

Inhoud

Inleiding.....	2
OPZET CO2 PRESTATIELADDER.....	3
Activiteiten van het bedrijf.....	3
Organisatiegrenzen	3
Boundary Analyse en bepaling categorie	4
Bedrijfsonderdelen, Emissie inventaris en energiestromen	5
Scope 1 – Directe emissies	5
Scope 2 – Indirecte emissies	6
Overige factoren die van invloed zijn op emissies	6
Energiebeoordeling 2025	7
Energiebeleid.....	8
Werkelijk CO2 verbruik 2025 en verwachtingen 2026.....	9
Communicatie van het energiebeleid	12
CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	13
Conclusie	13
Aanbeveling.....	13
BIJLAGE 1 Rapportage volgens NEN-EN-ISO 14064.....	15

Inleiding

Het gebruik van fossiele brandstoffen leidt tot de uitstoot van broeikasgassen en heeft daarmee negatieve gevolgen voor het klimaat en het milieu. Wetenschappelijke consensus toont aan dat de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer toeneemt en dat menselijke activiteiten, met name het gebruik van fossiele brandstoffen, hier een belangrijke oorzaak van zijn. Overheden, organisaties en bedrijven nemen daarom steeds vaker maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen te beperken en bij te dragen aan de energietransitie.

VIB Netwerken B.V. onderkent haar verantwoordelijkheid met betrekking tot de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen die voortkomen uit haar bedrijfsactiviteiten. In het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen en continue verbetering heeft VIB Netwerken B.V. ervoor gekozen inzicht te verkrijgen in de omvang van haar CO₂-uitstoot door het opstellen van een CO₂-footprint conform de eisen van de CO₂-Prestatieladder versie 3.1.

De CO₂-footprint brengt de emissies in kaart die voortkomen uit de activiteiten van de organisatie. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen scope 1 emissies (directe emissies door eigen verbranding van brandstoffen, zoals bedrijfsvoertuigen en materieel) en scope 2 emissies (indirecte emissies door ingekochte energie, zoals elektriciteitsverbruik). Het periodiek opstellen en actualiseren van de CO₂-footprint vormt de basis voor het identificeren van de belangrijkste emissiebronnen binnen de organisatie.

Op basis van dit inzicht stelt VIB Netwerken B.V. reductiedoelstellingen vast en worden gerichte maatregelen bepaald om de CO₂-uitstoot te reduceren. Deze doelstellingen en maatregelen maken onderdeel uit van het energiebeleid en het CO₂-reductiemanagementsysteem van de organisatie. Binnen dit managementsysteem worden verantwoordelijkheden, monitoring, rapportage en evaluatie geborgd, zodat structureel wordt gestuurd op het behalen van de gestelde reductiedoelstellingen en continue verbetering van de CO₂-prestaties. De monitoring van CO₂-emissies vindt minimaal halfjaarlijks plaats, waarbij afwijkingen, verbetermaatregelen en voortgang ten opzichte van de reductiedoelstellingen worden geanalyseerd en gerapporteerd aan het management.

Door certificering op trede 3 van de CO₂-Prestatieladder committeert VIB Netwerken B.V. zich aan het structureel inzichtelijk maken van haar CO₂-emissies, het realiseren van CO₂-reductie binnen de eigen organisatie en het transparant communiceren over de voortgang en resultaten. Daarnaast stimuleert deelname aan de CO₂-Prestatieladder kennisdeling en samenwerking binnen de sector om verdere CO₂-reductie te realiseren.

OPZET CO₂ PRESTATIELADDER

Dit rapport is opgesteld conform de methodiek van de CO₂-Prestatieladder versie 3.1. De Prestatieladder bouwt voort op het Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol), een internationaal erkend kader dat een stapsgewijze aanpak biedt voor het inzichtelijk maken en berekenen van de CO₂-footprint van organisaties. De CO₂-footprint brengt zowel scope 1 emissies (directe emissies uit eigen verbranding van brandstoffen) als scope 2 emissies (indirecte emissies door ingekochte energie) in kaart, waardoor een volledig beeld ontstaat van de directe en indirecte CO₂-uitstoot van de organisatie. Op basis van deze footprint kunnen reductiedoelstellingen worden vastgesteld en worden maatregelen gedefinieerd binnen het CO₂-reductiemanagementsysteem, waarmee VIB Netwerken B.V. structureel sturing geeft aan het verminderen van haar CO₂-uitstoot en het realiseren van continue verbetering.

Activiteiten van het bedrijf

VIB Netwerken B.V. is een organisatie met een lange historie en een sterke reputatie binnen de netwerkinfrastructuursector. Met ongeveer 90 vaste medewerkers beschikt de organisatie over ruime expertise om diverse disciplines binnen de branche op hoog niveau uit te voeren. Het werkgebied van VIB Netwerken B.V. beslaat hoofdzakelijk Nederland.

De kernactiviteiten omvatten het aanleggen, beheren en onderhouden van coax-, glas- en datanetwerken, inclusief de bijbehorende apparatuur. Daarnaast voert de organisatie zowel preventief als correctief onderhoud uit, waardoor de continuïteit en kwaliteit van de netwerkinfrastructuur en dienstverlening gewaarborgd zijn. Sinds 2025 zijn de activiteiten uitgebreid naar de energiesector, waarmee VIB Netwerken B.V. ook diensten levert voor de aanleg van energienetwerken.

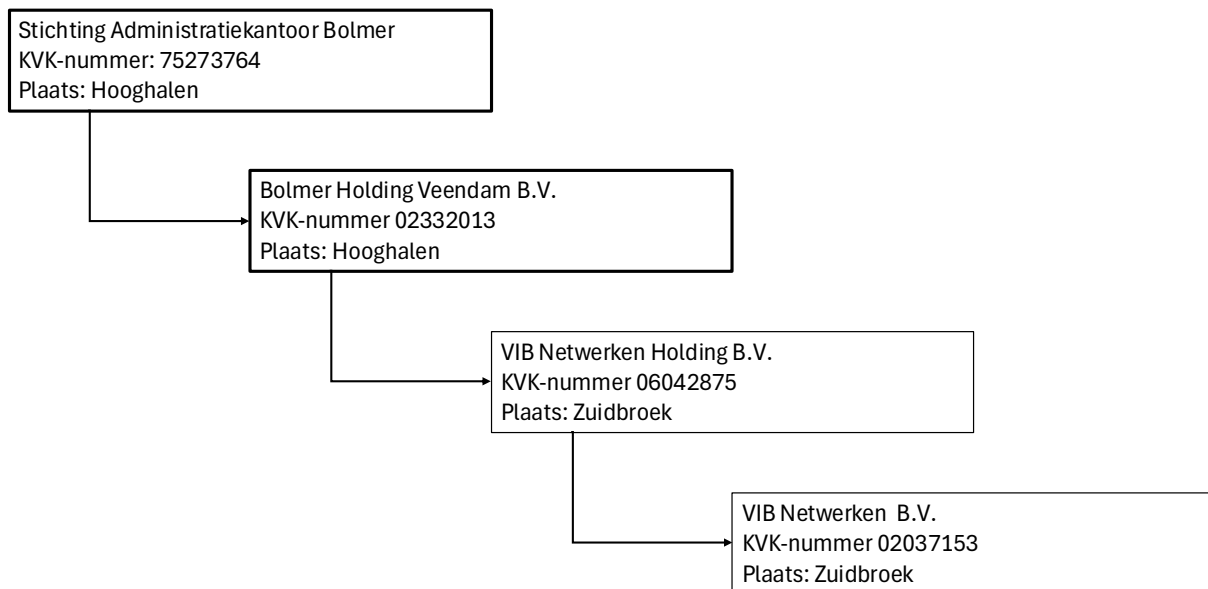
Organisatiegrenzen

Om de CO₂-footprint van VIB Netwerken B.V. te bepalen, worden eerst de organisatiegrenzen vastgesteld. Dit betekent dat wordt bepaald welke activiteiten en entiteiten binnen de scope van de CO₂-inventarisatie vallen.

Bij VIB Netwerken B.V. zijn alle activiteiten waarbij de organisatie de operationele regie voert meegenomen in de CO₂-inventarisatie. Dit is conform de richtlijnen van het Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol, Hoofdstuk 3: Setting Organizational Boundaries).

Voor de afbakening is gekozen voor de operational control methode, wat inhoudt dat VIB Netwerken B.V. verantwoordelijk is voor alle emissies van activiteiten die zij operationeel beheert, ongeacht eigendom van de assets of contracten met derden. Dit maakt het mogelijk een volledig en consistent beeld te krijgen van de CO₂-emissies die direct door de organisatie worden beïnvloed.

De schematische weergave van deze afbakening laat zien hoe de verschillende afdelingen, projecten en operationele processen binnen de organisatie worden meegenomen in de CO₂-inventarisatie, inclusief directe en indirecte emissies binnen de operationele controle.



Binnen de concernstructuur van VIB Netwerken B.V. zijn er tussen VIB Netwerken B.V. en de moeder- en zusterbedrijven geen financiële verplichtingen of geldstromen. Daarnaast vinden in de stichting en de holding geen primaire operationele activiteiten plaats.

Hierdoor is de CO₂-footprint uitsluitend van toepassing op VIB Netwerken B.V., en zijn alleen de activiteiten die zij operationeel beheert meegenomen in de inventarisatie. Dit sluit volledig aan bij de gekozen methode van operationele controle volgens het Greenhouse Gas Protocol.

Boundary Analyse en bepaling categorie

Bij het bepalen van de organisatiegrenzen zijn alle activiteiten waarover de VIB Netwerken B.V. de regie voert, meegenomen in de CO₂ inventarisatie (Greenhouse Gas Protocol Hoofdstuk 3 Setting Organizational Boundaries). Hierbij is gebruik gemaakt van de operational control methode conform het Green House Gasprotocol.

In 2023 bedroeg de CO₂ uitstoot van het bedrijf 640 Ton en hiermee wordt het bedrijf voor de CO₂-certificatie als klein bedrijf aangemerkt.

Bedrijfsonderdelen, Emissie inventaris en energiestromen

De CO₂-footprint van VIB Netwerken heeft betrekking op de volgende aspecten:

- Kantoorpanden en werkplaatsen in Zuidbroek, Drachten en Zwolle (gegevens uitsluitend over 2025).
- Brandstofverbruik voor alle vervoermiddelen en overig materieel.
- Laadpalen voor elektrische vervoermiddelen van werknemers.
- Zakelijk verkeer met privéauto's.

Conform de CO₂-prestatieladder wordt onderscheid gemaakt tussen drie bronnen van emissie, ook wel scopes genoemd:

- Scope 1 – Directe emissies: emissies die direct vrijkomen vanuit eigen bronnen, zoals verbranding van brandstoffen in voertuigen en verwarming van panden met gas.
- Scope 2 – Indirecte emissies: emissies die vrijkomen bij de productie van aangekochte elektriciteit en warmte.

Om de CO₂-uitstoot van het bedrijf te bepalen, is per bedrijfs onderdeel gekeken naar de verschillende energiestromen. In onderstaande tabel (of overzicht) zijn de energiestromen en bijbehorende emissies per bedrijfs onderdeel weergegeven.

Bedrijfs onderdeel	Energiestromen
Kantoor en werkplaats	Elektriciteitsverbruik Gasverbruik
Laadeenheden werknemers thuis	Elektriciteitsverbruik
Mobiliteit	Brandstof transportmiddelen en machines

Scope 1 – Directe emissies

Deze emissies komen direct uit bronnen die in eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de organisatie. Voor VIB Netwerken zijn dat:

- **Brandstofverbruik eigen wagenpark**
 - Benzine en diesel voor dienstauto's, bestelwagens en werkvoertuigen.
- **Verwarming van kantoren en werkplaatsen**
 - Aardgasgebruik voor verwarming en warm water.

Belangrijke beïnvloedende factoren:

- Rijgedrag van chauffeurs (agressief rijden verhoogt brandstofverbruik).
- Technische staat van voertuigen en installaties.
- Bandenspanning van voertuigen (te lage spanning verhoogt verbruik).

- Organisatie van ritten/planning (effectief routebeheer kan verbruik reduceren).

Scope 2 – Indirecte emissies

Deze emissies komen voort uit ingekochte energie (elektriciteit) die extern wordt opgewekt:

- **Elektriciteitsverbruik**
 - Op kantoor en in werkplaatsen.
 - Thuisgebruik bij werknemers met laadpalen voor elektrische voertuigen.

Belangrijke beïnvloedende factoren:

- Techniek van apparaten en verlichting (energie-efficiëntie).
- Organisatie van werkzaamheden (bijv. licht- en apparatenbeheer).

Overige factoren die van invloed zijn op emissies

Naast het directe verbruik zijn er organisatorische en gedragsmatige factoren die de CO₂-uitstoot kunnen beïnvloeden:

- **Rijgedrag** → bespaart brandstof.
- **Techniek** → efficiëntere voertuigen of elektrische voertuigen.
- **Organisatie** → ritplanning, thuiswerken, energiebesparende maatregelen.
- **Bandenspanning** → correct onderhouden verlaagt brandstofverbruik.

Rijgedrag

Het brandstofverbruik van voertuigen wordt mede beïnvloed door het rijgedrag van medewerkers. Binnen de organisatie wordt hier actief aandacht aan besteed. Medewerkers worden zich bewust gemaakt van hun rijgedrag en de invloed daarvan op het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot. Dit gebeurt onder andere door het onderwerp regelmatig te behandelen tijdens toolboxmeetings en interne communicatie.

Techniek

Bij het vernieuwen van het wagenpark en materieelstukken onderzoekt de organisatie telkens de beschikbare technische mogelijkheden om de CO₂-uitstoot te verminderen. In de komende jaren zullen traditionele voertuigen en materieel stapsgewijs worden vervangen door milieuvriendelijkere en minder vervuilende alternatieven. Op deze manier draagt de organisatie actief bij aan de reductie van haar CO₂-voetafdruk.

Organisatie

Om de CO₂-uitstoot te beperken, worden werkzaamheden binnen de organisatie zo efficiënt mogelijk gepland en georganiseerd. Dit betekent onder andere dat routes voor voertuigen en materieel zorgvuldig worden geoptimaliseerd, werkzaamheden zoveel mogelijk worden gebundeld en inzet van personeel en middelen wordt afgestemd op de werkelijke behoefte. Door deze efficiënte planning wordt onnodig brandstofverbruik verminderd en draagt de organisatie actief bij aan de reductie van haar CO₂-voetafdruk.

Bandenspanning

Medewerkers zijn via toolboxen geïnformeerd over het belang van de juiste bandenspanning. Een correcte bandenspanning vermindert het brandstofverbruik, verhoogt de veiligheid en verlengt de levensduur van voertuigen en materieel. Door regelmatig de spanning te controleren en waar nodig bij te stellen, draagt de organisatie bij aan het beperken van brandstofverbruik en daarmee aan de reductie van de CO₂-uitstoot. Deze bewustwording onder medewerkers ondersteunt het bredere doel van een efficiënter en duurzamer wagenpark- en materieelbeheer.

Energiebeoordeling 2025

De energiebeoordeling voor 2025 is opgesteld conform de eisen van ISO 50001, clausule 6.3, en bestaat uit de volgende onderdelen:

- a) **Analyse op hoofdlijnen van energieverbruik** – Hierbij wordt het huidige en historische energieverbruik in kaart gebracht. Door inzicht te krijgen in trends en patronen kan de organisatie gericht maatregelen nemen die het energieverbruik verlagen, wat direct bijdraagt aan het verminderen van de CO₂-uitstoot.
- b) **Gedetailleerde analyse van significante energiegebruikers** – Faciliteiten, apparaten en processen die een grote invloed hebben op het energieverbruik worden geïdentificeerd. Door deze “energievreters” te optimaliseren of te vervangen door efficiëntere alternatieven, wordt het brandstof- en elektriciteitsverbruik verlaagd en daarmee de CO₂-uitstoot gereduceerd.
- c) **Identificeren en documenteren van verbeterkansen** – Op basis van de analyses worden prioriteiten gesteld voor energiebesparende maatregelen. Het systematisch implementeren van deze verbeteringen, zoals efficiënter materieelgebruik, geoptimaliseerde processen of verduurzaming van voertuigen, resulteert in een meetbare vermindering van de CO₂-voetafdruk van de organisatie.

a) Een analyse op hoofdlijnen

Vanaf 2023 wordt de CO₂-uitstoot systematisch berekend. Uit de berekeningen van de afgelopen jaren blijkt dat de uitstoot voornamelijk wordt bepaald door het brandstofverbruik van voertuigen en materieel. Dit inzicht maakt het mogelijk gerichte maatregelen te nemen om het brandstofverbruik te verminderen en daarmee de CO₂-voetafdruk van de organisatie te verlagen.

b) Een gedetailleerdere analyse

Uit de berekeningen van de afgelopen jaren blijkt dat meer dan 99% van de CO₂-uitstoot binnen de organisatie wordt veroorzaakt door brandstofverbruik. Op basis van deze bevindingen heeft de directie besloten het wagenpark gefaseerd te vernieuwen.

Het gefaseerd vervangen van voertuigen houdt in dat traditionele voertuigen stap voor stap worden vervangen door milieuvriendelijkere en energie-efficiëntere alternatieven, zoals elektrische of hybride voertuigen. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan voertuigen met het hoogste brandstofverbruik of de grootste CO₂-uitstoot, zodat de grootste impact in de eerste fasen wordt gerealiseerd.

Naast vervanging wordt bij de aanschaf van nieuwe bedrijfsbussen rekening gehouden met maximale emissies. Alleen voertuigen die voldoen aan strenge brandstofefficiëntie- en CO₂-eisen worden toegevoegd aan het wagenpark.

In 2025 zijn nagenoeg alle bedrijfsbussen vervangen. Gezien de nieuwe regelgeving omtrent de pseudo-eindheffing zal de focus vanaf dat moment liggen op de elektrificatie van alle personenauto's binnen de organisatie. Door deze aanpak wordt de CO₂-uitstoot verder verminderd, terwijl operationele continuïteit en financiële haalbaarheid worden gewaarborgd.

c) Het identificeren en vastleggen van prioriteiten voor kansen ter verbetering van energieprestaties

In hoofdstuk 3 is per scope aangegeven welke kansen momenteel zijn verwerkt in de doelstellingen voor het jaar 2025.

De berekeningen van de CO₂-uitstoot zijn gebaseerd op de facturen en nota's van de leveranciers van brandstoffen en energie, waardoor een betrouwbaar overzicht ontstaat van het actuele energie- en brandstofverbruik.

Energiebeleid

Het energiebeleid van onze organisatie is erop gericht om bij het verlenen van diensten een positieve bijdrage te leveren aan de reductie van de landelijke CO₂-uitstoot.

Op basis van dit beleid en de inzichten die zijn verkregen tijdens de energiebeoordeling worden jaarlijks concrete doelstellingen vastgesteld per scope. Deze doelstellingen worden praktisch vertaald naar maatregelen zoals:

Optimalisatie van het wagenpark en materieel: Gefaseerd vervangen van voertuigen en materieel door energie-efficiëntere en elektrische alternatieven, en beperking van de emissies bij nieuw aangeschafte voertuigen.

Efficiëntie in planning en uitvoering: Werkzaamheden en routes worden zo efficiënt mogelijk gepland om onnodig brandstofverbruik te beperken.

Operationeel bewustzijn van medewerkers: Toolboxen en trainingen zorgen dat medewerkers bijvoorbeeld letten op juiste bandenspanning en zuinig rijgedrag, waardoor brandstofverbruik en CO₂-uitstoot worden verlaagd.

Monitoring en rapportage: Het energieverbruik en brandstofgebruik worden systematisch geregistreerd aan de hand van leveranciersnota's en interne registraties, waardoor de CO₂-uitstoot per scope nauwkeurig kan worden berekend en gevolgd.

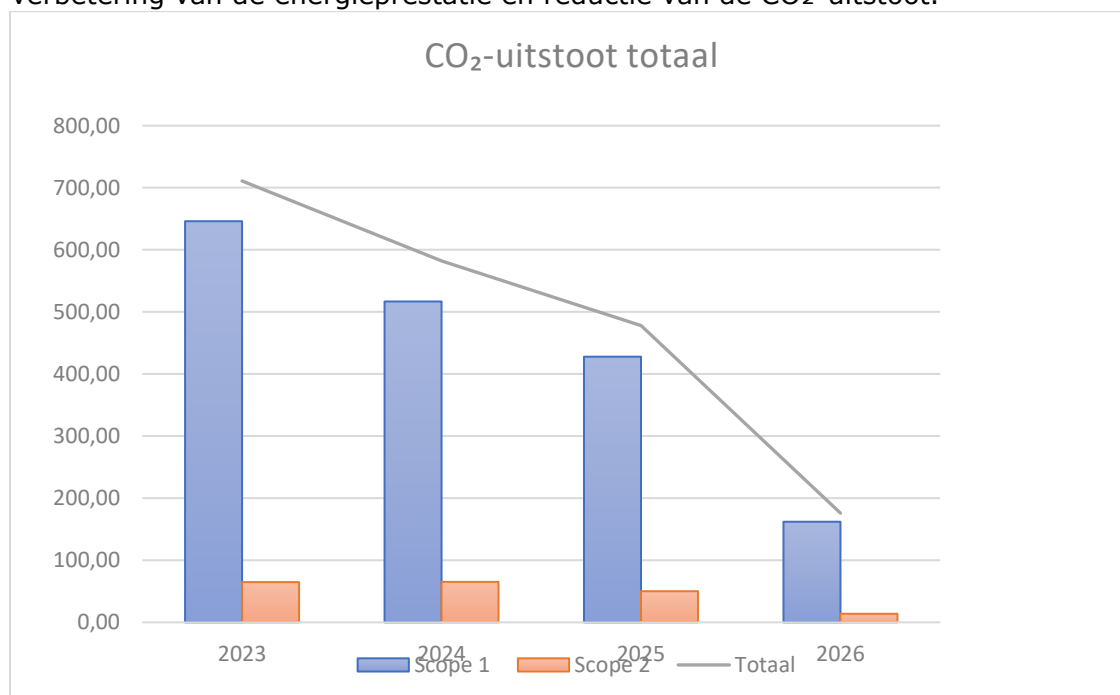
Door deze maatregelen te implementeren, kunnen de jaarlijkse doelstellingen per scope worden omgezet in meetbare CO₂-reductie. Dit maakt het mogelijk om zowel de voortgang te monitoren als bij te sturen waar nodig, zodat de organisatie haar energieprestatie continu verbetert en een aantoonbare bijdrage levert aan de landelijke CO₂-reductie.

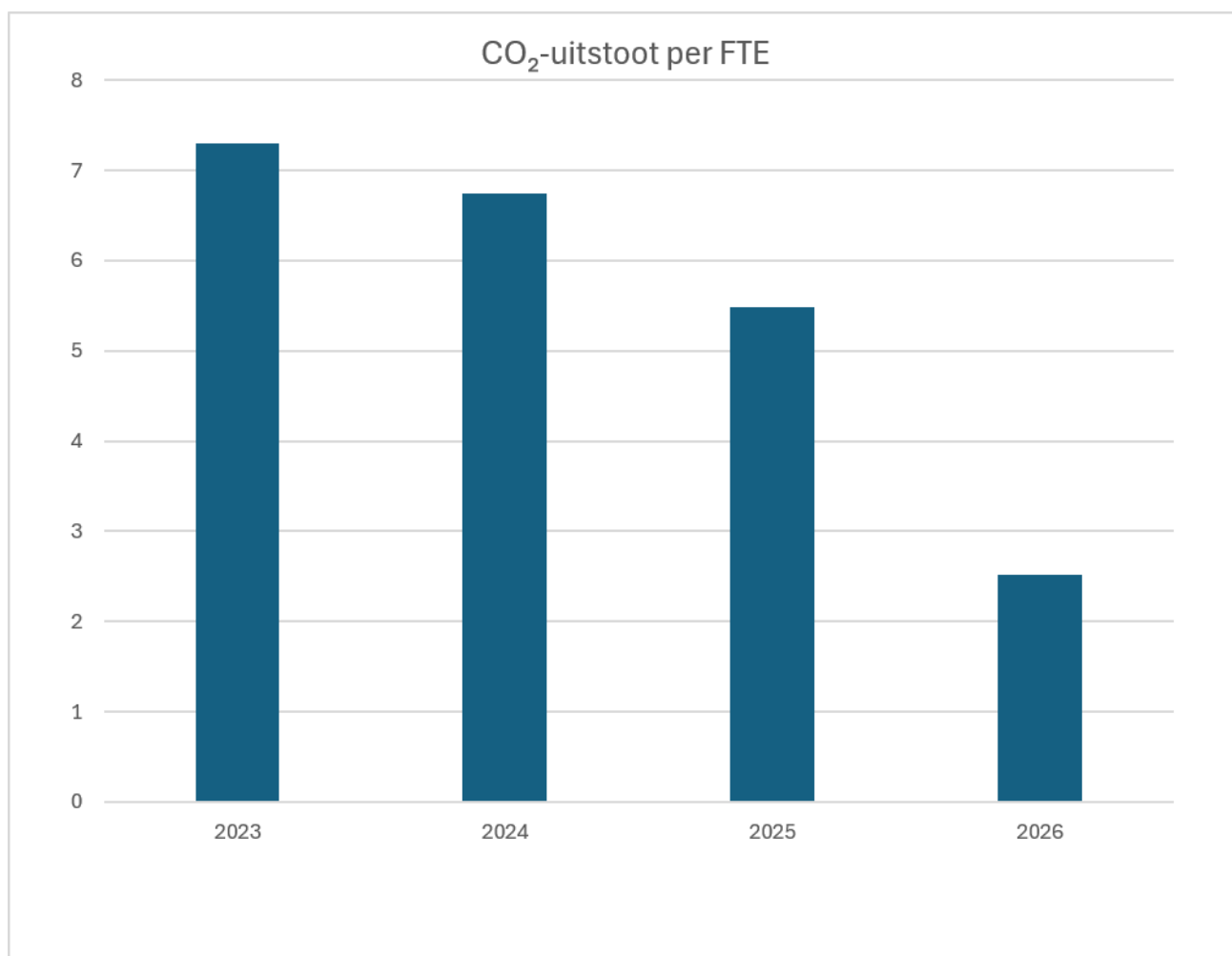
Werkelijk CO₂ verbruik 2025 en verwachtingen 2026

In de onderstaande grafiek is de CO₂-uitstoot vanaf 2023 weergegeven. Deze gegevens vormen de basis voor het vaststellen van de CO₂-doelstellingen voor de opvolgende jaren en bieden inzicht in de voortgang van het reductiebeleid.

De grafiek wordt gebruikt om concreet te monitoren hoe effectief de genomen maatregelen zijn geweest, zoals het optimaliseren van het wagenpark, het vervangen van materieel door energie-efficiëntere alternatieven, en efficiëntie in planning en uitvoering. Door de CO₂-uitstoot per scope te analyseren, kan de organisatie beoordelen welke onderdelen van het beleid de grootste impact hebben gehad en waar aanvullende acties nodig zijn.

Daarnaast ondersteunt de grafiek bij het bijsturen van het actieplan: als bepaalde doelstellingen niet worden gehaald, kunnen aanvullende maatregelen worden ingevoerd, zoals intensievere inzet van elektrische voertuigen, aanvullende training van medewerkers of verdere optimalisatie van werkprocessen. Op deze manier fungeert de grafiek niet alleen als historisch overzicht, maar ook als actief instrument voor continue verbetering van de energieprestatie en reductie van de CO₂-uitstoot.





Op basis van het werkelijke energie- en brandstofverbruik is een doelstelling vastgesteld voor het jaar 2026. Het streven is om het verbruik te beperken tot maximaal 95% van het verbruik in 2025.

Deze doelstellingen zijn vastgesteld omdat ze goed aansluiten bij de aard van de werkzaamheden en de mate van invloed die onze organisatie heeft op de keuze van vervoer en inzet van materieel. Op deze manier ontstaat een consistente en betrouwbare basis voor vergelijking van het energieverbruik en de CO₂-uitstoot over meerdere jaren. Hierdoor kan de organisatie zowel de voortgang monitoren als gerichte maatregelen nemen om de energieprestatie en CO₂-reductie continu te verbeteren. Voor het behalen van deze doelstellingen worden de volgende maatregelen ingezet:

De kolom verwachte bijdrage vermeldt het percentage van de totale reductiedoelstelling van 5 % voor het jaar 2026, dit komt neer op 26,29 Ton CO₂ reductie ten opzichte van 2025 bij dezelfde bezetting.

Geïntegreerd Actieplan CO₂-reductie 2026

Onderstaande tabel geeft de geplande maatregelen, verantwoordelijke partijen, de verwachte bijdrage aan de CO₂-reductie en het streefjaar weer.

Hoe	Wie	Verwachte Bijdrage	TON CO ₂	Wanneer
Efficiënter plannen	Planning	1,0%	4,78	31-12-2026
Samen rijden	Uitvoering	2,0%	9,56	31-12-2026
Duurzamer reizen	Alle medewerkers	0,5%	2,39	31-12-2026
Meer opdrachten in de regio	Uitvoering	2,0%	9,56	31-12-2026

Toelichting maatregelen:

- **Efficiënter plannen:** Werkzaamheden en routes worden zo efficiënt mogelijk gepland om brandstofverbruik en CO₂-uitstoot te verminderen.
- **Samen rijden:** Medewerkers worden gestimuleerd om voertuigen te delen bij gezamenlijke opdrachten, waardoor het aantal gereden kilometers en het brandstofverbruik daalt.
- **Duurzamer reizen:** Alle medewerkers worden bewust gemaakt van zuinig en duurzaam reisgedrag, zoals het gebruik van elektrische voertuigen of openbaar vervoer waar mogelijk.
- **Meer opdrachten in de regio:** Door werkzaamheden dichterbij uit te voeren, worden lange ritten beperkt. Dit vermindert brandstofverbruik en CO₂-uitstoot en ondersteunt de andere initiatieven.

Verwachte impact:

De gecombineerde uitvoering van deze maatregelen draagt bij aan het behalen van de CO₂-doelstelling voor 2026, namelijk maximaal 95% van het verbruik ten opzichte van 2025.

Beoordeling van de doelstellingen

Bij het vaststellen van de CO₂-doelstellingen voor onze organisatie is gekeken naar informatie van de SKAO-site en naar vergelijkbare handels- en transportbedrijven binnen de sector. Door deze benchmark konden wij onze doelstellingen in een branchecontext plaatsen en toetsen op haalbaarheid en ambitie.

Hieruit blijkt dat een reductiedoelstelling van 5% voor het jaar 2026 zowel ambitieus als realistisch is voor onze organisatie als middenmoter in de sector. Deze doelstelling houdt rekening met onze operationele invloed, beschikbare middelen en de aard van de werkzaamheden.

Ter vergelijking: veel aannemersbedrijven, die doorgaans een groter aandeel van hun uitstoot kunnen beïnvloeden via materieel en projecten, stellen zich als doel om het CO₂-verbruik binnen vijf jaar met circa 25% te reduceren. Voor onze organisatie zou een

dergelijke reductie op korte termijn niet haalbaar zijn, gezien de beperkte directe invloed op factoren zoals transportafstanden, klantlocaties en type materieel.

Door een doelstelling van 5% te hanteren, kan de organisatie:

Een realistische maar ambitieuze reductie nastreven die daadwerkelijk binnen de operationele mogelijkheden ligt.

Continue verbetering monitoren, door jaarlijks de voortgang te volgen en bij te sturen waar mogelijkheden tot besparing worden gevonden.

Benchmarking toepassen om in de toekomst, na ervaring met maatregelen en technologisch vernieuwing van het wagenpark en materieel, de doelstellingen eventueel op te hogen.

Deze aanpak zorgt ervoor dat de doelstelling zowel representatief is voor onze branchepositie als motiverend en haalbaar voor de organisatie en medewerkers.

Realisatie tot en met December 2025

Over de periode januari tot en met juni en juli tot en met december 2024 is de CO₂ uitstoot berekend met onderstaande resultaten:

	Realisatie 2024	Doelstelling 2025	Realisatie 1-1-25 t/m 30-6-25	Realisatie 1-7-25 t/m 31-12-25	Realisatie 2025	Realisatie 1-1-26 t/m 30-6-226
Scope 1	516,82	490,98	234,40	193,49	427,89	162,27
Scope 2	65,17	61,91	26,09	24,06	50,15	13,85
Totaal	581,99	552,89	260,50	217,54	478,04	176,12

Bij de berekening van het energieverbruik tot en met juni is een schatting gemaakt gebaseerd op 50% van het stroomverbruik van 2025. Gezien het geringe effect op de CO₂ uitstoot kan worden volstaan met een schatting.

Communicatie van het energiebeleid

VIB Netwerken kent een platte organisatiestructuur en overlegt feitelijk dagelijks over de voortgang van de projecten en eventuele bijzonderheden. Voor het creëren van draagvlak binnen het bedrijf wordt het reguliere voortgangsoverleg gebruikt. Met ingang van het jaar 2022 wordt minimaal eens per halfjaar de voortgang van de CO₂ doelstellingen besproken. De volgende communicatiestructuur is opgenomen in het kwaliteitshandboek.

Stakeholder	Onderwerp	Frequentie	Verslagen-medium
Opdrachtgever	CO ₂ reductiemogelijkheden bespreken Prestaties CO ₂	Bij projectoverleg	Besprekingen met opdrachtgever

			tijdens de gunningsfase
Leveranciers	Reductie brandstofverbruik leveranciers	Tijdens leveranciersbeoordeling Tijdens gesprekken met leveranciers	Managementbeoordeling
Deskundigen kwaliteitszorg	CO ₂ reductiemogelijkheden bespreken Prestaties CO ₂	Twee keer per jaar tijdens de interne audits	Auditrapportages
Medewerkers	Doelstellingen, maatregelen, maatregelen die door personeel moeten worden genomen, gedrag-gebruik machines-reductie brandstofverbruik	Toolboxen minimaal vier keer per jaar waarvan minimaal eens per jaar een evaluatie van CO ₂ doelstellingen opgenomen dient te worden	Presentielijst
Overheid	CO ₂ reductiemogelijkheden bespreken Prestaties CO ₂	Bij aanvraagbeoordelingen van nieuwe aanvragen	Aanbestedingen Tenders

Daarnaast wordt ieder half jaar via de website gecommuniceerd over de CO₂ prestaties.

Projecten met gunningsvoordeel

Er zijn geen projecten met gunningsvoordeel.

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de CO₂ inventarisatie van VIB Netwerken besproken. Tevens worden in dit hoofdstuk verbeterpunten gegeven voor een nauwkeurigere footprint.

Conclusie

Uit de berekeningen die zijn gemaakt tijdens de voorbereiding op de CO₂ certificatie is gebleken dat het bedrijf voldoende inzicht heeft in de CO₂ uitstoot om in de toekomst verdere besparingen mogelijk te maken.

Aanbeveling

Gezien de huidige wijze van registratie van gegevens zijn in het verzamelen van gegevens op dit moment geen verbeterpunten.

Een verbetering is te halen in het beperken van dieselverbruik. Dit kan door nieuwe

voertuigen aan te schaffen die zuiniger zijn in het verbruik, maar ook door het transport slimmer te organiseren. Tenslotte wordt als gevolg van de inzichten die zijn verkregen uit de ketenanalyse vanaf 2022 aanbevolen om met andere opdrachtgevers in overleg te gaan om te onderzoeken of er soortgelijke mogelijkheden zijn.

BIJLAGE 1 Rapportage volgens NEN-EN-ISO 14064

Deze CO₂ inventarisatie is opgesteld in overeenstemming met de eisen uit NEN-EN-ISO 14064;2019. Onderstaand is de volgende referentietabel opgenomen.

ISO 14064-1	Eisen 9.3.1	Beschrijving	Hoofdstuk /paragraaf onderhavig rapport
	A	Beschrijving van rapporterende organisatie	CO2 totaaldocument 2.2/2.3
	B	Verantwoordelijke persoon/personen	CO2 totaaldocument 2.2/2.3
	C	Periode waarover organisatie rapporteert	CO2 totaaldocument (2021)
5.1	D	Documentatie van de organisatorische grenzen	CO2 totaaldocument 2.3
	E	Documentatie van genoemde organisatorische grenzen en bijbehorende criteria	CO2 totaaldocument 2.3
5.2.2	F	Directe GHG emissies gescheiden in ton CO ₂	CO2 totaaldocument 2.5
Bijlage D	G	Beschrijving van CO ₂ uitstoot door biomassa	Niet van toepassing
5.2.2	H	GHG verwijderingen in ton CO ₂	Niet van toepassing
5.2.3	I	Verklaring van weglaten CO ₂ bronnen en -putten	CO2 totaaldocument
5.2.4	J	Indirecte GHG emissies gescheiden in ton CO ₂	Scope 2 CO2 totaaldocument 2.5
6.4.1	K	GHG emissie inventarisatie basis jaar	CO2 totaaldocument 2.5
6.4.1	L	Verklaring verandering en nacalculaties van basisjaar	n.v.t.
6.2	M	Referentie/beschrijving incl. reden voor gekozen berekenmethode	Niet van toepassing

6.2	N	Verklaring veranderingen in gekozen berekenmethode t.o.v. andere jaren	Niet van toepassing
6.2	O	Referentie/documentatie van gebruikte GHG factoren en verwijderdata	CO2 totaaldocument
8.3	P	Beschrijving impact van onzekerheden op accuraatheid GHG emissies en verwijderdata	CO2 totaaldocument
8.3	Q	Onzekerheden van beoordelings-omschrijvingen en uitkomsten	CO2 totaaldocument
	R	Opmerking dat emissie inventaris is gemaakt in overeenstemming met NEN-EN-ISO 14064-1:2019	CO2 totaaldocument bijlage
	S	Opmerking dat emissie inventarisatie is geverifieerd incl. type verificatie	n.v.t.
	T	de GWP-waarden die bij de berekening zijn gebruikt, evenals hun bron.	n.v.t.