

CO₂-voortgangsrapportage



Heeg, 29 juni 2026

Auteur: Rennie de Jager

Geaccordeerd door: Sjouke Attema, directeur

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Over dit rapport	3
1.2	Betrokkenen	3
2	Grens en omvang van de organisatie	4
2.1	Grens van de organisatie	4
2.2	Omvang van de organisatie	4
2.3	Rapportageperiode	4
2.4	Projecten met gunningsvoordeel	4
3	Energiebeoordeling	5
3.1	Gebouwen	5
3.2	Bedrijfsprocessen	5
3.3	Mobiliteit	5
3.4	Kwantitatieve energiestromen	5
3.5	Emissie-inventaris	5
4	CO ₂ -emissies	6
4.1	Scope 1 emissies (directe emissies)	6
4.2	Scope 2 emissies (indirectie emissies) en business travel	6
4.3	CO ₂ -footprint	6
4.4	Analyse van de CO ₂ -footprint	8
5	CO ₂ -reductiebeleid	8
5.1	Maatregelen tot nu toe	8
5.2	Plan van aanpak	9
5.3	Kwantitatieve doelstellingen	9
5.4	Energiemanagement-actieplan	12
6	Monitoring en actualisatie	12
7	CO ₂ -Communicatieplan	12
8	Participatie	13

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel met eisen uit ISO 14064-1:2018

Afzonderlijke documenten

- 20260619 Emissie-inventaris Attema Heeg 2025 + achtergronddocumenten
- 20260619 Energiemanagement-actieplan Attema Heeg + EML-lijst en beknopte maatregelenlijst Skao 2025
- 20260619 Communicatieplan Attema Heeg
- 20260619 Freonen Fossylfrij Fryslân (initiatief)
- 20260626 Interne auditverslag CO₂ Prestatieladder Attema Heeg JThieme
- 20260626 Auditchecklijst CO₂-PL handboek 3.1 Attema Heeg JThieme
- 20260626 Directiebeoordeling CO₂ Prestatieladder Attema Heeg
- 20251010 Internetpublicatie Attema Heeg
- 20260619 Milieubarometerrapport Attema Heeg 2025
- 20260619 Overzicht medewerkers Attema Heeg
- 20260618 Skao bewijs van betaling
- 20260618 Freonen Fossylfrij Fryslân bewijs van betaling

1 Inleiding

1.1 Over dit rapport

Voor u ligt de voortgangsrapportage over de voetafdruk van 2025.

Attema Heeg is een middelgroot loon- en aannemingsbedrijf dat al meer dan 70 jaar actief is in het zuidwesten van Friesland. De hoofdvestiging van Attema is in Heeg, waar we een op- en overslagterrein voor zand en grond hebben. Daarnaast beschikken we over een werkplaats en een aantal loodsen voor externe verhuur in Osingahuizen.

Als kernactiviteit verricht Attema Heeg werkzaamheden op het gebied van grond-, weg- en waterbouw, zoals het verzorgen van terreininrichting en het aanleggen van damwanden en steigers. Verder houden we ons bezig met agrarische loonwerkzaamheden.

Door middel van het CO₂-managementsysteem, willen we – binnen onze grenzen - structureel werken aan het verminderen van onze CO₂-uitstoot en daarmee bijdragen aan een beter milieu. Daarnaast willen wij ons beleid uitbreiden met andere MVO-aspecten.

Jaarlijks actualiseert Attema Zand- en Grondhandel de CO₂-footprint en wordt de voortgang op de doelstellingen en maatregelen voor het beperken van CO₂-emissies van Attema Zand- en Grondhandel, Kraanverhuur en Agrarische Loonbedrijf B.V., verder te noemen Attema Heeg, gecontroleerd.

Het rapport is opgesteld conform de eisen uit NEN-ISO 14064-1:2018 (zie bijlage 1 voor een referentiematrix). De beoordeling vindt plaats op basis van het Handboek CO₂-Prestatieladder 3.1 van 22 juni 2020.

De emissies in dit rapport hebben betrekking op 2025. Het jaar 2023 dient als referentiejaar, ten opzichte waarvan de doelstellingen en toe- of afnames van volgende jaren worden afgemeten.

De voortgang van de getroffen maatregelen om de doelstellingen te behalen zijn in dit rapport beschreven, waarbij is uitgegaan van werkelijke verbruikscijfers over het jaar 2025.

Op het moment van schrijven van deze rapportage zijn er nog geen projecten verkregen met gunningsvoordeel.

1.2 Betrokkenen

Bij het opstellen van deze voortgangsrapportage zijn de volgende personen betrokken geweest:

- Mevrouw Rennie de Jager, als CO₂-coördinator, verantwoordelijk voor deze rapportage.
- De heer Sjouke Attema, directeur-
- De heer Jaap de Vries, extern adviseur DZyzzion
- De heer Jan Thieme, intern auditor

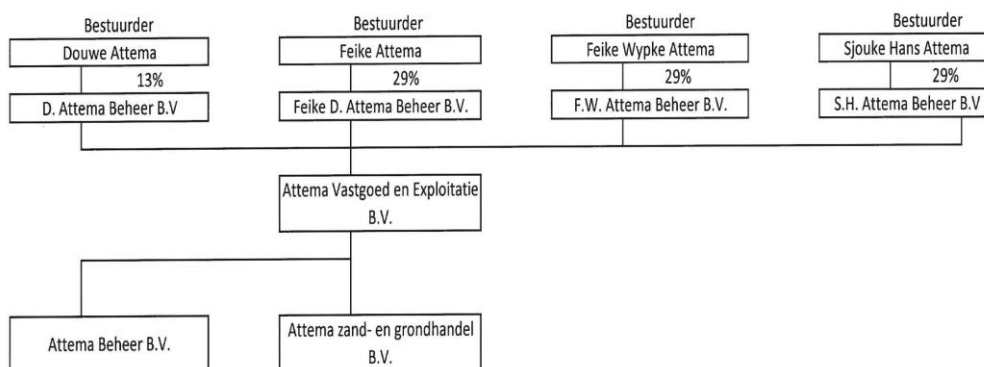
Gedurende het jaar is er regelmatig overleg tussen de CO₂-coördinator en de directie over de voortgang en de maatregelen.

De emissie-inventaris is door de externe CI tijdens de audit geverifieerd.

2 Grens en omvang van de organisatie

2.1 Grens van de organisatie

In 2025 heeft een wijziging in de organisatiestructuur van Attema Heeg plaatsgevonden, in onderstaande figuur is het actuele organogram weergegeven. In 2025 zijn 29 personen werkzaam, inclusief directie en inleen (PNIL), goed voor 22,2 fte, waarvan 8 in de binnendienst, goed voor 5,3 fte.



Figuur 1: Organisatieschema Attema

De meeste energieverbruikers zitten in de werkmaatschappij Attema Zand- en grondhandel B.V. en nemen we daarom mee in de organisatiegrens.

2.2 Omvang van de organisatie

De totale CO₂-footprint (scope 1 & 2 plus business travel) van Attema bedroeg in 2025 657 ton.. Daarmee valt ons bedrijf volgens tabel 4.1 van het Handboek in de categorie 'middelgrote organisatie'.

2.3 Rapportageperiode

De emissies in dit rapport hebben betrekking op het jaar 2025. Het jaar 2023 dient als referentiejaar, ten opzichte waarvan de doelstellingen en toe- of afnames van volgende jaren worden afgemeten.

2.4 Projecten met gunningsvoordeel

Er zijn nog geen projecten verkregen met gunningsvoordeel.

3 Energiebeoordeling

Wij hebben een interne energiebeoordeling opgesteld, in grote lijnen conform de richtlijnen uit ISO 50001 paragraaf 4.4.3. Hieronder volgt een korte beschrijving van de belangrijkste energiestromen in onze gebouwen, bedrijfsprocessen en mobiliteit. Alle energiestromen worden kwantitatief bijgehouden in een aparte emissie-inventaris.

3.1 Gebouwen

De onder de scope vallende locaties/panden zijn ongewijzigd ten opzicht van vorig jaar.

3.2 Bedrijfsprocessen

De bedrijfsprocessen zijn ten opzichte van 2024 niet gewijzigd en zijn globaal vermeld in de inleiding (hoofdstuk 1.1).

3.3 Mobiliteit

De mobiliteit van zakelijk verkeer, goederenvervoer is ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande jaar.

3.4 Kwantitatieve energiestromen

De kwantitatieve energiestromen zijn opgenomen in de afzonderlijke emissie-inventaris. Daarin is ook een analyse gemaakt van het energieverbruik.

3.5 Emissie-inventaris

In de emissie-inventaris zijn alle energiestromen voor 2025 opgenomen. Op een ander tabblad zijn hieruit de invoergegevens voor de Milieubarometer gedestilleerd. Deze gegevens zijn ingevuld in de Milieubarometer. Op een vierde tabblad zijn de uitkomsten van de Milieubarometer opgenomen, zoals de CO₂-footprint, grafieken over CO₂-uitstoot en energieverbruik (GJ), kengetallen en een analyse hiervan.

De bewijsdocumenten die ten grondslag liggen aan de ingevoerde gegevens zijn vastgelegd in een afzonderlijk dossier. Een verwijzing daarnaar is opgenomen in de emissie-inventaris per item. Voor het diesilverbruik van voertuigen en mobiele werktuigen is gebruik gemaakt van de registratie in het passensysteem van PIUSI, welke sinds januari 2025 in werking is. Omdat het gebruik hiervan nog nieuw is, zijn de hoeveelheden getankte liters, de afname van de leverancier OK en het geschatte verbruik van de machines met elkaar vergeleken. De werkelijk met de passen getankte liters diesel zijn ingevoerd in de Milieubarometer, bij de totale CO₂-uitstoot is dus uitgegaan van het werkelijke totale verbruik.

Omdat het diesilverbruik per voertuig in 2025 veel nauwkeuriger is dan voor de invoering van het passensysteem PIUSI, blijken de in 2023 en 2024 gebruikte geschatte cijfers van verbruik per km/uur niet juist te zijn geweest. Omdat dit een erg vertekend beeld en invloed heeft op de doelen, zijn deze cijfers voor deze jaar zijn derhalve herberekend.

Door middel van een procentuele verdeling van het totale diesilverbruik is het verbruik van HVO100 en AdBlue per voertuigtype bepaald en ingevoerd in de Milieubarometer.

4 CO₂-emissies

De CO₂-footprint is berekend met de Milieubarometer op basis van de cijfers van uit de emissie-inventaris. Alle emissiefactoren zijn afgeleid van www.CO2emissiefactoren.nl.

De CO₂-footprint in deze rapportage heeft betrekking op de scope 1 & 2 emissies. Net als in het voorgaande jaar zijn er geen scope 3 emissies meegenomen, omdat er geen sprake is van 'business travel'. Deze scopes zijn voldoende voor certificering op niveau 3.

4.1 Scope 1 emissies (directe emissies)

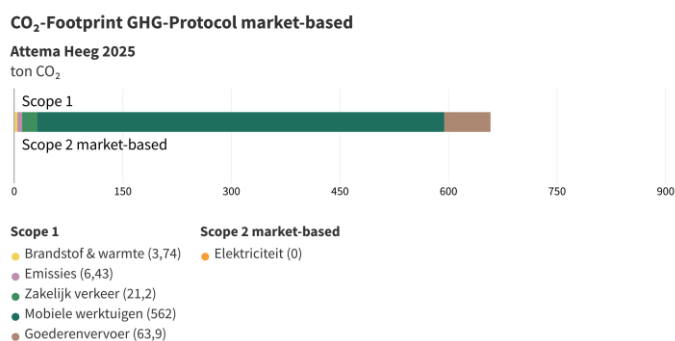
Scope 1 of directe emissies zijn emissies door de eigen organisatie. In ons geval gaat het om aardgasverbruik (voor verwarming/warm water en propaan voor de snijbrander), brandstofverbruik van onze voertuigen en mobiele werktuigen (diesel, benzine), koudemiddelen voor airco en machines, argon (laswerkzaamheden), AdBlue (dieselloertuigen)

4.2 Scope 2 emissies (indirectie emissies) en business travel

Onze uitstoot in Scope 2 is nihil, omdat we in 2025 Nederlandse groene stroom uit wind en zon inkopen bij Vattenfall. Bovendien wekken we in 2025 meer stroom op dan we zelf gebruiken. Hiermee hebben we vooruitgang geboekt in de CO₂-uitstoot in het kader van electriciteit. Business travel is niet op ons van toepassing.

4.3 CO₂-footprint

In de onderstaande figuur laat de CO₂-footprint zien voor 2025. De totale emissie in 2025 bedroeg 657 ton CO₂eq.



Figuur 4:
CO₂-footprint 2025 (grafie)

Bron: Milieubarometer Attema Heeg - 19 juni 2026

In onderstaande tabel is de footprint verder uitgesplitst in tonnen CO₂-eq..

			CO ₂ -emissiefactor	CO ₂ -equivalent
Scope 1				
Brandstof & warmte	Aardgas	1.734 m ³	2,13 kg CO ₂ / m ³	3,70 ton CO ₂
Brandstof & warmte	Propan	21,0 liter	1,73 kg CO ₂ / liter	0,0362 ton CO ₂
Emissies	Menggas Argon/CO ₂ 85/15%	117 liter (200 bar)	0,059 kg CO ₂ / liter (200 bar)	0,00690 ton CO ₂
Zakelijk verkeer	Personenwagen (in liters) diesel	6.455 liter	3,25 kg CO ₂ / liter	21,0 ton CO ₂
Zakelijk verkeer	Personenwagen HVO biodiesel uit afvalolie	276 liter	0,441 kg CO ₂ / liter	0,122 ton CO ₂
Zakelijk verkeer	AdBlue (32,5% ureum)	188 liter	0,26 kg CO ₂ / liter	0,0489 ton CO ₂
Mobiele werktuigen	Benzine	251 liter	2,80 kg CO ₂ / liter	0,702 ton CO ₂
Mobiele werktuigen	Schone benzine	210 liter	3,06 kg CO ₂ / liter	0,642 ton CO ₂
Mobiele werktuigen	Diesel	171.093 liter	3,25 kg CO ₂ / liter	556 ton CO ₂
Mobiele werktuigen	HVO biodiesel uit afvalolie	7.318 liter	0,441 kg CO ₂ / liter	3,23 ton CO ₂
Mobiele werktuigen	AdBlue (32,5% ureum)	4.984 liter	0,26 kg CO ₂ / liter	1,30 ton CO ₂
Goederenvervoer	AdBlue (32,5% ureum)	568 liter	0,26 kg CO ₂ / liter	0,148 ton CO ₂
Goederenvervoer	Bestelwagen (in liters) diesel	684 liter	3,25 kg CO ₂ / liter	2,22 ton CO ₂
Goederenvervoer	Bestelwagen HVO biodiesel uit afvalolie	29,0 liter	0,441 kg CO ₂ / liter	0,0128 ton CO ₂
Goederenvervoer	Vrachtwagen (in liters) diesel	18.818 liter	3,25 kg CO ₂ / liter	61,2 ton CO ₂
Goederenvervoer	Vrachtwagen HVO biodiesel uit afvalolie	805 liter	0,441 kg CO ₂ / liter	0,355 ton CO ₂
Emissies	Koudemiddel - R134a	4,20 kg	1.530 kg CO ₂ / kg	6,43 ton CO ₂
			<i>Subtotaal</i>	<i>657 ton CO₂</i>
Scope 2 market-based				
Elektriciteit	Zelf opgewekte zonnestroom (PV)	65.300 kWh	0 kg CO ₂ / kWh	0 ton CO ₂
Elektriciteit	Teruggeleverde stroom (uit PV of Wind)	54.914 teruggeleverde kWh	0 kg CO ₂ / teruggeleverde kWh	0 ton CO ₂
Elektriciteit	Ingekochte elektriciteit	34.006 kWh	0,497 kg CO ₂ / kWh	16,9 ton CO ₂
Elektriciteit	Waarvan groene stroom uit windkracht	32.000 kWh	-0,497 kg CO ₂ / kWh	-15,9 ton CO ₂
Elektriciteit	Waarvan groene stroom uit zonne-energie	2.006 kWh	-0,497 kg CO ₂ / kWh	-0,997 ton CO ₂
			<i>Subtotaal</i>	<i>0 ton CO₂</i>
			CO₂-uitstoot	657 ton CO₂

Figuur 5: CO₂-footprint 2025

4.4 Analyse van de CO₂-footprint

In de emissie-inventaris is op het tabblad “uitkomsten 2025” een uitgebreide analyse gemaakt van de footprint en de verschillen tussen 2024 en 2025. Veruit de grootste bijdrage aan de CO₂-emissies komt van het dieselvebruik van de mobiele werktuigen. Hierop ligt dan ook de focus van het reductieplan.

Zowel de CO₂-uitstoot van mobiele machines per draaiuur, als die van het zakelijk- en goederenvervoer per km is gestegen. Per onderdeel zijn meer uren gemaakt/c.q. kilometers gereden ten gevolge van grote werken op grotere afstand dan we gewend zijn. Uitvoerders hebben vaker ritten naar de werklocaties iets verder van huis moeten maken en ook de machines zijn gedurende langere periode op grotere afstand aan het werk geweest. Bovendien is er wat het agrarisch loonwerk betreft in 2025 veel gedaan aan landverbetering, hetgeen een zwaardere belasting voor de trekkers betekent en meer dieselvebruik tot gevolg heeft.

Nu we werken met het tanksysteem van PIUSI en de machines met hun eigen tanksleutel kunnen tanken, blijkt de schatting van het dieselvebruik van machines te laag te zijn geweest. We hebben deze verbruikscijfers herberekend voor 2023 en 2024.

Verder blijkt de emissiefactor HVO in de Milieubarometer te zijn aangepast van 0,347 kg CO₂/liter naar 0,441 kg CO₂/liter. Dat zijn landelijk vastgestelde factoren en wij hebben hier geen invloed op, maar hierdoor is de stijging wat groter dan verwacht.

5 CO₂-reductiebeleid

5.1 Maatregelen tot nu toe

Energie:

De cijfers voor energieopwekking laten zien dat we al mooie stappen hebben gemaakt met de installatie van zonnepanelen. Daarmee wekken we meer stroom op dan we zelf verbruiken. Door de inkoop van Nederlandse groene stroom uit zon en wind, gaat de uitstoot van het elektriciteitsverbruik in 2025 naar nul, dus die missie is geslaagd.

Brandstof en warmte:

De werkplaats wordt verwarmd met een warmtepomp en alleen het kantoor wordt verwarmd met aardgas. Daarnaast gebruiken we nog een hele kleine hoeveelheid propaangas. De bijdrage hiervan aan de totale footprint is slechts 0,5% en daarmee niet materieel en verwaarloosbaar.

Mobile werktuigen/zakelijk vervoer:

Duidelijk is dat veruit de grootste uitstoot zit in het dieselvebruik. Om dit verbruik zoveel mogelijk te beperken, zijn de volgende maatregelen genomen:

- Twee oudere trekkers uit 2007 zijn ingeruild voor een nieuwere EURO5 uit 2021. Deze machine is schoner in uitstoot, en zuiniger in dieselvebruik.
- Middels toolboxen “Stationair draaien” en “ bezig zijn met CO₂ reductie” motiveren we onze werknemers en maken we ze ervan bewust dat zuinig rijgedrag invloed heeft op onze CO₂ uitstoot.
- Onze werknemers zijn geïnformeerd over de reden van ingebruikname van het passensysteem PIUSI en hebben over het gebruik ervan uitleg gekregen.
- We hebben in 2025 8428 liter HVO100 diesel getankt, hetgeen ons een CO₂-reductie van 86,4% heeft opgeleverd.
- Onze vrachtwagen reed op banden in C-klasse en is nu voorzien van banden in B-klasse.
- We blijven zoveel mogelijk carpoolen en combineren het transport daar waar mogelijk. Bij dit transport wordt het materieel afgestemd op de omvang van de werkzaamheden.
- Bij werken buiten ons werkgebied van 10-15 km zoeken we samenwerking met één van onze collegabedrijven

5.2 Plan van aanpak

Uit de CO₂-footprint blijkt dat de totale CO₂-uitstoot van 627 ton in 2024 naar 657 ton in 2025 is gegaan, met andere woorden vrijwel hetzelfde is gebleven.

Het dieselverbruik is voor ons veruit de grootste CO₂-uitstoter. Bij het terugdringen van de uitstoot ligt de focus voor ons op het dieselverbruik van de mobiele werktuigen, de vrachtwagen, personenauto's en bestelwagen. Om deze emissies zoveel mogelijk te reduceren, hanteren we de volgende strategie:

1. Zuiniger gebruik

We hebben informatie ingewonnen over een cursus "het nieuwe rijden" en gaan onderzoeken of en hoe we een dergelijke cursus voor onze medewerkers kunnen organiseren. Dit geldt zowel voor de chauffeurs van landbouwmateriaal, als die van vrachtauto en personenauto's.

De banden klasse C van de vrachtauto zijn vervangen door banden klasse B.

2. Elektrificatie

Dat elektrische machines de meeste CO₂-reductie (en minder vervuiling) opleveren is een feit, maar deze machines zijn nog maar beperkt beschikbaar en erg kostbaar. Ook de laadcapaciteit zal voldoende moeten zijn, mochten we besluiten de overstappen naar elektrische machines te maken.

Voor zover dat praktisch, technisch (laadmogelijkheden) en financieel haalbaar is, is ons beleid het machinepark geleidelijk te elektrificeren. Bij het einde van de economische levensduur (vervangingschema is opgenomen in de emissie-inventaris) van elke machine wegen we af of elektrisch een optie is.

3. Schonere brandstoffen

Zo lang elektrisch voor ons nog geen optie is, hebben we de keuze gemaakt schonere brandstoffen te gebruiken. In 2025 hebben we van het totale dieselverbruik ongeveer 5% HVO100 toegepast. In 2026 willen we het gebruik van HVO100 verder uitbreiden.

4. Overige emissies

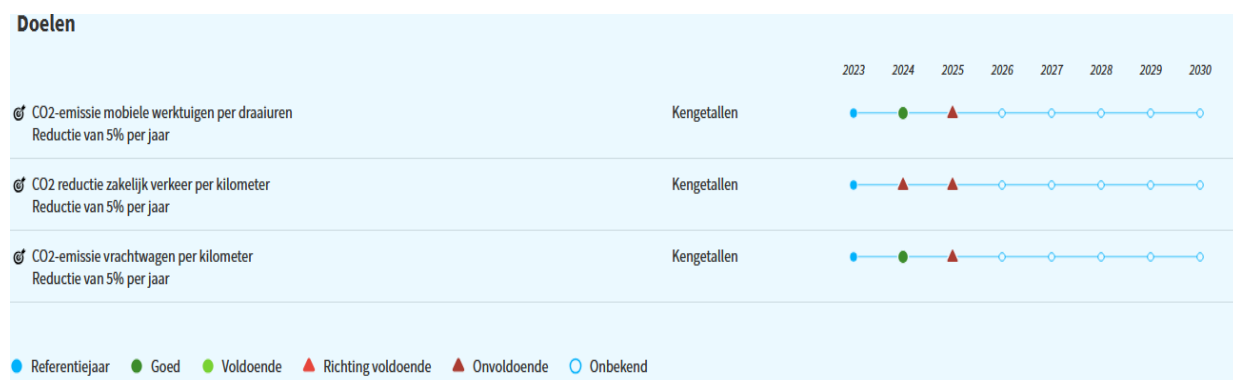
We zijn van plan ons pand op locatie De Draei te verbouwen en nemen daarin de vervanging van de gasketel voor een warmtepomp mee.

Alle maatregelen zijn opgenomen in een afzonderlijk Energiemanagement-actieplan.

5.3 Kwantitatieve doelstellingen

Omdat de volledige CO₂-uitstoot vanaf 2025 in scope 1 zit, formuleren we alleen daarvoor een doel. Scope 2 emissies zijn er dan niet meer. Uiteraard blijven we ook actief om te besparen op elektriciteit (scope 2). Omdat we op dit moment nog niet kunnen overzien wat consequenties van het elektriciteitsverbruik als gevolg van elektrificering van voertuigen en machines zijn, nemen we voorsnog geen doel op voor elektriciteit.

Het doelen-dashboard in de Milieubarometer laat in één overzicht het verloop zien.



Omdat onze uitstoot voor het overgrote deel (85%) afkomstig is van onze mobiele werktuigen, formuleren we hiervoor ons hoofddoel:

Hoofddoel: CO₂-reductie mobiele werktuigen per draaiuren van 5% per jaar

CO₂-emissie mobiele werktuigen per draaiuren

Doel: Reductie van 5% per jaar
kg CO₂ / draaiuur



Bron: Milieubarometer Attema Heeg - 19 juni 2026

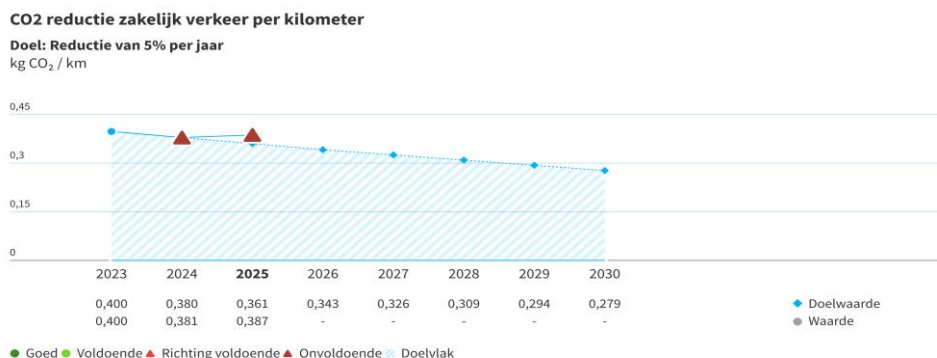
In bovenstaande grafiek is te zien dat de uitstoot per draaiuur nagenoeg gelijk is gebleven. Daarmee kunnen we stellen dat het doel van een CO₂-besparing per draaiuur van 5% per jaar niet behaald is.

Door het aandeel HVO te vergroten en onze medewerkers te trainen in “het nieuwe rijden” beogen we betere reductieresultaten te bereiken.

Voor alsnog verwachten we niet dat op korte termijn geschikte elektrische alternatieven beschikbaar zullen zijn. Zodra de beschikbaarheid van elektrisch materieel groter wordt, zullen we dit doel zo mogelijk naar boven bijstellen. We houden we de ontwikkelingen op dit gebied scherp in de gaten en kiezen bij vervanging, indien financieel en praktisch haalbaar, voor elektrisch materieel. Bij elke vervanging zal deze afweging worden gemaakt.

Onze nevendoelen voor goederenvervoer en zakelijk verkeer zijn als volgt:

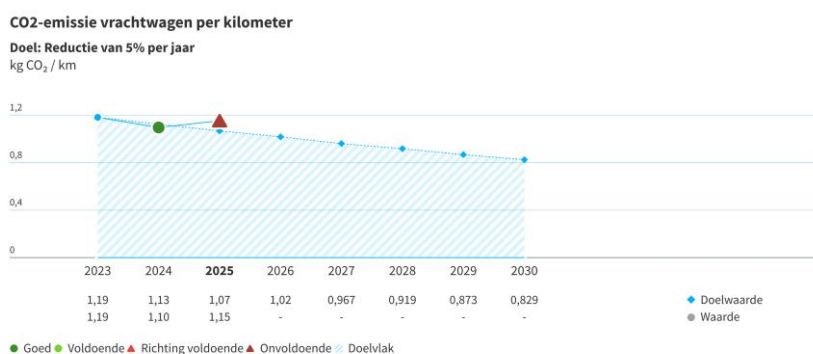
Nevendoel 1: CO₂-reductie zakelijk verkeer per kilometer van 5% per jaar



Bron: Milieubarometer Attema Heeg - 19 juni 2026

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat het doel voor het zakelijk verkeer per kilometer niet is behaald. De uitstoot per van zakelijk verkeer per kilometer is gestegen. In de emissie-inventaris van 2024 – toen er nog geen gebruik werd gemaakt van de tankpassen - is het verbruik per kilometer geschat. Naar nu blijkt is deze schatting niet realistisch geweest. Ook voor het zakelijk vervoer geldt dat het aandeel HVO vergroot zal worden en de chauffeurs van de personenauto's getraind zullen worden in “het nieuwe rijden”.

Nevendoel 2: CO₂-reductie goederenvervoer per kilometer van 5% per jaar



Bron: Milieubarometer Attema Heeg - 19 juni 2026

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat het doel voor de vrachtwagen per kilometer niet is behaald. Het diesilverbruik is gestegen, door toename van het aantal gereden kilometers. In de emissie-inventaris van 2024 – toen er nog geen gebruik werd gemaakt van de tankpassen - is het verbruik per kilometer geschat. Naar nu blijkt is deze schatting niet realistisch geweest. Ook hier geldt dat het gebruik van HVO uitgebreid wordt en een training in “het nieuwe rijden” noodzakelijk is.

5.4 Energiemanagement-actieplan

We hebben de maatregellijst van Skao ingevuld. Alle relevante maatregelen daaruit zijn opgenomen in een Energiemanagement-actieplan. Dit actieplan is een voortschrijdend plan, dat tweemaandelijks wordt gemonitord en geüpdatet in het werkoverleg tussen de CO₂-manager en de directeur. Het plan is geactualiseerd en als bijlage toegevoegd.

6 Monitoring en actualisatie

De voorgang van de uitvoering van het energiemanagement actieplan en de mate waarin we onze doelen realiseren, worden aangepakt in de vorm van een Plan-Do-Check-Act cyclus:

- De inventaris van energieverbruikers wordt steeds up-to-date gehouden. Mutaties worden steeds worden bijgewerkt.
- Tijdens het werkoverleg (directie) wordt de voortgang van de geplande acties besproken en zo nodig bijgesteld. Zinnige nieuwe ideeën voor mogelijke maatregelen worden toegevoegd.
- Eens per jaar (januari/februari) invullen van de Milieubarometer en bepalen van de CO₂-footprint van het voorgaande jaar.
- Tezamen met het invullen van de Milieubarometer wordt eens per jaar een interne audit uitgevoerd, conform de eisen in paragraaf 6.1.1.1 in de Handleiding CO₂-Prestatieladder 3.1.
- Het interne auditverslag zal worden vastgesteld door middel van een directiebeoordeling conform de eisen in paragraaf 6.1.1.2 in de Handleiding CO₂-Prestatieladder 3.1.
- Afhankelijk van de voortgang zullen wij het actieplan zo nodig bijstellen, om de geformuleerde ambitie te kunnen behalen. Omgekeerd, indien zwaarwegende bedrijfseconomische redenen aanleiding zijn om de ambities naar beneden bij te stellen, dan is dat ook mogelijk. Dit zal dan wel goed worden gemotiveerd en gecommuniceerd met de medewerkers.

Verantwoordelijke medewerkers zijn de CO₂-coördinator en de directeur.

7 CO₂-communicatieplan

Het CO₂-communicatieplan is opgenomen in een afzonderlijke bijlage.

8 Participatie

Wij zijn lid van Freonen Fossylfrij Fryslân, om zo regelmatig met andere bedrijven te kunnen sparren over verdere mogelijkheden voor CO₂-reductie. Douwe Attema heeft op 25 september 2025 de bijeenkomst over het in kaart brengen van rijgedrag en verduurzamen van bouwplaatsen bijgewoond. Op 17 juni jl. is Douwe Attema bij de bijeenkomst “Slimme energie-oplossingen” geweest.

Het lokale initiatief waarbij wij betrokken zijn, Warm Heeg, staat sinds een jaar op losse schroeven. Wij zijn er steeds van uit gegaan dat het project weer opgepakt zou worden. Op het moment van afronding van deze rapportage is toch de stekker uit het project getrokken, waardoor onze beschikbaarheid voor de installatie van zonnepanelen op onze daken niet meer aan de orde is.

Bijlage 1: Tabel met eisen uit ISO 14064-1:2018

Deze rapportage behandelt de “verplichte” onderwerpen zoals beschreven in § 9.3.1 van ISO 14064-1:2018. Onderstaande tabel geeft de relatie tussen deze eisen en deze rapportage.

Nr.	Eis	Paragraaf in deze rapportage
a	Beschrijving van de rapporterende organisatie	1.3
b	Verantwoordelijke persoon voor het rapport	1.2
c	Verslagperiode	2.3
d	Documentatie van de organisatorische grenzen	2.1
e	Documentatie van de rapporterende grenzen, inclusief criteria vastgesteld door de organisatie om significante emissies te bepalen	4.
f	Directe CO ₂ -emissies in ton CO ₂ (andere broeikasgassen naar keuze)	4.
g	Beschrijving hoe biogene CO ₂ -emissies en -verwijderingen worden behandeld in het verslag. De relevante biogene CO ₂ -emissies en verwijderingen afzonderlijk gekwantificeerd	n.v.t.
h	Indien gekwantificeerd, directe CO ₂ -verwijderingen	n.v.t.
i	Uitleg over de uitsluiting van significante GHG-bronnen of -sinks van de kwantificering	n.v.t.
j	Gekwantificeerde indirecte GHG-emissies	4.
k	Referentiejaar	2.3
l	Uitleg van wijziging of herberekening van het referentiejaar of andere historische data. Documentatie van de gevolgen voor de vergelijkbaarheid van zulke herberekeningen	n.v.t.
m	Verwijzing naar of beschrijving van kwantificeringsmethoden en redenen voor de keuze	4.3
n	Uitleg van wijzigingen ten opzichte van eerder gebruikte kwantificeringsmethode	n.v.t.
o	Verwijzing naar documentatie van gebruikte emissie- of -verwijderingsfactoren	4.3
p	Beschrijving van invloed van onzekerheden op de nauwkeurigheid van emissie- en verwijderingsdata	4.6
q	Beschrijving onzekerheidsanalyse en resultaten	4.6
r	Verklaring dat het rapport is opgesteld in overeenstemming met ISO 14064-1	1.1
s	Statement met betrekking tot de verificatie van de emissie-inventaris, inclusief vermelding van de mate van zekerheid	3.6
t	De emissiefactoren (GWP-waarden) gebruikt in de berekening, inclusief de bron. Indien de GWP-waarden niet overeenkomen met het meeste actuele IPCC-rapport, voeg dan de emissiefactoren of database referentie toe, inclusief bron	4.3