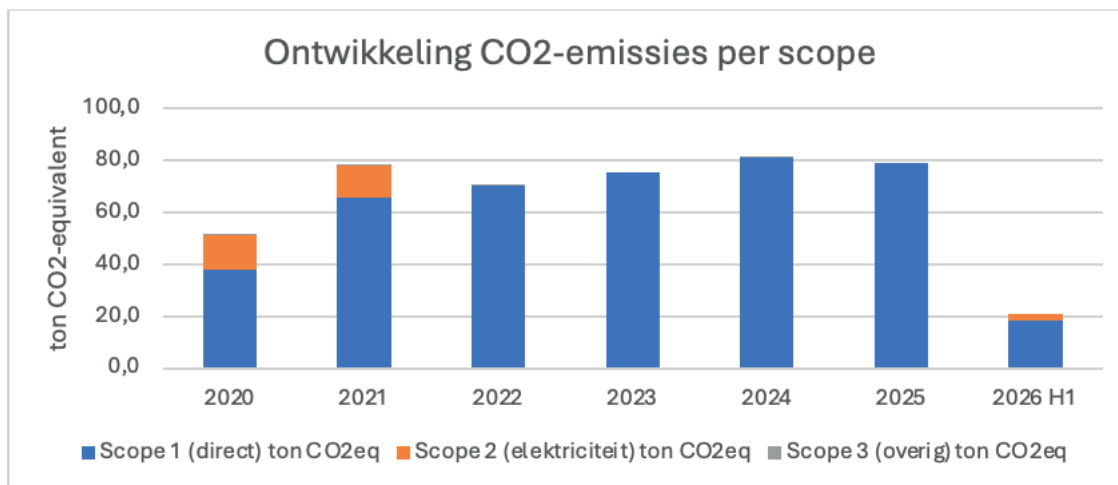


CO2-Footprint Totaal 2025



Door verdere toename van projecten en projecten die verder van Weert liggen zien we een absolute afname van scope 1 emissies door brandstof t.b.v. eigen transport.

De bijdrage van scope 2 emissies is sinds 2022 naar nul gebracht door het inkopen van groene elektriciteit. Sinds begin 2026 is een elektrische auto aangeschaft als vervanging van een brandstofwagen; hierbij wordt voorlopig gerekend met grijze stroom zodat er een lichte toename is van CO2-emissie in deze scope.

Ten aanzien van reductie van scope-3 emissies richten we ons, samen met onze externe transporteur op het toepassen van moderne wagens met (minimaal EUR5) en HVO op onze projecten (met name met gunningsvoordeel). Hiermee zijn sinds 2024 afspraken gemaakt. Eind 2025 is een elektrische vrachtwagen geleverd die wordt ingezet op onze projecten.

We hebben de ambitie in 2026 gecertificeerd te worden tegen de eisen van het Handboek versie 4.0; we beschouwen ons als 'middenmoter' t.a.v. de gestelde reductiedoelen.

| Doelstellingen 2025 | | | | |
|---|--------|--|--|---|
| CO2 reductie scope 1 emissie | Hoog | Liter brandstof/km (afgeleid kgCO2/km) | 4% CO2 reductie per kilometer in 2025 t.o.v. 2020 | in 2026 is 1 dieselauto vervangen door volledig elektrische auto. Hiermee zal de doelstelling worden behaald. |
| CO2 reductie scope 2 emissie | Hoog | Afbouwen van grijze stroom | Streven naar 0% CO2 emissie op ingekochte elektriciteit in 2025 | Sinds 2022 heeft Spereco 100% groene stroom ingekocht en daarmee is de doelstelling behaald. Dit wordt ook in 2026 gecontinueerd. |
| Energie reductie | Middel | Terugdringen onnodig energiegebruik en voorkomen van piekbelasting op stroomnet. | Efficiënter omgaan met stroom. Zo veel mogelijk verlichting uitlaten, computers uit/standby zetten bij (tijdelijke) afwezigheid etc. Binnen de productie gebundeld werken, om onnodige opstart van machines te voorkomen. Hiermee willen we 2% stroombesparing realiseren. | in 2026 nog niet gemeten maar zal onderdeel worden van de nieuwe doelstellingen als onderdeel van het klimaattransitieplan voor CO2 Prestatieladder versie 4 eind 2026. |
| Scope 3 emissie Keten initiatief CO2PL | Hoog | Samen met transporteur Van den Boom Weert afspraken maken over inzet van energiezuinigere vrachtwagens (minimaal EUR5) | Inzet HVO op projecten met gunningsvoordeel | In 2025 is 10% HVO toegepast op ons project in Amsterdam. Eind 2025 heeft onze transporteur de elektrische vrachtwagen ontvangen die inmiddels op enkele van onze projecten is ingezet. Hiermee is de doelstelling behaald. |

CO2-Footprint Totaal 2025

Ontwikkeling Kentallen

| Jaar | Aardgas per graaddag (Nm ³ /graaddag) | CO2 per kilometer (g CO2/km) |
|------|---|---------------------------------|
| 2020 | 4,3 | 182 |
| 2021 | 4,0 | 193,8 |
| 2022 | 4,7 | 196 |
| 2023 | 3,9 | 197,5 |
| 2024 | 3,8 | 197,4 |
| 2025 | 3,9 | 221,7 |

2025 is gebaseerd op geschat brandstofgebruik

Uit analyse van de CO2-emissie per gereden kilometers van het wagenpark sinds 2020 blijkt dat de mutatie van wagenpark impact heeft op de verschuiving van diesel naar benzine als dominante brandstof. De stijging van de totale CO2-emissie per kilometer lijkt te zijn gestabiliseerd. Dit komt met name door inzet van de benzinewagens. Voor diesel is nog steeds een stijging te zien. Door de afgelopen mutaties in het wagenpark is er nog geen stabiele situaties om duidelijke conclusies te trekken. Voor de komende periode zal er meer stabiliteit zijn en kan er meer data worden onderzocht door de meetfrequentie hoger te maken en beter inzicht te krijgen in de rijomstandigheden (bijvoorbeeld projectafstanden, snelweggebruik, categoriseren van personen en goederen).