

Reko Holding



Klimaattransitieplan 2026-2050

Rev.	Datum	Opgesteld	Goedgekeurd door:
1	19 aug. 2025	Eric Olde Veldhuis	Vincent Reinders
2	6 febr. 2025		

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Huidige situatie Reko Holding	3
2.1	CO ₂ -footprint	3
2.2	Energiebalans	5
2.3	OBE's	8
2.4	Reeds genomen reductiemaatregelen	10
3.	Doelstellingen Reko Holding	11
3.1	Korte termijn (2026 – 2030)	12
3.2	Middellange termijn (2026-2035)	12
3.3	Lange termijn (2050)	13
3.4	Flexibilisering van het energieverbruik	14
4.	Strategie & maatregelen	15
4.1	strategie en maatregelen op thema gebouwen/vastgoed	15
4.2	strategie en maatregelen op thema activiteiten	16
4.3	strategie en maatregelen op thema mobiliteit en transport	18
4.4	samenwerken om doelen te behalen	19
5.	Monitoring en rapportage	22
5.1	Monitoring	22
5.2	CO ₂ -rapportages	22
6.	Communicatie	23
6.1	Interne communicatie	23
6.2	Externe communicatie	23
7.	Participatie & samenwerking	24
8.	Beoordeling & bijsturing	26

1. Inleiding

Wie zijn wij?

Reko is een familiebedrijf en is actief in grondverzet, wegenbouw, bodemsanering, transport, sloopwerken, asbestsanering, zandwinning, grondbank, mobiel zeven, puinbreken en het be- en verwerken van diverse soorten afvalstoffen. De hoofdactiviteit is de wegenbouw.

Reko is opgericht in 1969. Sinds 1998 is het bedrijf gestationeerd aan de Overkampsweg 21 te Raalte. Daarnaast heeft de organisatie een eigen zandwin-installatie aan de Hogebroeksweg in Raalte. Reko heeft 80 medewerkers, met de hoofdvestiging in Raalte.

Samenvatting van de activiteiten:

- Uitvoering van wegenbouwprojecten en infra
- Grondverzet
- Opslag, transport en behandeling van afval en (bouw) materialen
- (Circulaire) sloop en asbestsanering
- Zandwinning
- Bodemsanering
- Verhuur van onroerend goed
- Grondbank



Ons motto is: ***De kracht van veelzijdigheid***

Reko en duurzaamheid

Reko is in het bezit van veel materieel. Het betreft vrachtwagens, mobiele en rupskranen, shovels, puinbreker, bedrijfswagens, zandwin-installatie, zeef-installaties etc.. Het grootste deel van deze machines loopt op diesel of benzine. Als gevolg van onze werkzaamheden stoten wij o.a. CO₂ uit.

Daarnaast komen bij onze werkzaamheden afvalstoffen vrij die weer verwerkt moeten worden. Ook deze verwerking heeft een CO₂-emissie tot gevolg.

Ook voor ons kantoor, onderhoud en opslag gebruiken we stroom en in mindere mate gasen die een CO₂-emissie hebben.

Wij zijn ons ervan bewust dat onze werkzaamheden negatieve gevolgen voor milieu en klimaat hebben en zien daarom de relevantie van een reductie van onze CO₂-uitstoot in. Vandaar dat we in dit plan onze klimaat doelstellingen willen vastleggen.

Klimaatdoelstellingen

We willen bij voorkeur graag naar een nul CO₂-uitstoot in 2050. Door ons machinepark is dit echter zeer waarschijnlijk niet mogelijk. We hebben daarom als doelstelling voor het jaar 2050 dat we de uitstoot van CO₂-uitstoot t.o.v. 2024 met 2/3 willen reduceren. Dit plan geeft onze route op korte, middellange of lange termijn.

2. Huidige situatie Reko Holding

Om een klimaattransitieplan te kunnen opstellen, dien je als organisatie eerst je beginpunt en de structuur van de CO₂ emissie inventaris goed beschreven te hebben. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de huidige CO₂-footprint van Reko, onze energiebalans en welke maatregelen we al genomen hebben. Hierbij verwijzen wij ook graag naar het energiebeoordelingsverslag 2025.

2.1 CO₂-footprint Reko Holding

Om inzicht te geven in onze CO₂ emissie inventaris en het bepalen van onze reductiedoelstellingen maken we gebruik van 3 thema's in de organisatie:

- Gebouwen – vastgoed
- Activiteiten
- Mobiliteit en transport

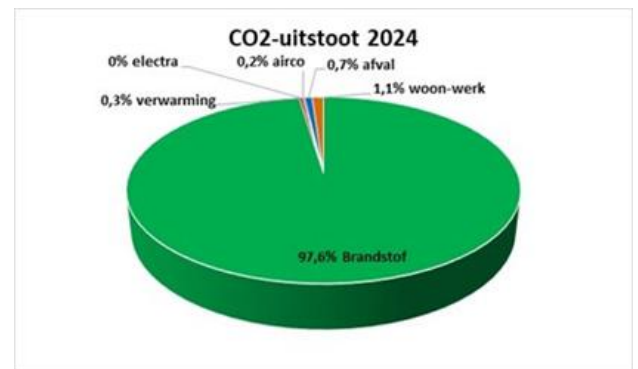
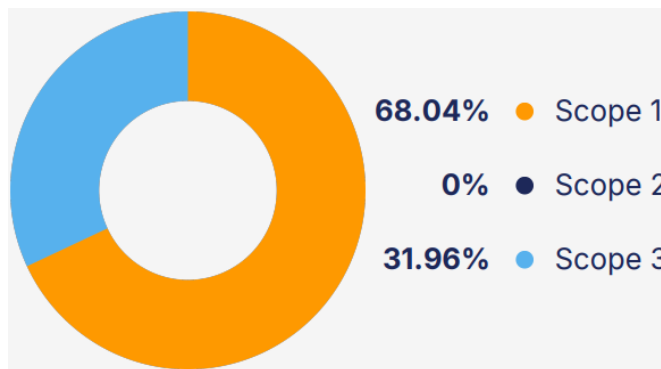
De thema's zijn weergegeven in onderstaand overzicht:

	Gebouwen/vastgoed	Activiteiten	Mobiliteit en Transport
Scope 1	Gasverbruik Koudemiddelen	Brandstof materieel Productiegassen, bijv.: acetyleen, propaan, protegon Koudemiddelen Behandeling afval Zandwinning	Brandstof wagenpark Koudemiddelen
Scope 2	Elektraverbruik - dual	Elektraverbruik - dual	Elektriciteit wagenpark - dual
Scope 3	Afvalverwerking (5) Uitbestede diensten onderhoud gebouwen (1) Overig verbruik (3) Uitbestede diensten (1)	Energieverbruik projectlocatie (3) Uitbestede emissies inkoop goederen en diensten (1) Gebruik - investering kapitaalgoederen (2) Afvalverwerking project (5) End of life behandeling producten (12)	Woon-werk verkeer (7) Zakelijk gedeclareerde km eigen vervoer medewerkers Zakelijk openbaar vervoer Woon-werk verkeer (7) Transport en distributie door derden (4 en 9)
() : welke scope 3 categorie van toepassing			
Overig Beïnvloedbare Emissies			
Biogeen: CO ₂ verwijdering Vermeden emissies:	Gebruik HVO brandstoffen	Gebruik HVO brandstoffen Vermeden emissies van secundaire grondstoffen afvalverwerking	Gebruik HVO brandstoffen

Als basisjaar is het jaar 2024 gekozen. Tijdens dit basisjaar zag onze CO₂-footprint er als volgt uit:

CO ₂ -Footprint Reko 2024		
	2024 totaal	bronnen
scope 1	4.804	
scope 2	-	
scope 3	2.257	

Het grootste deel van de eigen CO₂-uitstoot zit in scope 1 en wordt veroorzaakt door het gebruik van brandstoffen (99,5% van scope 1). De uitstoot in scope 3 wordt voor het grootste deel veroorzaakt door ingekochte goederen en diensten, afval en woon-werk verkeer.



CO₂ intensiteit:

De CO₂-intensiteit is de uitstoot uitgedrukt per fte. De CO₂-intensiteit is:

- 82,1 ton CO₂/Fte (2024: 88,3)

Voor de werkzaamheden die door Reko worden uitgevoerd is een impact & invloed analyse uitgevoerd. Tijdens deze analyse zijn de activiteiten van Reko gewogen en hieruit bleek dat Infra werkzaamheden en de zandwinning de meeste impact hebben.

Om structuur te krijgen in de footprint en onze activiteiten, is deze onderverdeeld in de volgende groepen (zie pagina 3):

- Gebouwen/vastgoed
- Activiteiten
- Mobiliteit en transport

De strategie voor reductie van het energieverbruik en CO₂-emissie bestaat dus uit een 3-sporenbeleid:

- Reductie emissie gebouwgebonden installaties en gebouw
- Reductie emissies mobiliteit en transport
- Reductie emissies voor de activiteiten door:
 - o Brandstof verbruik materieel en zandzuiger
 - o Grondstofverbruik en ingekochte diensten en goederen
 - o Verwerking van afvalstromen.

Op basis van diverse metingen (zie energiebeoordelingen en carbon footprints van Reko) zien we dat de grootste uitstoot van CO₂ wordt veroorzaakt door brandstofverbruik van machines en vrachtwagens en de ingekochte goederen. Vanwege het grote aandeel uitstoot door gebruik van brandstoffen, liggen de grootste kansen op reductie in scope 1 ook op het vlak van brandstofbesparing.

Momenteel vinden er snelle en grote ontwikkelingen plaats op gebied van elektrisch materieel, auto's en vrachtwagens. Accu's worden steeds beter en de actieradius stijgt met de jaren. Ook op gebied van andere alternatieve brandstoffen als waterstof gaan de ontwikkelingen gewoon door.

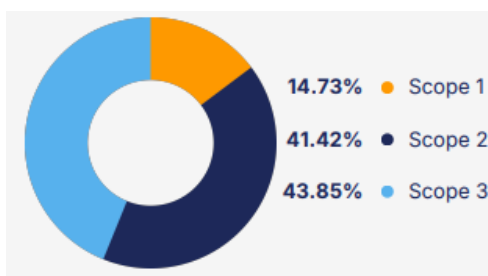
Ten tijde van het opstellen van dit plan is helaas nog niet bekend hoe de ontwikkelingen zich in de toekomst door zullen voortzetten. Veel is afhankelijk van het beleid van onze regering en de Europese Unie. De opgenomen maatregelen in dit plan voor de lange termijn zijn voorwaardelijk onder voorbehoud dat de overheden hun verplichtingen volgens het convenant schoon en emissieloos bouwen (SEB) nakomen. Reko laat zich actief informeren via de branche organisaties Bouwend Nederland en Veras, de materieel- en vrachtwagen fabrikanten en via onze deelname aan de initiatieven.

Reko wil wel grote investeringen doen in duurzamere machines maar dan moet er wel vraag naar zijn. Verduurzaming van materieel is niet mogelijk zonder invulling van het SEB, handhaving en verbetering van wet- & regelgeving. Dit geldt ook voor de circulaire economie. De overheden zullen het gebruik van circulaire grondstoffen moeten accepteren en stimuleren. Vanuit de sloopnorm SVMS-007 is al een goede stap gedaan door circulaire sloop expliciet in te bouwen.

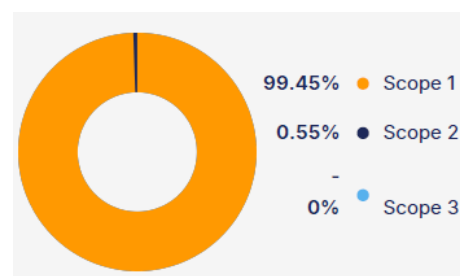
2.2 Energiebalans Reko holding

Een belangrijk doel van de energiebalans is om naast CO₂ emissies inzichtelijk te maken waar wij binnen onze organisatie de meeste energie verbruiken en het totale energieverbruik te bepalen. Als we deze goed onderzocht hebben en weten welke activiteiten de grootste invloed hebben op onze energiebalans, dan kunnen wij gericht maatregelen nemen om ons energieverbruik te verminderen.

De energiebalans van Reko Holding van 2024 ziet er als volgt uit:



Overkampsweg/ activiteiten



Zandwinning Hogeboek

De energiebalans is beoordeeld op basis van de verschillende typen brandstof verbruik gekoppeld aan de 3 thema's gebouwen, activiteiten, transport en mobiliteit. De belangrijkste soorten energie zijn:

- Gebouwen/vastgoed
 - Stationaire verbrandingsapparatuur / elektriciteitsverbruik / afval
- Activiteiten
 - brandstofverbruik materieel / elektriciteitsverbruik / afval
- Mobiliteit en transport
 - brandstofverbruik transport / elektriciteitsverbruik mobiel / woon-werk

Gebouwen/vastgoed

Stationaire verbrandingsapparatuur

Het energieverbruik van de stationaire verbrandingsapparatuur betreft alle energieverbruik van gebouw gebonden klimaatsystemen en overige productiegassen.

Reko heeft 2 vestigingslocaties namelijk de Overkampsweg en de zandwinning, beide te Raalte. Aan de Overkampsweg is ook de werkplaats aanwezig. Bij de zandwinning wordt nog aardgas gebruikt voor de verwarming echter op de Overkampsweg worden zowel de werkplaats als kantoor ook met een warmtepomp verwarmd.

Op de projectlocaties worden de schaftketen momenteel nog met behulp van propaan verwarmd. Door vervanging van de oude schaftketen door nieuwe schaftketen zal naar verwachting het verbruik van propaan sterk afnemen.

Elektriciteitsverbruik

Sinds een aantal jaren wordt gebruik gemaakt van groene stroom op beide locaties. De locatie Overkampsweg beschikt over een zonnedak boven de werkplaats waar eigen elektriciteit wordt opgewekt. Op de Overkampsweg worden zowel de werkplaats als kantoor ook met een warmtepomp verwarmd.

Het elektriciteitsverbruik van Reko bij gebouwen wordt veroorzaakt door de gebouwgebonden klimaatinstallaties, ICT en machines in de werkplaatsen. Door de nieuwe klimaatinstallatie zal naar verwachting het elektriciteitsverbruik gaan stijgen.

Afval

Hierbij wordt het ontstaan van afval in gebouwen/vastgoed bedoeld. Denk hierbij aan bedrijfsafval, afval uit de werkplaats etc. Dit is een kleine hoeveelheid afval in vergelijking tot de project afvalstromen.

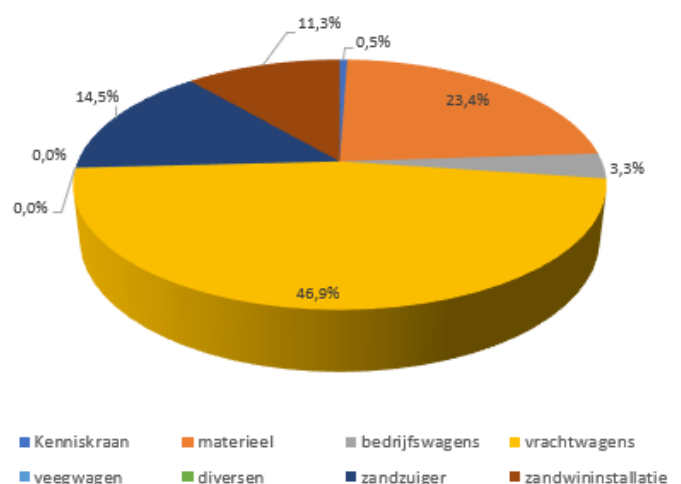
Activiteiten

Brandstofverbruik

Het wagen- en machinepark is bij Reko de grootste energieverbruiker. Ons wagen- en machinepark is als volgt opgebouwd:

- Dieselloftuigen	93 %
- Benzinevoertuigen	0 %
- Hybride voertuigen	3 %
- Elektrische voertuigen	4 %

Analyse van het detail verbruik van de diesel in 2024 laat zien dat 53% van het brandstofverbruik wordt verbruikt in ons materieel om onze activiteiten uit te voeren. 44% van het brandstofverbruik wordt veroorzaakt door de vrachtwagens inclusief de Kenniskranen en ca. 3% van het verbruik wordt gebruikt in de bedrijfsauto's (busjes en personenauto's voor woonwerk verkeer en vervoer). Tenslotte wordt 23% van het brandstofverbruik gebruikt door grondverzetmaterieel en ca. 25% door de zandwin-installatie en de zandzuiger.



Reko verwacht dat het aantal elektrisch en hybride aangedreven wagens en machines in de toekomst sterk zal gaan stijgen terwijl het aantal diesel aangedreven wagens en machines sterk zal dalen.

Momenteel zijn er nog te weinig soorten elektrische GWW machines in de markt. Daarnaast zijn deze machines nog te duur om concurrerend te zijn. Ook is de werktijd van de huidige accu's te kort om echt praktisch te zijn. Vanwege de huidige verschillen in de kostprijs is vanuit de markt nog weinig vraag naar het inhuren van elektrische grondverzetmachines.

Afvalverwerking:

Afval wordt gedefinieerd als elke stof, mengsel of voorwerp waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen". Deze definitie is gebaseerd op het gedrag van de houder en de intentie om er vanaf te komen, wat zowel een actieve handeling (weggoaien) als een wettelijke verplichting kan zijn.

Reko kent 2 verschillende afvalstromen:

- Afvalstromen van eigen werken
- Afvalstromen aangeleverd door derden voor verzameling, scheiding en verwerking

Tijdens de werkzaamheden van Reko komen afvalstromen vrij. De meeste afvalstromen komen vrij bij sloop, grondverzet en infra-werkzaamheden. Bij sloop komen sloopmaterialen als asbest, (beton)puin, A en B hout, glas, metalen etc. vrij. Bij Infra komen afvalstromen als (vervuilde) grond, verhardingsmaterialen (asfalt en betonproducten) vrij. De verwerking kost energie en er komt CO₂ vrij.

Reko heeft aan de overkampsweg ook een eigen afval inname punt. Bedrijven en particulieren kunnen hun afvalstromen kwijt bij Reko, waarbij de afvalstromen worden opgewerkt voor secundaire bouwstoffen, brandstof voor energiecentrales en hergebruik van materialen. Reko heeft ook een eigen webshop voor secundaire materialen.

In 2023 is het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023 – 2030 gestart om een kader aan te geven voor de afvalverwerking in Nederland. De huidige wetgeving landelijk afvalbeheer plan 3 (LAP3) is per januari 2026 vervangen door het nieuwe circulair materialen plan (CMP) Het huidige LAP 3 met de 80 sectorplannen en het toekomstig CMP plan zijn zeer relevant voor deze activiteit.

De verwachting is daarom dat er in de nabije toekomst steeds meer afval hoogwaardig zal worden gerecycled of hergebruikt. Het energieverbruik voor productie van grondstoffen door het gebruik van secundaire grondstoffen en de CO₂-uitstoot zal hierdoor naar verwachting minder worden. Met name door de hoogwaardige recycling van betonpuin zal de inzet van primaire grondstoffen sterk doen afnemen en de daarbij behorende CO₂-uitstoot en energieverbruik.

Mobiliteit en transport

Brandstofverbruik

De markt van elektrische auto's die wordt steeds belangrijker en de verschillen tussen elektrische en diesel aangedreven voertuigen wordt steeds kleiner. Sinds kort rijden al onze projectleiders en uitvoerders al elektrisch. De verwachting is dat de bedrijfswagens in de nabije toekomst grotendeels elektrisch aangedreven zullen zijn.

Momenteel zijn er nog te weinig soorten elektrische vrachtwagens in de markt. Daarnaast zijn deze vrachtwagens nog te duur om concurrerend te zijn. Daarnaast is de actieradius nog gering. Vanwege de huidige verschillen in de kostprijs is vanuit de markt nog weinig vraag naar het inhuren van elektrische vrachtwagens. Reko volgt de ontwikkelingen in de technologie en de vraag in de markt.

Elektriciteitsverbruik

Zoals benoemd wordt de markt van elektrische auto's steeds belangrijker. Het aantal elektrisch aangedreven auto's stijgt, de verwachting is dat de bedrijfswagens in de nabije toekomst grotendeels elektrisch aangedreven zullen zijn, waardoor het elektriciteitsverbruik verder in omvang zal stijgen, vooral voor de activiteiten en transport en mobiliteit.

Voor vrachtwagens zal de keuze in elektrisch aangedreven ook steeds groter worden.

Woonwerkverkeer:

De meeste collega's wonen binnen een straal van 25 km van Raalte. Een klein deel woont verder weg. Van de collega's komt bij goed weer een groot deel ook nog eens met de fiets. Naar verwachting zal de uitstoot door woon-werkverkeer door particuliere elektrische auto's gaan afnemen. Dit zal echter geleidelijk gaan omdat de markt voor 2^e hands elektrische auto's nog aan het begin staat.

2.3 OBE's

OBE staat voor Overige Beïnvloedbare Emissies. Dit zijn emissies die indirect veroorzaakt of voorkomen worden als gevolg van de activiteiten van Reko maar niet behoren tot de eigen CO₂ emissiecijfers en geen emissies opleveren in de eigen keten. Een voorbeeld is het gebruik als secundaire grondstof van een door Reko bewerkte afvalstroom. Reko kan indirect wel invloed hebben op eventueel aanwezige OBE's.

Potentieel vermeden emissies



Reko voert steeds meer circulaire slopen uit. Hierbij staat hergebruik en hoogwaardige recycling vooraan. Door hergebruik van diverse sloopmaterialen wordt de hoeveelheid in de afvalfase kleiner en is minder energie nodig voor productie van nieuwe producten. Bij hoogwaardige recycling (upcycling) worden de sloopmaterialen omgezet tot nieuwe grondstoffen die dezelfde eigenschappen en kwaliteit hebben dan het oorspronkelijke materiaal. Bij laagwaardige recycling wordt sloopmateriaal omgezet tot nieuwe producten met een lagere kwaliteit dan het oorspronkelijke materiaal.

Materialen die geschikt zijn voor hergebruik die staan op de site (<https://reko-raalte.nl/gebruikte-bouwmaterialen/>) aangeboden. Het betreft zowel materialen uit de sloop als ook van infra-projecten. Binnen Reko is de "werkgroep circulariteit" verantwoordelijk voor de gebruikte bouwmaterialen. Reko kijkt vanaf de offertefase al of er materialen vrijkomen die geschikt zijn voor hergebruik.

Zo wordt steeds meer betonpuin afgevoerd naar een verwerker die er toeslagmaterialen voor de betonindustrie voor maakt. Bij 5-10% betonpuin als toeslagmateriaal betekent dat er 5-10% minder cement nodig is en worden emissies en energie- verbruik verminderd.

Reko heeft in 2025 in ca. 24% van het puin dat is vrijgekomen bij haar eigen werken hoogwaardig laten recycleren tot betongranulaten.

A-hout wordt hoogwaardig gerecycled in de spaanderplaatindustrie. Metalen, glas en gips worden hoogwaardig gerecycled waardoor minder primaire grondstoffen nodig zijn.

Door de nieuwe sloopnorm (SVMS-007) zijn certificaathouders verplicht om tenminste 1 circulaire sloop in de 3 jaar te laten verifiëren. Daarnaast zijn er steeds meer overheden en woningcorporaties die slopen circulair aanbesteden.

Circulaire sloop is tijdrovender dan gewoon slopen. Daarnaast zijn de arbeidskosten vaak hoger. Ook de lage prijzen voor nieuwe grondstoffen en de strenge eisen vanuit de wetgeving stagneren het hergebruik. Betere wetgeving waarbij materialen minder snel als afval worden gezien, eisen omtrent bouwen (rekening houden met demonteren aan eind gebruik) zullen circulaire sloop positief beïnvloeden. Brancheorganisatie VERAS heeft hierin een belangrijke rol.

Biogene emissies

Reko is voornemens om in de nabije toekomst projectmatig meer HVO te gaan gebruiken omdat op de korte termijn alternatieve energievormen zoals elektrificeren en waterstof nog geen optie zijn. Daarnaast zal uiteindelijk een deel van het materieel door de specifieke toepassingen waarschijnlijk fossiel blijven.

Verwijdering van CO₂ emissies

Één van de activiteiten van Reko is het breken van puin. Puin- en betongranulaat vermindert CO₂-uitstoot door besparing op nieuw cement (voor beton ca. 9 kg CO₂/m³).

Betongranulaat neemt ook CO₂ op tijdens het verwerkings- en gebruiksproces, een proces genaamd carbonatie. Onderzoek toont aan dat betongranulaat in 91 dagen buiten 6 tot bijna 12 kg CO₂ per ton kan opnemen.¹ en de kwaliteit van het beton verbetert door lagere porositeit. Omdat de cementproductie verantwoordelijk is voor wereldwijd ca. 5% van de totale uitstoot is het gebruik van gerecycled betonmaterialen daarmee significant.

Het gebruik van betongranulaat is een sleutelstrategie in de CO₂-reductie-roadmap van de Nederlandse cement- en betonsector, samen met CO₂-neutraal cement en efficiënter ontwerp. Betongranulaat biedt een dubbele winst: directe besparing door minder cement en een actieve opslag van CO₂ waarmee milieu-impact van de bouwsector significant kan worden verlaagd.

Reko oriënteert zich daarom op de mogelijkheden om naast puinrecycling ook betonrecycling als activiteit te ontwikkelen.

Niet broeikasgassen:

Koudemiddelen uit airco werden in het verleden al meegenomen in de CO₂-uitstoot. Uit onderzoek blijkt echter dat deze stoffen met name in gesloten systemen worden toegepast. Lekkages zijn bij de stationaire systemen nog niet voorgekomen. Bij de mobiele systemen (airco's materieel) wil nog wel eens een lekkage optreden. Uit ervaring blijkt dat jaarlijks ca. 4-5 kg koudemiddel moet worden bijgevuld in de airco's van het materieel. Gemiddeld lekkageverlies was in 2024 ongeveer 17%.

¹ Bron: <https://betonhuis.nl/betonhuis/permanente-opslag-van-co2-betongranulaat#:~:text=Onderzoek%20CRH,van%20beton%20met%20primair%20materiaal.>

2.4 Reeds genomen reductiemaatregelen

Sinds 2025 is Reko al in het bezit van het certificaat CO₂-prestatieladder trede 3 en sinds 2017 in het bezit van het certificaat CO₂-prestatieladder trede 5. Vanaf 2010 heeft Reko al diverse reductiemaatregelen uitgevoerd om de CO₂-emissie te verlagen. In onderstaande tabel is een overzicht van de reeds uitgevoerde reductiemaatregelen gegeven.

Tabel 1: reeds genomen reductiemaatregelen	
maatregel	uitvoering
Start-stop op materieel en auto's	2012 →
Groene stroom bij Reko en Hogebroek	2020 →
Electrische auto's uitvoerders/projectleiders	2021 →
Bijhouden verbruik-cijfers	2012 →
Deelname aan diverse initiatieven op gebied van brandstofverbruik	2012 →
Het nieuwe rijden	2017 →
Het nieuwe draaien	2017
Aanschaf nieuwer en zuiniger materieel	2012 →
Aardgasvrij maken kantoor	2024
Kantoor energielabel A	2024
Zandwin-installatie op groene stroom ipv op aggregaat	2025
Zuiniger LED-verlichting	2020
Warmtepomp en nieuwe verwarming kantoor, hierdoor kantoor gasloos	2025
Nieuwe verwarming werkplaats	2024
Plaatsen rijplaten bij rijbewegingen op onverhard terrein	2012
Plaatsen laadpalen op de locatie (6 plekken)	2021
Ten minste 1x per kwartaal controle bandenspanning vrachtwagens	2012
Label B banden	2025
MKI op zand	2025-2026
Rupskranen 2x met hybride technologie	2017
Vervanging brandstofgereedschappen door elektrisch aangedreven gereedschappen	2023 →
Opwekken groene stroom door zonnepanelen	2020
Circulair werken daar waar dat mogelijk is (sloop, GWW)	2018 →
Toolboxen en (interne) communicatie over duurzaamheid	2015

Met behulp van deze reductiemaatregelen daalde de absolute CO₂ emissie van Reko in de afgelopen reductieperiode 2021 – 2025 inmiddels al met bijna 35% tov 2020. De gemiddelde CO₂ emissie /km en per machine uur in de dezelfde periode daalde met ca. 4%. Als je de reductie's vergelijkt met de beginperiode (2013), dan zijn de reducties nog groter (resp. 26% en 10%). In lijn met het klimaatakkoord zijn dus al significante reducties gerealiseerd.

Om invulling te geven aan nieuwe reductiedoelstellingen welke aansluiten bij het klimaatakkoord 2050 heeft Reko een klimaattransitie strategie uitgewerkt en nieuwe doelstellingen bepaald.



3. Doelstellingen Reko Holding

Reko heeft zich nieuwe doelstellingen voor de korte termijn (5 jaar), de middellange termijn (15 jaar) en voor de lange termijn (25 jaar tot 2050) gesteld.

Voor de nieuwe reductiedoelstellingen heeft Reko holding een reductiestrategie uitgewerkt om het energieverbruik en CO₂ emissies te verminderen. We beoordelen onze reductiemogelijkheden vanuit de 3 thema's gebouwen – vastgoed, activiteiten en transport en mobiliteit.

Onze klimaat transitie strategie vullen we in met de volgende maatregelen op hoofdlijnen:

- **Reductie emissies voor de activiteiten door:**
 - Verlagen en/of verduurzamen van het energieverbruik materieel en zandzuiger
 - Verminderen en/of verduurzamen van het grondstof verbruik en ingekochte diensten
 - Verbeteren verwerking van afvalstromen naar hoogwaardige inzet van secundaire materialen
 - Meer inzetten van duurzamere grondstoffen of secundaire grondstoffen waar Reko invloed kan uitoefenen op de keuze van materialen.
- **Reductie emissies mobiliteit en transport**
 - Verder verlagen en/of verduurzamen van het energieverbruik van de vrachtwagens en voertuigen
- **Reductie emissies van de gebouwgebonden installaties en gebouwen**
 - Verder verlagen en/of verduurzamen van het energieverbruik van de gebouwen

Bij de doelstellingen is gekeken naar de haalbaarheid. Bij haalbaarheid kijken we naar de stand der techniek, de markt en wet- en regelgeving. Wanneer de techniek zich sneller ontwikkelt dan we nu denken, dan zullen wij onze doelstellingen tussentijds aanpassen. Wanneer de markt sneller meebeweegt dan zullen wij ons tempo ook aanpassen. Wanneer de regelgeving meer kansen biedt, dan zullen wij deze kansen proberen te grijpen.

Het blijft moeilijk om in de toekomst te kijken. Op korte termijn kunnen we concreet zijn. Over een periode van 5 jaar is de ontwikkeling redelijkerwijs in te schatten. Op middellange en lange termijn zijn de ontwikkelingen veel moeilijker in te schatten. Het aantal aannames zal dan ook sterk toenemen en maatregelen op deze termijnen zullen in de nabije toekomst ook regelmatig aangepast worden.

De korte termijn loopt van 2026 – 2030

De middellange termijn loopt van 2026 – 2040

De lange termijn loopt van 2026 – 2050.



3.1 Korte termijn (2026 – 2030)

De korte termijn omvat een periode van 5 jaar. Naar verwachting zal in deze periode het aandeel alternatief aangedreven auto's, vrachtwagens en materieel gering stijgen omdat de oude machines nog niet zijn afgeschreven en de stand der techniek de dieselmotoren nog niet heeft ingehaald. Vandaar dat de doelstellingen voorzichtig zijn. De reducties bij gebouwen en vastgoed zijn in 2025 al grotendeels gedaan, tijdens de renovatie in 2025 is het pand aan de Overkampsweg verduurzaamd met klimaatbeheersing systemen en duurzame verwarming. Vandaar dat voor de gebouwen voor de korte termijn geen reductiedoelstellingen zijn voorzien.

De focus voor de korte termijn ligt nog op de energiestromen en scope 3 categorieën waar Reko direct invloed kan uitoefenen. De keuzes van grondstoffen en herkomst worden momenteel nog voornamelijk door de opdrachtgever bepaald.

Voor de periode 2026 – 2030 (de korte termijn) heeft Reko ten opzichte van het basisjaar 2024 de volgende doelstellingen:

Reductie emissies gebouwen/vastgoed		
- geen		
Reductie emissies voor de activiteiten		
- CO ₂ -reductie door brandstofverbruik materieel	5%	Scope 1
- Aantal alternatief aangedreven stuks GWW materieel	2 stuks	Scope 1/3
- CO ₂ -reductie zandwinning	50%	Scope 1
- Aandeel circulaire sloop	5%	Scope 3
Reductie emissies voor mobiliteit en transport		
- CO ₂ -reductie door brandstofverbruik vrachtwagens	5%	Scope 1
- CO ₂ -reductie door brandstofverbruik bedrijfswagens	5%	Scope 1
- Aandeel alternatief aangedreven bedrijfswagens	25%	Scope 1/3
- Aandeel alternatief aangedreven vrachtwagens	5%	Scope 1/3

3.2 Middellange termijn (2026 – 2040)

Bij de middellange termijn zijn politiek en wetgeving al erg belangrijk aan het worden. De doelstellingen kunnen door wet- en regelgeving worden ingehaald. Nieuw materieel, vrachtwagens en bedrijfswagens zullen er al aanzienlijk anders uit gaan zien dan in 2026. De meeste oude machines zijn verdwenen en er zullen veel zuinigere machines in werking zijn.

Vanaf 2035 mogen nieuwe auto's niets meer uitstoten en moeten autofabrikanten de CO₂-uitstoot terugbrengen tot 90% t.o.v. 2021. Na 2035 zullen toch nog een groot aantal auto's met verbrandingsmotor aanwezig zijn vandaar dat Reko een doelstelling van 25% heeft.

Op de middellange termijn verwacht Reko dat het Circulair Materialen Plan en bijbehorende wetgeving meer wordt toegepast. Reko wil duurzamere grondstoffen of secundaire grondstoffen waar Reko invloed kan uitoefenen op de keuze van materialen steeds meer gaan inzetten in haar projecten.

Voor de periode 2026 – 2035 (de middellange termijn) heeft Reko ten opzichte van het basisjaar 2024 de volgende doelstellingen:

Reductie emissies gebouwen/vastgoed		
- Aanpassing kantoor zandwinning	50%	Scope 1
Reductie emissies voor de activiteiten		
- CO ₂ -reductie door brandstofverbruik materieel	15 %	Scope 1
- Aantal alternatief aangedreven stuks GWW materieel	10 stuks	Scope 1/3
- CO ₂ -reductie door brandstofverbruik zandwinning	95%	Scope 1
- Aandeel circulaire sloop	20%	Scope 3
- CO ₂ -reductie door toename inzet van duurzame grondstoffen	10%	Scope 3
- CO ₂ -reductie door toename inzet van secundaire grondstoffen	10%	Scope 3
Reductie emissies voor mobiliteit en transport		
- CO ₂ -reductie door brandstofverbruik vrachtwagens	25%	Scope 1
- CO ₂ -reductie door brandstofverbruik bedrijfswagens	25%	Scope 1
- Aandeel alternatief aangedreven vrachtwagens	25%	Scope 1/3
- Aandeel alternatief aangedreven bedrijfswagens	33%	Scope 1/3

3.3 Lange termijn (2026 – 2050)

Dit is een periode van 25 jaar. De mogelijkheden zijn nu helemaal afhankelijk van wet- en regelgeving en de stand der techniek van dat moment. De wet is duidelijk over deze periode maar de vraag is of de techniek de wetgeving kan bijbenen.

Voor de periode 2026 – 2050 (de lange termijn) heeft Reko ten opzichte van het basisjaar 2024 de volgende doelstellingen:

Reductie emissies gebouwen/vastgoed		
- Batterij voor opslag zonne-energie	100%	Scope 2
Reductie emissies voor de activiteiten		
- Aandeel alternatief aangedreven GWW materieel	>50%	Scope 1/3
- Aandeel circulaire sloop	50%	Scope 3
- CO ₂ -reductie door activiteiten	66%	Scope 1-3
- CO ₂ -reductie door toename inzet van duurzame grondstoffen	20%	Scope 3
- CO ₂ -reductie door toename inzet van secundaire grondstoffen	20%	Scope 3
Reductie emissies voor mobiliteit en transport		
- Aandeel alternatief aangedreven bedrijfswagens	100%	Scope 1/3
- Aandeel alternatief aangedreven vrachtwagens	>50%	Scope 1/3
- CO ₂ -reductie door mobiliteit en transport	66%	Scope 1-3

Samengevat

Reko is van mening dat de gestelde doelen reëel zijn en is minder positief dan de Nederlandse politiek. De verwachting is dat met name de vrachtwagens en materieel nog niet zo snel zullen overgaan op alternatieve aandrijving. De doelstellingen voor reducties van grondstoffen en afvalstromen zijn alleen van toepassing op de grondstofstromen die door Reko beïnvloed kunnen worden (dus niet in RAW bestekken zijn voorgeschreven).

Mochten de tussentijdse resultaten, de stand der techniek en de wetgeving hiertoe aanleiding geven , dan zullen de doelstellingen worden aangepast.

3.4 Flexibilisering van het energieverbruik

Reko produceert momenteel eigen groene stroom via de zonnepanelen op het dak van de werkplaats. Deze productie vindt natuurlijk alleen plaats als de zon schijnt. Om zo weinig mogelijk groene stroom terug te hoeven leveren wordt gedacht aan flexibilisering van het energieverbruik.

De mogelijkheden bij Reko zijn:

- Meer gebruik maken van de eigen geproduceerde stroom op locatie Overkampsweg door:
 - o Instelling klimaatinstallaties in te regelen op buitentemperatuur, energieaanbod en zon voorspellingen
 - o Laadpalen instellen via een grid waardoor de laadpalen het meeste gaan laden als de eigen zonnepanelen het meest opleveren.
 - o Zo veel mogelijk laden bij kantoor en niet bij externe laadpalen
- Benutten flexibiliteit groene energie op de zandwinning
- Overweging inzet van batterijen om meer eigen opwek toe te passen voor laden van materieel op eigen locatie
- Als na invulling van bovenstaande eigen maatregelen nog steeds sprake is van een overschot van eigen opgewekte energie, kan nader onderzoek worden gedaan om aan te sluiten bij een energiehub waardoor de eigen zonne-energie kan worden geleverd aan andere ondernemers op het industrieterrein in Raalte.

4. Strategie & maatregelen

In het vorige hoofdstuk zijn onze doelstellingen op korte- middellange en lange termijn beschreven. Om onze doelstellingen te kunnen behalen hebben wij een groot aantal maatregelen bedacht. Hieronder wordt onze strategie voor het behalen van onze doelen gegeven.

Onze doelstellingen zijn ondergebracht in 3 thema's (gebouwen/vastgoed, activiteiten en mobiliteit en transport) en de maatregelen zijn ook uitgesplitst naar deze thema's. Bij de strategie is ook gebruik gemaakt van onze invloed & impactanalyse en energiebeoordeling.

Om onze doelstellingen te kunnen realiseren moeten we samenwerken met de partijen in de keten. Denk hierbij aan opdrachtgevers, leveranciers, overheden etc.. Hieronder beschrijven we per termijn en per thema de (verwachte) ontwikkelingen, te nemen maatregelen, kansen en risico's, wetgeving en welke stakeholders we nodig zullen hebben om de gestelde doelen te kunnen behalen.

4.1 strategie en maatregelen op thema gebouwen/vastgoed

Maatregelen reductie emissies gebouwen/vastgoed
Voor de verduurzaming van onze panden aan de Overkampsweg zijn reeds in 2024 en 2025 diverse maatregelen genomen. Er zijn al warmtepompen in het kantoorgebouw en werkplaats aanwezig. Hierdoor zijn onze panden gasloos. De verduurzaming van het kantoor bij de zandwinning zal op korte termijn nog niet worden aangepakt (planning middellange termijn). Reko heeft op al haar eigen locaties groene stroom. Alleen op de tijdelijke locaties zijn wij meestal aangewezen op onze opdrachtgevers. We gaan proberen om dit zelf in handen te nemen en vanaf middellange termijn moet alle stroom groen zijn.
Te nemen maatregelen
Korte termijn: - Op 50% van de tijdelijke projectlocaties groene stroom (of dit zelf regelen) - Bewustwording stroomgebruik
Middellange termijn: - Op alle tijdelijke projectlocaties groene stroom (zelf regelen ipv door opdrachtgever) - Bewustwording stroomgebruik
Lange termijn: - Bewustwording energiegebruik
Kansen en risico
Door de toenemende vraag naar energie is verduurzaming, eigen energieproductie en flexibilisering van de energiebehoefte van locaties een zeer effectieve manier om de risico's voor energie beschikbaarheid van locaties te verminderen. De opslag van energie staat nog in de kinderschoenen. De investering is op korte termijn niet rendabel. Het overheidsbeleid is momenteel niet echt stabiel. Denk hierbij aan de onduidelijkheid omtrent saldering en implementatie van warmtepompen.
Wetgeving
Bestaande kantoren moeten minimaal energielabel C hebben volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) Energiebesparingsplicht voor bedrijven die meer dan 50.000 kWh of 25.000 m³ aardgas verbruiken Diverse subsidieregelingen (ISDE, DUMAVA etc.)
Stakeholders
Momenteel zijn geen stakeholders noodzakelijk. Wel is er contact geweest met rvo over de energiebesparende maatregelen en informatieplicht. OD-ijsselland omtrent handhaving Bbl

4.2 strategie en maatregelen op thema activiteiten

Maatregelen reductie emissies door activiteiten
De grootste energieverbruiker bij Reko is de brandstof. Momenteel wordt al het materieel aangedreven door dieselmotoren waardoor deze een bijdrage geven van 23,4% aan de totale CO₂-emissie in scope 1 en 2. De zandwinning heeft hierin een bijdrage van 25%. De transitie naar elektrisch grondverzet is onomkeerbaar, mede gedreven door de wens om tegen 2035 volledig emissieloos te bouwen. Succesvolle inzet vereist echter een grondige voorbereiding op energievoorziening, investeringen en logistieke planning Op de middellange termijn verwachten wij dat de transitie van diesel naar alternatief aangedreven materieel in een versnelling geraakt. Het aanschaffen van alternatief aangedreven materieel is in deze periode lucratief. Ook bewustwording blijft een belangrijke maatregel. Naar verwachting hebben wij de zandzuigerboot ook elektrisch aangedreven. Op de lange termijn is het grootste deel van onze vloot alternatief aangedreven. We winnen emissieloos zand. Alternatief heeft het gewonnen van diesel aangedreven. De grootste CO₂ emissies worden veroorzaakt door de ingekochte goederen en diensten. Het gebruik van secundaire materiaalsoorten is vaak alleen mogelijk als ook de materiaal samenstelling goed bekend is. Verschillende toepassingen van materiaalpaspoorten zijn in ontwikkeling.
Te nemen maatregelen
Korte termijn: - Vervanging van 2 diesel aangedreven GWW materieel voor 2 alternatief aangedreven GWW materieel - Op stroomnet aansluiten van de zandwin-installatie (heeft al plaatsgevonden) - Communiceren gebruikscijfers GWW materieel - Het nieuwe draaien - Meer aandacht voor circulariteit tijdens sloop en jaarlijks min. 2 circulaire slopen - Promoten duurzame bouwmaterialen - Bepalen MKI score op onze zandproducten - Verhogen recyclinggraad bij verwerken afvalstoffen (aanpassing locatie Overkampsweg)
Middellange termijn: - Vervanging van 10 diesel aangedreven GWW materieel voor 10 alternatief aangedreven GWW materieel - Communiceren gebruikscijfers GWW materieel - Het nieuwe draaien - Zandzuigerboot elektrisch aandrijven - Jaarlijks tenminste 5 slopen circulair uitvoeren - Produceren betongranulaat als toeslagmateriaal - Toepassen 1/3 bouwmaterialen als duurzame bouwmaterialen - Verwerken tenminste 2 afvalstromen naar hoger recyclingniveau
Lange termijn: - Vervanging van 25 diesel aangedreven GWW-materieel door alternatief aangedreven GWW materieel - Emissie loos winnen van zand - Jaarlijks tenminste 2/3 van de slopen circulair uitvoeren - Toepassen 2/3 bouwmaterialen als duurzame bouwmaterialen
Kansen en risico
Het wisselende overheidsbeleid rondom elektrisch materieel geeft kansen maar ook risico's. Er is een groot verschil in hoe de overheidsinstanties duurzaamheid invullen. Sommige overheidsinstanties nemen duurzaamheid mee in aanbestedingen en sommige instanties totaal niet. Hierdoor worden aannemers minder gemotiveerd om groen te investeren. Gemeenten moeten echter invulling geven aan het klimaatakkoord (zie Flevoland met eis HVO100 bij aanbestedingen). Door groei van Nederland ook toename en vervanging infrastructuur en woningen waardoor meer grondverzet en sloop. Concurrentie uit buitenland en van loonbedrijven die minder aan duurzaamheid doen en daardoor goedkoper zijn. Stengere wetgeving inzake uitstoot waardoor emissieloos bouwen noodzakelijk wordt. SEB is een kans voor verduurzaming maar dan moeten de betrokken instanties het convenant wel nakomen.

Door de toenemende vraag naar elektriciteit krijgen bedrijven ook steeds meer met netcongestie te maken. Hoe moet elektrisch materieel worden opgeladen op de projectlocaties. Vroegtijdig overleg in voorbereidingsfase van een project geeft echter ook kans op voorkomen van laadproblemen.

De aanschafprijs van elektrisch materieel is aanzienlijk hoger dan die van dieselmachines. Hier tegenover staan diverse subsidies (SSEB).

Laadtijden en verbruiktijd van elektrisch materieel vergt een heel andere planning. Niet alle machines kunnen 8 uur achter elkaar draaien totdat de accu leeg is.

Specifiek onderhoud nodig voor elektrisch materieel. Daarnaast gelden andere veiligheidsrisico's. Daarnaast hebben elektrische machines lagere operationele kosten, zijn geluidsarm en werken emissievrij.

De kosten voor groene stroom zijn ook aan schommelingen onderhevig. Hierdoor kan duurzaam werken aanzienlijk duurder zijn dan traditioneel.

Veranderende regels omtrent secundaire bouwstoffen. Zelf grondstoffen maken uitafvalstoffen waarbij veranderende inzichten, verwerkingsmethoden en nieuwe stromen (bijv. oude zonnepanelen) inzake afvalstoffen kansen en risico's met zich mee brengen. Toch zal circulariteit een steeds belangrijkere plek innemen in de werkzaamheden binnen Nederland. Zie nieuwe SVMS-007. Denk ook aan samenwerking.

Circulariteit wordt bemoeilijkt door onhaalbare eisen opdrachtgevers en onduidelijkheden over garanties van sloopmaterialen. Opdrachtgevers (en architecten) willen wel circulaire maar zelf de vrijkomende materialen in nieuwbouw niet gebruiken. Circulair en elektrisch slopen is meestal duurder.

De kwaliteit van afvalstromen is zeer wisselend en sommige stromen verslechteren in kwaliteit (denk aan plastic inzameling gemeenten) waardoor de verwerking ervan steeds duurder wordt. Dit biedt ook weer kansen voor verwerkers. Door circulariteit kan omvang stromen verminderen. Kans op verschuiving naar buitenland.

Emissieloos winnen van zand geeft een lagere MKI. Een lage MKI bij zandwinning geeft kansen in de bouw. Door circulariteit zal echter de markt van primaire bouwstoffen gaan afnemen.

Wetgeving

De Omgevingswet geeft strengere eisen aan stikstofdepositie
 Convenant Schoon en emissieloos bouwen SEB → gefaseerd naar emissieloos (geen harde wet)
 Schoon lucht akkoord (SLA) geeft eisen over de luchtkwaliteit tot 2030
 Zero-emissie zones in steden
 SVMS-007 → 1 geverifieerde circulaire sloop per certificatieperiode
 Beleid overheden op aanbestedingen
 Circulair Materialen Plan (CMP) → vervanger van LAP sinds 30-12-2025
 Programma Nederland Circulair 2050 (2030 – 50% minder primair, 2050 – 100% circulair)
 Diverse heffingen op afvalstoffen (bijv. CO₂-heffing)

Stakeholders

Machineleveranciers (bij Reko is dit Volvo, Caterpillar en Mecalac)
 Leveranciers van HVO of andersoortige emissievrije brandstoffen (Fieten)
 Opdrachtgevers (gemeenten, provincie, woningbouwcorporaties etc.)
 Brancheorganisaties als Bouwend Nederland, Veras (werkgroep duurzaamheid), Cumula
 Eigen personeel want die zijn verantwoordelijk voor zuinig gebruik van machines
 netwerkbeheerders
 div. netwerken zoals betonketennetwerk en econetwerk

4.3 strategie en maatregelen op thema mobiliteit en transport

Maatregelen reductie emissies door mobiliteit en transport
De bedrijfswagens en de vrachtwagens zijn verantwoordelijk voor ca. 50% van de CO₂-uitstoot in scope 1 en 2. Door de jaren heen heeft Reko jaarlijks een deel van haar vloot vernieuwd waarbij brandstofverbruik een belangrijke factor is. Reko is al gestart met het elektrificeren van de bedrijfswagens. Er is binnen de markt waarop Reko werkzaam is nog geen vraag naar elektrische vrachtwagens en deze vrachtwagens zijn ook nog eens 2-3 keer duurder dan diesel-vrachtwagens. Daarom is nog niet gestart met het elektrificeren van de vrachtwagens. Op de middellange termijn verwachten wij dat de transitie van diesel naar alternatief aangedreven materieel in een versnelling geraakt. Het aanschaffen van alternatief aangedreven materieel is in deze periode lucratief.
Te nemen maatregelen
Korte termijn: - Vervanging van 4 diesel aangedreven bedrijfswagens voor 4 alternatief aangedreven bedrijfswagen - Vervanging van 2 diesel aangedreven vrachtwagens voor 2 alternatief aangedreven vrachtwagens - Communiceren gebruikscijfers vrachtwagens en bedrijfswagens - Het nieuwe rijden
Middellange termijn: - Vervanging van 12 diesel aangedreven bedrijfswagens voor 12 alternatief aangedreven bedrijfswagens - Vervanging van 8 diesel aangedreven vrachtwagens voor 8 alternatief aangedreven vrachtwagens - Communiceren gebruikscijfers bedrijfswagens, vrachtwagens - Het nieuwe rijden
Lange termijn: - Alle diesel aangedreven bedrijfswagens vervangen voor alternatief aangedreven bedrijfswagens - Vervanging van 25 diesel aangedreven vrachtwagens door alternatief aangedreven vrachtwagens
Kansen en risico
Het wisselende overheidsbeleid rondom elektrische vrachtwagens geeft kansen maar ook risico's. er is een gebrek aan laadmogelijkheden voor vrachtwagens. Laadtijden en actieradius van elektrische vrachtwagens vergt een heel andere planning. Stengere wetgeving inzake uitstoot waardoor emissieloos transport noodzakelijk wordt. Denk hierbij aan ZES-programma waarbij ook een risico van niet nakomen van afspraken door overheid waardoor afnemende motivatie. Sommige bedrijven eisen euro-6 op delen van hun terrein (bijv. Twence) Door de toenemende vraag naar elektriciteit krijgen bedrijven ook steeds meer met netcongestie te maken. Hierdoor wordt het moeilijk om vrachtwagens op het bedrijf te laden. De aanschafprijs van elektrische vrachtwagens is aanzienlijk hoger dan die van diesel-vrachtwagens. Hier tegenover staan diverse subsidies (AanZET, MIA&Vamil). Klanten zijn nog beperkt bereid om meer te betalen. Specifiek onderhoud nodig voor elektrisch materieel. Daarnaast gelden andere veiligheidsrisico's. Daarnaast hebben elektrische vrachtwagens lagere operationele kosten, zijn geluidsarm en werken emissievrij.
Wetgeving
Vrachtwagenheffing (per 1-7-26) waarbij emissievrije vrachtwagens een lager tarief hebben. Schoon lucht akkoord (SLA) geeft eisen over de luchtkwaliteit tot 2030 Zero-emissie zones in steden (ZES) Europese AFIR-verordening verplicht landen om laadpunten voor vrachtwagens te hebben CO₂-normen verplichten fabrikanten om voor 2030 45% reductie te hebben t.o.v. 2019
Stakeholders
Machineleveranciers (bij Reko is dit Ginaf, MAN en DAF) Leveranciers van HVO of andersoortige emissievrije brandstoffen (Fieten) Opdrachtgevers Brancheorganisaties als Transport en Logistiek Nederland (TLN) Chauffeurs zijn verantwoordelijk voor zuinig rijden netwerkbeheerders

4.4 Samenwerken om doelen te behalen

Welke stakeholders hebben wij, Reko Holding, nodig om de door ons gestelde doelen te bereiken? Uit de voorgaande paragrafen uit hoofdstuk 4 blijkt al dat we met name afhankelijk zijn van de technische ontwikkelingen op gebied van bedrijfswagens, vrachtwagens en materieel. Daarnaast hebben wij de wetgeving en onze opdrachtgevers nodig voor het behalen van onze doelen.

Opdrachtgevers

Onze opdrachtgevers zijn met name de overheden (germeenten, provincie, waterschappen, rijksvastgoedbeheer), semi-overheid (Tennet) en grote projectontwikkelaars.

De gemeente hebben beleid op gebied van duurzaamheid. Toch wordt nog vaak gekeken naar de financiën en dan worden kansen op gebied van duurzaamheid gemist. Het is daarom belangrijk om projecten in bouwteam binnen te hengelen om zodoende mee te kunnen praten in de planfase. Daarnaast is het van groot belang om aan onze opdrachtgever te laten zien wat er bij Reko op gebied van duurzaamheid allemaal mogelijk is. Hierbij speelt acquisitie een grote rol.

De collega's die acquisitie doen bij Reko zullen door het CO₂-projectteam op de hoogte worden gehouden van de mogelijkheden op gebied van duurzaamheid. Hierdoor kunnen ze met de opdrachtgevers sparren over duurzaamheid en mogelijke kansen bespreken.

Er worden momenteel nog te weinig duurzame opdrachten weggezet. De prijs is nog steeds de belangrijkste factor om een werk aan te nemen. Hierdoor is het doen van investeringen in duurzame machines nog steeds niet rendabel.

Reko zal proberen om zoveel mogelijk slopen duurzaam uit te voeren. Ook indien de opdrachtgever niet circulair wil slopen, dan nog zullen wij sloopmaterialen zo hoog mogelijk recyclen of, nog beter, voor hergebruik geschikt maken.

Reko zal duurzame producten zoveel mogelijk bij de opdrachtgevers van GWW-projecten onder de aandacht gaan brengen. Denk hierbij aan cement-arme betonproducten of hergebruik van klinkers.

Reko zal bij de opdrachtgevers aankaarten dat er naast diesel ook andere brandstoffen zijn om materieel aan te drijven. Denk aan HVO100 of elektrische aandrijving.

Producenten techniek

Brandstof heeft het grootste aandeel in de uitstoot van CO₂. Als er door alternatieve technieken minder brandstof gebruikt kan worden dan zal de uitstoot van CO₂ en de OBE's sterk verminderen. Reko heeft hiervoor wel de hulp van de producenten nodig.

Reko heeft momenteel 32 vrachtwagens. Deze zijn van DAF, GINAF en MAN. GINAF is helaas recentelijk failliet verklaard. Zowel DAF als MAN zijn actief bezig met het zuiniger maken van hun vrachtwagens. Bij DAF is dat zichtbaar op daf.com/nl-nl/over-daf/duurzaamheid en bij MAN is dit zichtbaar op man.eu/nl/nl/over-ons/innovatie-en-duurzaamheid. De algemeen directeur is verantwoordelijk voor de aankoop van vrachtwagens. Hij heeft periodiek contact met zowel DAF als MAN over elektrische vrachtwagens en alternatieve mobiliteit. Hij bezoekt bijeenkomsten en praktijkdagen van beide fabrikanten.

Reko heeft naast vrachtwagens ca. 40 materieelstukken (bijv. shovels, kranen) werkzaam. De materiaalstukken zijn grotendeels afkomstig van Caterpillar, Ahlmann, Komptech en Volvo. Al deze fabrikanten zijn momenteel al bezig met elektrisering en duurzaamheid. Ook bij deze productiestukken is de algemeen directeur de inkoper. Er is periodiek contact met de fabrikanten waarbij informatieoverdracht plaatsvindt.

De zandwin-installatie is recentelijk overgegaan van diesel aangedreven naar elektrisch aangedreven. Reko is zich momenteel aan het oriënteren op gebied van elektrisch aangedreven zandzuigers. Doel is om op de langere termijn zo zand te winnen zonder dat er CO₂-emissie ontstaat.

Bij de aankoop van materieel is naast de prijs het verbruik een heel belangrijke parameter. Doel is om elke nieuwe machine zuiniger te laten zijn dan zijn voorganger.

Brandstoffen

Momenteel worden het materieel nog aangedreven door diesel. Als het materieel van Reko is ook geschikt voor HVO. Markttechnisch is HVO helaas nog te duur om deze brandstof structureel te gaan gebruiken. Hiermee zou Reko zich uit de markt prijzen. Hetzelfde geldt ook voor elektrisch aangedreven materieel. Er zijn momenteel te weinig opdrachtgevers die extra willen betalen voor duurzame machines.

In overleg met opdrachtgevers wil Reko graag de CO₂ en OBE-emissie van projecten laten dalen door op die projecten HVO te gaan gebruiken. Of nog beter, zero-emissie materieel.

Bij toenemend gebruik van HVO zal Reko in overleg treden met Fieten Olie om de mogelijkheid om bij het tankstation Overkampsweg HVO te kunnen tanken.

Wetgeving

Reko juicht wetgeving op gebied van duurzaamheid toe. Dit creëert een gelijk speelveld voor iedereen. Voor het behalen van onze doelstellingen, met name op langere termijn, is wetgeving op gebied van duurzaamheid noodzakelijk.

Met name de overheden worden nu al grotendeels gedwongen om duurzaam in te kopen. Dit maakt dat voor ondernemers het doen van duurzame investeringen gaat lonen. Momenteel is dat nog niet het geval. Door strengere wetgeving (denk aan zero-emissie-zones, stikstofwetgeving etc.) worden ondernemers gedwongen om schoner materieel aan te schaffen en worden producenten gedwongen schoner materieel te maken waardoor de prijs van het schoner materieel zal dalen.

Om de gestelde doelen te kunnen behalen en een eerlijke speelveld te creëren heeft Reko belang bij goede en strenge wetgeving op gebied van duurzaamheid. Reko zal dan ook middels deelname aan werkgroepen bij Bouwend Nederland en VERAS proberen invloed uit te oefenen op Den Haag.

Circulariteit

Reko wil circulariteit promoten. We willen zo veel mogelijk materialen uit de infra en sloop hergebruiken. Hiervoor is al ruimte aanwezig op onze site <https://reko-raalte.nl/gebruikte-bouwmaterialen/>.

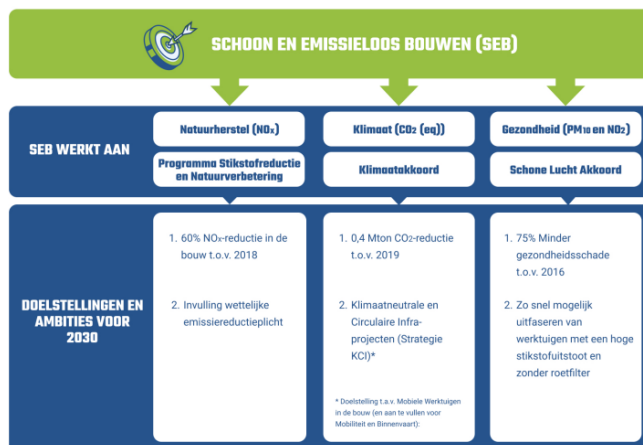
Reko wil het terrein aan de Overkampsweg herindelen zodat de be- en verwerking van afvalstoffen nog efficiënter zal plaatsvinden. Doel is om afvalstromen zo hoog mogelijk te recycleren. Voor de herinrichting van het terrein is nauw overleg met de vergunningverlener.

Samenwerkingsverbanden

Binnen Nederland zijn diverse initiatieven gaande om duurzaamheid te bevorderen. Reko neemt al deel aan de initiatieven die worden besproken in hoofdstuk 7. Daarnaast zijn er nog een aantal initiatieven waarbij de opdrachtgevers ook betrokken zijn. Hierdoor worden duurzaamheidsaspecten meer meegenomen in de aanbestedingen. Deze initiatieven zijn voor Reko ook zeer belangrijk. Daarom worden ze hieronder besproken.

SEB

Schoon en Emissieloos Bouwen werkt aan een aanpak om bouw- onderhouds en sloopp projecten schoner uit te voeren. SEB is een convenant en wil duidelijkheid bieden met een meerjarenperspectief en een stappenplan. Opdrachtgevers schrijven steeds vaker voor dat ingezet materieel dient te voldoen aan de eisen uit dit convenant.



Programma Nederland Circulair:

Dit is een rijksbreed initiatief om de Nederlandse economie volledig circulair te maken in 2050. Het tussendoel 2030 is 50% minder inzet primaire grondstoffen.

Samengevat:

Reko heeft voor het behalen van haar doelstellingen anderen nodig. Alleen kunnen we het niet. We hebben onze opdrachtgevers nodig die ons opdragen om zo duurzaam mogelijk te werken. We hebben onze toeleveranciers nodig die zo duurzaam mogelijke producten en middelen produceren die wij dan weer kunnen inzetten in onze projecten. We hebben de wetgeving nodig om de andere actoren in onze processen net dat noodzakelijke zetje te geven om ons duurzaam te laten werken.

5. Monitoring en rapportage

5.1 Monitoring

De resultaten worden elk kwartaal besproken met de projectgroep duurzaamheid. Hierdoor moet er dus 4x per jaar iets gevonden worden van de dan aanwezige cijfers.

De doelstellingen zijn smart gekozen en daarom gemakkelijk op onderstaande wijze te bepalen.

data	wijze	Wanneer
Urenstanden materieel km-standen vrachtwagens en auto's	Aflesen	Halfjaarlijks
Getankte hoeveelheden diesel Geleverde hoeveelheden Aspen	Inkoopfacturen / digitaal	Maandelijks
Electra Overkampsweg Electra Heesweg Electra zandwinning	Digitaal Aflesen meters Aflesen meters	Maandelijks
Watergebruik Overkampsweg Watergebruik zandwinning	Aflesen meters Aflesen meters	Maandelijks
Gasverbruik Overkampsweg Gasverbruik zandwinning	Aflesen meters Aflesen meters	Maandelijks
Afval van eigen projecten en zelf geproduceerd en hier gestort	Weegbrug/facturen	Halfjaarlijks
Airco materieel, vrachtwagens en auto's Airco kantoor	Vulgegevens werkplaats Vulgegevens op onderhoudsformulieren	Halfjaarlijks
Diverse gebruiksgassen (propana, acetyleen, zuurstof, protegon)	Inkoopfacturen	Halfjaarlijks
Woon-werkverkeer Zakelijke reizen, openbaar vervoer	Personeelsgegevens	Halfjaarlijks
Scope 3 data	inkoop	jaarlijks

Halfjaarlijks worden de behaalde resultaten in het MT-overleg van februari en september door de directie besproken.

Om de kwaliteit van de gebruikte data op hoog nivo te blijven houden, is een datakwaliteitsmanagementplan opgesteld. In dit plan is beschreven hoe Reko de energie- en emissiedata zo accuraat mogelijk gaat rapporteren. Er is een datakwaliteitsteam samengesteld. De betrokken personen zijn beschreven en de werkzaamheden zijn vastgelegd.



De CO2-uitdoot en het energiegebruik worden berekend met behulp van de Carbon Management Calculator die online kan worden ingevuld. In deze software is ook een externe controle aanwezig.

5.2 CO₂-rapportages

Reko rapporteert elk jaar 2x haar cijfers op gebied van CO₂-emissies. Sinds 2025 wordt ook de energiedata beschreven in deze rapportages. De rapportages beschrijven de resultaten van de 1^e helft van het jaar en van het gehele jaar.

De rapportages worden opgesteld door de afdeling KAM en door het datakwaliteitsteam gecontroleerd op juistheid. Na goedkeuring van de directie worden de rapportages op de site van Reko geplaatst. Hierdoor zijn ze voor iedereen toegankelijk.

6. Communicatie

6.1 Interne communicatie

De interne communicatie is gericht op het eigen personeel. Doel is om tenminste 2x per jaar intern te communiceren over onze eigen duurzaamheidsresultaten en onze activiteiten op gebied van duurzaamheid.

Deze communicatie vindt plaats middels toolboxen en de bedrijfapp.

Dit klimaattransitieplan zal jaarlijks middels een toolbox worden gecommuniceerd.

6.2 Externe communicatie

De externe communicatie is gericht op onze stakeholders. Doel is om tenminste 2x per jaar extern te communiceren over onze duurzaamheidsresultaten en activiteiten.

Deze communicatie vindt plaats via social media en het toesturen van nieuwsbrieven (tenminste 1x). Het klimaattransitieplan zal in de nieuwsbrieven ter sprake komen. Stakeholders kunnen het klimaattransitieplan via onze eigen website inzien.

7. Participatie & samenwerking

Reko heeft sinds het behalen van haar eerste certificaat voor de CO₂-prestatieladder altijd geparticipeerd in diverse werkgroepen en samenwerkingsverbanden. Hieronder staan de participaties waarin Reko nog steeds haar bijdrage levert.

Sectorinitiatief Brandstofreductie NO Nederland

Deze vereniging organiseert twee keer per jaar een bijeenkomst voor bedrijven uit de aannemerij en GWW-sector om kennis en ideeën over brandstofreductie te delen en van elkaar te leren. De vereniging concentreert zich bewust op het brandstofverbruik omdat dit voor de deelnemers de grootste energieverbruiker is en daarmee ook de grootste bijdrage levert aan de CO₂-uitstoot door deze bedrijven. Kortom, het is het meest relevante energievraagstuk voor deze bedrijven.

Via de bijeenkomsten worden deelnemers aangezet om actief aan de slag te gaan met het reduceren van het brandstofverbruik en om daarmee kosten en CO₂-uitstoot te besparen. De sessies worden georganiseerd en gefaciliteerd door de vereniging en worden bij de deelnemende bedrijven georganiseerd. De koers en inhoud worden bepaald door een bestuur bestaande uit een aantal van de leden, met input van alle leden van de vereniging. Per bijeenkomst is ruimte om ervaringen en kennis te delen en worden de aanwezigen zelf aan het werk gezet met praktische vragen rond het verminderen van het brandstofverbruik.

Reko neemt deel aan de stuurgroep van dit initiatief en een medewerker van Reko heeft zitting in het bestuur van dit initiatief. Reko neemt sinds 2013 deel aan dit initiatief.

Bron: brandstofverbruik

Branche-initiatief VERAS

Veel leden van VERAS zijn gecertificeerd voor de CO₂ prestatieladder. VERAS organiseert voor deze leden het CO₂ branche-initiatief. Hiermee kunnen de leden hun emissiereductiedoelstellingen realiseren en voldoen aan de eisen van de SKAO. Het doel van het initiatief is dat leden individueel door deze gezamenlijke aanpak enerzijds emissie reduceren en anderzijds kosten besparen als gevolg van een zuiniger bedrijfsvoering.

VERAS leden die gecertificeerd zijn of bezig zijn met certificeren voor de CO₂ prestatieladder, kunnen deelnemer worden aan dit VERAS branche-initiatief. Jaarlijks kunnen deze leden deelnemen aan twee bijeenkomsten waarbij informatieoverdracht en onderlinge kennisuitwisseling centraal staan. Door deelname aan het CO₂ branche-initiatief zijn de deelnemende sloopaannemers goed in staat hun CO₂-emissie te reduceren en hun certificaat op een eenvoudige manier te handhaven. De onderwerpen die per bijeenkomst aan bod komen, zijn gericht op het sturen van de sloopaannemers, hun medewerkers en klanten op CO₂.

Reko neemt sinds 2016 deel aan dit initiatief.

Bron: brandstofverbruik en circulariteit

Het nieuwe draaien en het nieuwe rijden

Het doel van dit initiatief is de bewustwording van machinisten en chauffeurs te vergroten om zodoende op allerlei grondverzetmachines en bedrijfswagens de uitstoot en het brandstofverbruik te verminderen.

Bron: brandstofverbruik



**Werkgroep CO₂ Bouwend Nederland Regio Oost**

De CO₂-werkgroep is 2017 opgericht om bedrijven die lid zijn van Bouwend Nederland Regio Oost te kunnen ondersteunen op gebied van CO₂-uitstoot. De meeste deelnemers zijn actief als bouwbedrijf. Zwaartepunt van deze werkgroep ligt op gebied van gebruik van duurzame bouwmaterialen en circulariteit.

Reko is sinds de oprichting van deze werkgroep in 2017 lid.

Bron: circulariteit, materiaalgebruik en brandstofverbruik

**Econed**

Dit initiatief zorgt ervoor dat containers voor afval worden geplaatst en opgehaald door bedrijven die in de buurt zitten. Het gaat dan om bedrijven die zijn aangesloten bij Eco-nedwerk. Andere deelnemers zijn o.a. Rouwmaat en van Werven.

Reko neemt al sinds 2011 deel aan dit initiatief.

Bron: brandstofverbruik

8. Beoordeling & bijsturing

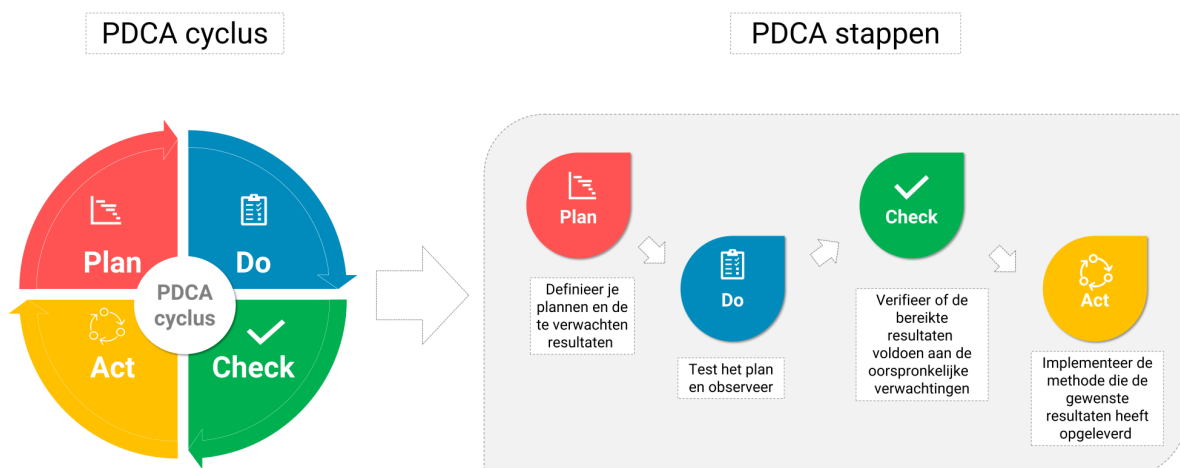
De projectgroep duurzaamheid komt 1x per kwartaal bij elkaar. Tijdens deze bijeenkomst worden de volgende zaken besproken:

1. Genomen acties
2. Stand van zaken acties
3. Resultaten
4. Stand van zaken doelstellingen
5. Nieuwe suggesties
6. Nieuwe stakeholders

Van de bijeenkomst worden notulen opgesteld.

Tijdens het MT worden de notulen besproken en beoordeeld. De directie bepaald of er bijsturing nodig is en bepaald (evt. in overleg met de projectgroep duurzaamheid) welke acties er extra noodzakelijk zijn.

Het gehele systeem wordt steeds weer verbeterd volgend de PDCA-cyclus. Deze cyclus heeft de volgende stappen:



In de plan-fase worden de doelstellingen vastgesteld en hoe tot die doelstellingen te komen. De benodigde processen, kansen en risico's worden vastgelegd.

In de do-fase worden de geplande acties uitgevoerd en geïntegreerd. De focus ligt in deze fase op continue verbetering en betrokkenheid.

In de check-fase wordt steeds gecheckt of de uitgevoerde maatregelen efficiënt zijn en of de doelstellingen worden gehaald. In deze fase vindt de monitoring plaats.

In de act-fase worden evt. corrigerende en preventieve maatregelen doorgevoerd die komen uit de evaluaties.