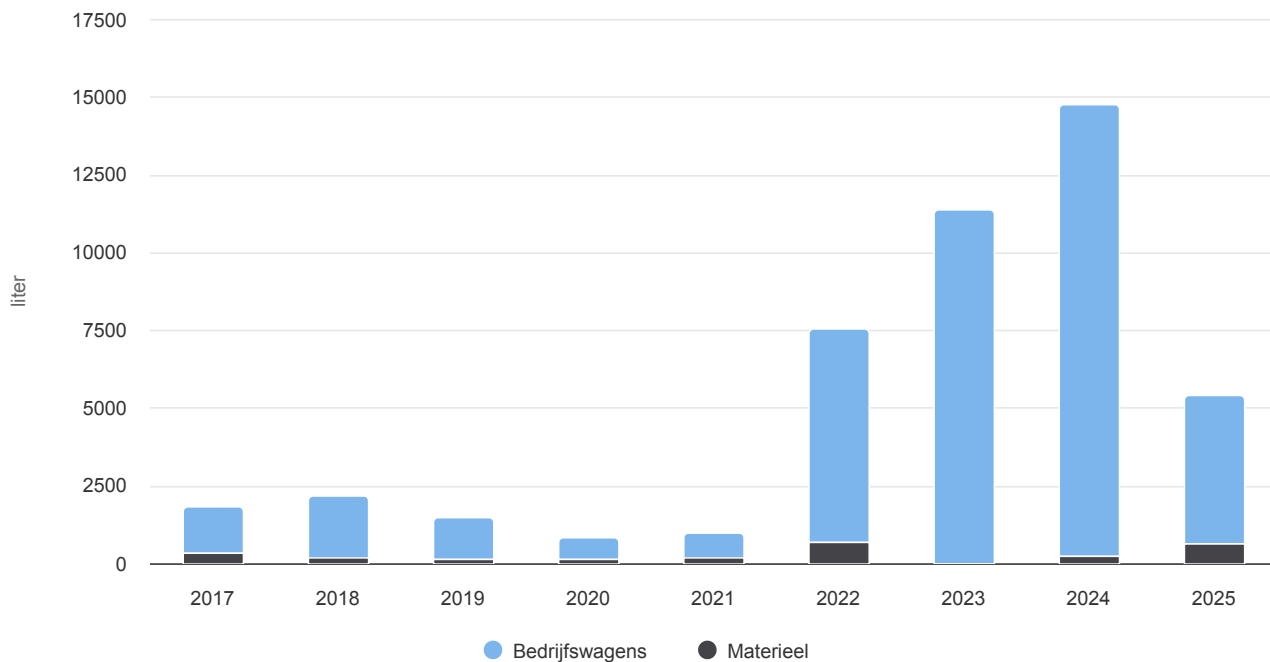
Hoewel het diesilverbruik van het materieel is gestegen, blijft deze stijging achter bij de groei van de omzet. Hierdoor laat de CO₂-uitstoot per euro omzet een gunstiger beeld zien dan de absolute uitstoot. Dit bevestigt dat de genomen verduurzamingsmaatregelen effect hebben, maar dat verdere reductie van het brandstofverbruik van materieel een belangrijk aandachtspunt blijft.

Voor de komende jaren ligt de focus op verdere elektrificatie van materieel, de inzet van emissiearme technieken en het optimaliseren van werkprocessen om het aantal draaiuren en transportbewegingen verder te beperken.

3.2.2. Benzineverbruik

Benzineverbruik

01-01-2017 t/m 31-12-2025



Benzineverbruik (liter)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bedrijfswagens	1.528,00	2.009,00	1.324,00	691,00	830,54	6.855,36	11.353,66	14.521,29	4.782,83
Materieel	305,00	150,00	135,00	120,00	155,00	690,00	0,00	210,00	615,00
Totaal	1.833,00	2.159,00	1.459,00	811,00	985,54	7.545,36	11.353,66	14.731,29	5.397,83

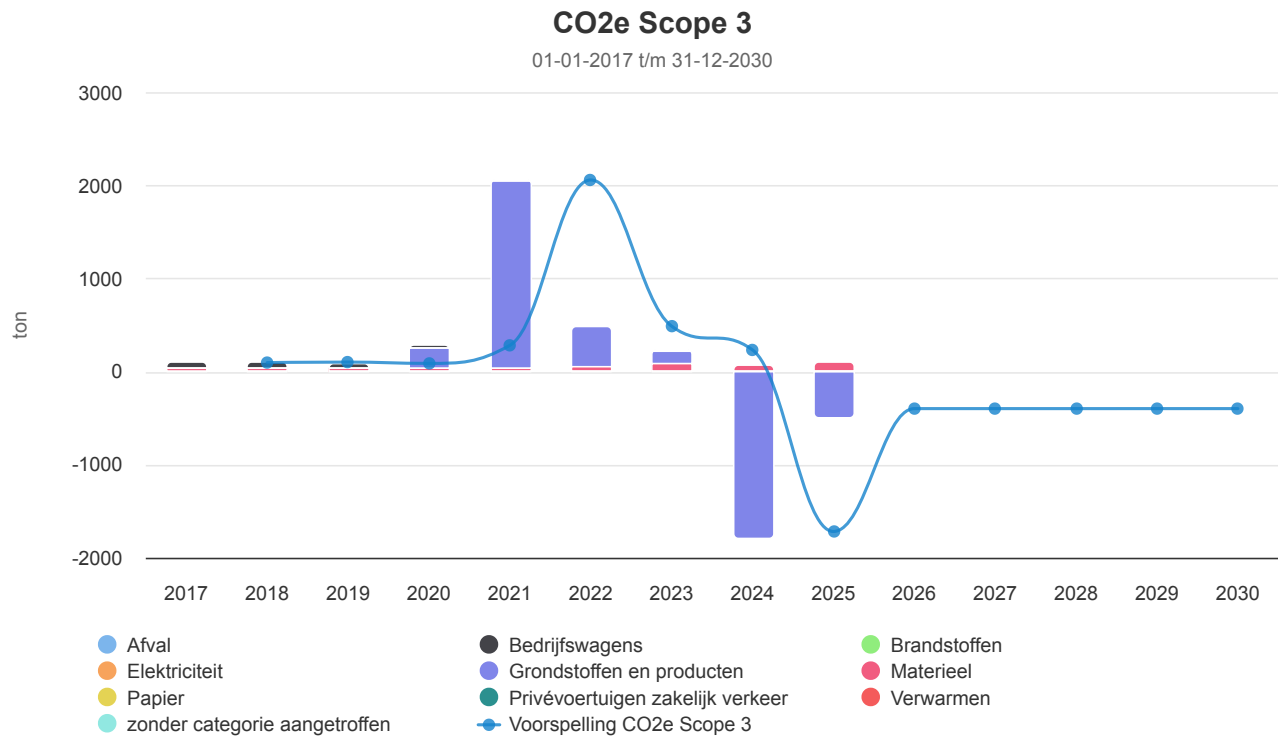
Het benzineverbruik heeft in 2023 en 2024 een duidelijke piek laten zien. Deze stijging is voornamelijk het gevolg van de groei van de organisatie en de instroom van nieuwe medewerkers en stagiairs. In de periode voorafgaand aan een vast dienstverband maakten deze medewerkers veelal gebruik van voertuigen met een benzinemotor.

Na het verkrijgen van een vast contract zijn deze voertuigen stapsgewijs vervangen door elektrische auto's conform het mobiliteitsbeleid van de organisatie. Hierdoor is het benzineverbruik in 2025 weer aanzienlijk afgenomen.

Deze ontwikkeling laat zien dat de tijdelijke stijging geen structurele trend betreft, maar samenhangt met personele groei en de overgang naar een verder geëlektrificeerd wagenpark. Naar verwachting zal het benzineverbruik de komende jaren verder afnemen doordat nieuwe medewerkers bij vervanging of uitbreiding van het wagenpark direct instromen in een elektrisch mobiliteitsconcept.

4. Scope 3

Stuurt de organisatie niet op scope 3 emissies dan kan deze paragraaf worden verwijderd.



CO2e Scope 3 (ton)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Afval		0,07	0,10	0,05	0,11	0,21	0,82	0,22	0,37		
Bedrijfswagens	53,22	58,46	49,48	34,65	17,00	5,54	10,87	12,83	6,76		
Brandstoffen	0,08	0,11	0,08	0,10	0,02	0,05	0,04	0,04	0,04		
Elektriciteit	1,35	1,74	1,26	1,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Grondstoffen en producten				215,74	2.006,12	430,87	143,08	-1.791,67	-498,61		
Materieel	35,93	35,79	32,50	27,49	29,60	48,73	74,80	58,16	91,17		
Papier		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Privévoertuigen zakelijk verkeer	4,87	4,90	5,04	4,43	3,59	0,91	1,10	1,03	0,62		
Verwarmen	0,25	0,26	0,25	0,22	0,37	1,08	1,18	1,48	1,32		
zonder categorie aangetroffen										0,00	
Totaal	95,70	101,35	88,71	283,85	2.056,81	487,38	231,88	-1.717,91	-398,32		
Voorspelling CO2e Scope 3		96,03	101,35	87,36	281,27	2.057,17	487,26	231,83	-1.717,62	-398,35	-398,35

Binnen scope 3 worden onder andere afvalstromen, papierverbruik, zakelijk verkeer met privévoertuigen en de inkoop van grondstoffen geregistreerd. De grootste invloed op de scope 3-uitstoot wordt veroorzaakt door de inkoop en het transport van zand en andere grondstoffen.

Vanaf 2021 is de impact van zandleveranties expliciet opgenomen in de CO₂-registratie. De winning, het transport en de verwerking van zand zijn energie-intensieve processen, waardoor deze categorie direct een aanzienlijke invloed heeft op de scope 3-uitstoot. Hierdoor is vanaf 2021 een sterke stijging zichtbaar in de geregistreerde emissies binnen deze categorie.

In 2024 is een belangrijke stap gezet op het gebied van circulariteit door het uitvoeren van een project waarbij straatstenen zijn hergebruikt. De vrijkomende straatstenen zijn handmatig gesorteerd, gepakketteerd en opnieuw ingezet binnen andere projecten. Hierdoor kon de productie en levering van nieuwe straatstenen grotendeels worden voorkomen. De hiermee gerealiseerde CO₂-besparing verderop in de keten is zichtbaar als een negatieve emissie binnen de categorie grondstoffen en producten.

In 2025 is eveneens ingezet op hergebruik van materialen, maar was de toepasbaarheid van herbruikbare straatstenen aanzienlijk lager dan in 2024. Hierdoor kon minder CO₂-reductie worden gerealiseerd vanuit deze maatregel en neemt de besparing binnen scope 3 af ten opzichte van het voorgaande jaar.

De resultaten laten zien dat circulair materiaalgebruik een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan CO₂-reductie binnen de keten. De organisatie blijft daarom actief zoeken naar mogelijkheden om hergebruik van materialen verder te stimuleren en waar mogelijk toe te passen binnen toekomstige projecten.

5. Aanbevelingen

Uit de energiebeoordeling blijkt dat de genomen maatregelen bijdragen aan een daling van de CO₂-uitstoot per euro omzet. Tegelijkertijd neemt de absolute uitstoot toe als gevolg van de sterke groei van de organisatie. Om deze trend verder te verbeteren worden de volgende aanbevelingen gedaan.

1. Voorbereiding nieuwbouw kantoor

De geplande nieuwbouw biedt de grootste kans om het energieverbruik van de huisvesting structureel te verlagen. Aanbevolen wordt om tijdens de ontwerpfase nadrukkelijk aandacht te besteden aan:

- hoogwaardige isolatie;
- toepassing van zonnepanelen;
- duurzame verwarmings- en ventilatiesystemen;
- uitbreiding van laadvoorzieningen;
- mogelijkheden voor energieopslag.

2. Verdere elektrificatie wagenpark en materieel

De elektrificatie van het wagenpark heeft aantoonbaar geleid tot een afname van het dieselverbruik. Aanbevolen wordt deze lijn voort te zetten door:

- bedrijfswagens bij vervanging standaard elektrisch uit te voeren;
- de inzet van elektrisch materieel verder uit te breiden;
- de mogelijkheden voor emissieloos werken op projecten actief te onderzoeken.

3. Structureren van laadstromen

Door de groei van het aantal elektrische voertuigen neemt het laden op externe locaties toe. Hierdoor ontstaat minder inzicht in de herkomst van de gebruikte elektriciteit.

Aanbevolen wordt om in 2026 een onderzoek uit te voeren naar:

- centrale registratie van laadgegevens;
- gebruik van aantoonbaar groene laadstroom;
- uitbreiding van laadfaciliteiten op eigen locaties;
- koppeling van laadvoorzieningen aan de nieuwbouwplannen.

4. Uitbreiding circulair materiaalgebruik

De resultaten van het hergebruik van straatstenen tonen aan dat aanzienlijke CO₂-reductie mogelijk is binnen de keten.

Aanbevolen wordt om:

- hergebruik van materialen standaard mee te nemen in projectvoorbereidingen;
- nieuwe circulaire ketenanalyses te onderzoeken;
- opdrachtgevers actief te betrekken bij circulaire oplossingen.

5. Certificering ROS Groep

Binnen de verschillende werkmaatschappijen van de ROS Groep zijn de afgelopen jaren omvangrijke investeringen gedaan in verduurzaming, elektrificatie en emissiereductie.

Aanbevolen wordt om in 2026 te onderzoeken of certificering op holdingniveau meerwaarde biedt voor de verdere sturing op CO₂-reductie en duurzaamheid.

6. Voorbereiding CO₂-Prestatieladder 4.0

De overgang naar CO₂-Prestatieladder versie 4.0 vraagt om een bredere benadering van klimaat- en energietransitie.

Aanbevolen wordt om in 2026:

- de huidige doelstellingen te herijken;
- een klimaattransitieplan op te stellen;
- de keten- en stakeholderanalyse te actualiseren;
- de organisatie voor te bereiden op de eisen van versie 4.0.

Op basis van de managementbeoordeling zal worden vastgesteld welke aanbevelingen worden omgezet in concrete maatregelen en welke acties in de komende rapportageperiode worden uitgevoerd.