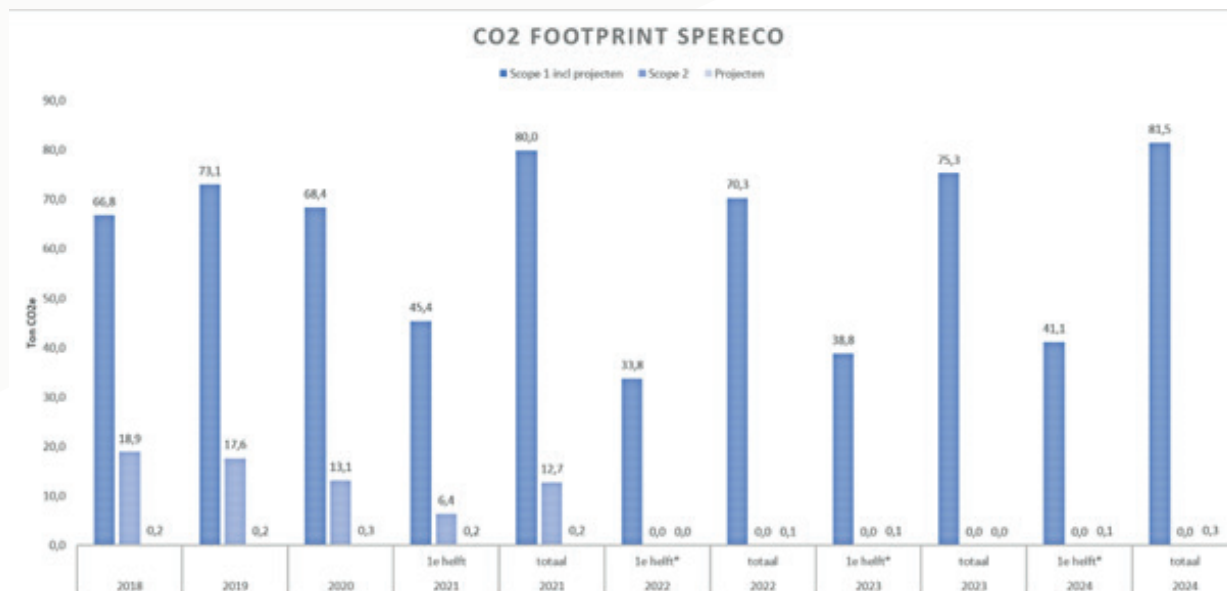


CO2 Footprint

CO2 Footprint totaal 2024



Door verdere toename van projecten en projecten die verder van Weert liggen zien we een absolute toename 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.

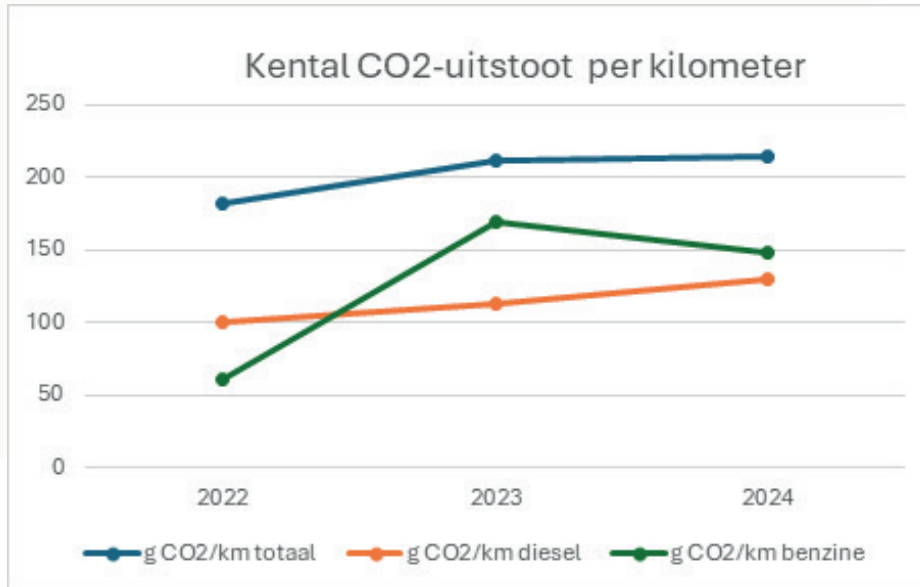
Ten aanzien van reductie van scope-3 emissies richten we ons, samen met onze externe transporteur op het toepassen van moderne wagens met (minimaal EUR5) en HVO op onze projecten (met name met gunningsvoordeel). Hiermee zijn in 2024 afspraken gemaakt.

Met het behalen van niveau 5 van de CO2-prestatieladder behoren we tot de top 5 binnen de branche; we beschouwen ons als 'middenmoter' t.a.v. de gestelde reductiedoelen.

Voortgang doelstellingen

CO2 reductie scope 1 emissie	Hoog	Liter brandstof/km (afgeleid kgCO2/km)	4% CO2 reductie per kilometer in 2025 t.o.v. 2020	Ook in 2024 is het lastig om het normverbruik vast te stellen. Eind dit jaar zijn een aantal bedrijfswagens vervangen door nieuwe zuiniger types.
CO2 reductie scope 2 emissie	Hoog	Afbouwen van grijze stroom	Streven naar 0% CO2 emissie op ingekochte elektriciteit in 2025	In 2022 heeft Spereco 100% groene stroom ingekocht en daarmee is de doelstelling behaald. Dit wordt in 2024 gecontinueerd.
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 2024 zal 10% HVO worden toegepast op ons project in Amsterdam. Dit zal in de jaren verder toenemen op gegunde projecten.

CO2 Footprint



Uit analyse van de CO2-emissie per gereden kilometers van het wagenpark sinds 2022 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; daarnaast zijn de meetmomenten halfjaarlijks. 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).