

# Voortgangsrapport CO<sub>2</sub>-prestatieladder

JANUARI – JUNI 2025



CO<sub>2</sub>-PRESTATIELADDER

# 1 Inhoud

<b>1</b>	<b>Inhoud .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Basisgegevens .....</b>	<b>2</b>
3.1	Beschrijving van de organisatie.....	2
3.2	Verantwoordelijkheden .....	2
3.3	Rapportageperiode .....	3
3.4	Basisjaar .....	3
3.5	Organisatorische grenzen .....	3
<b>4</b>	<b>Berekeningsmethodiek .....</b>	<b>2</b>
4.1	Berekeningswijze .....	2
<b>5</b>	<b>Berekening CO<sub>2</sub>-uitstoot.....</b>	<b>2</b>
5.1	Inleiding.....	2
5.2	CO <sub>2</sub> -uitstoot 2025 semester 1.....	2
5.3	Trendanalyse (scope 1+2) .....	3
5.4	CO <sub>2</sub> uitstoot 2025 semester 1 (Scope 3) .....	4
<b>6</b>	<b>Bespreking .....</b>	<b>4</b>
6.1	Scope 1 emissies .....	4
6.2	Scope 2 emissies .....	4
6.3	Scope 3 emissies .....	4
<b>7</b>	<b>Doelstellingen .....</b>	<b>5</b>
7.1	Doelstelling 1 – groene stroom.....	5
7.2	Doelstelling 2 – elektrificatie wagenpark.....	7
7.3	Doelstelling 3 – ecodriving.....	9
7.4	Doelstelling 4 – Uitstoot van equipment .....	10
7.5	Doelstelling 5 – emissies gerelateerd aan sloopafval. ....	11
7.6	Doelstelling 6 – emissies gerelateerd aan transport.....	11
7.7	Doelstelling 7 – emissies gerelateerd aan aangekochte cement .....	11
<b>8</b>	<b>Interne communicatie .....</b>	<b>12</b>
<b>9</b>	<b>Externe communicatie .....</b>	<b>12</b>
<b>10</b>	<b>Wijzigingen .....</b>	<b>12</b>
10.1	Wijzigingen tov voorgaande voorgangsrapporten.....	12
10.2	Versie beheer van dit voorgangsrapport .....	12

## 2 Inleiding

Eénmaal per jaar zal Van Loo Projects de CO<sub>2</sub>-emissies rapporteren in een emissie-inventaris (document 3A1). Op basis hiervan zullen twee voortgangsrapporten met de bijhorende doelstellingen geregenereerd worden, een eerste over de eerste zes maanden van het desbetreffende jaar en vervolgens een tweede rapport met betrekking tot het gehele jaar.

Dit rapport beschrijft de vooruitgang en de energiebesparende initiatieven binnen Van Loo de eerste helft van het jaar 2025, in overeenstemming met de vereisten van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder.

## 3 Basisgegevens

### 3.1 Beschrijving van de organisatie

Van Loo Projects werd opgericht door Jef Van Loo, Johan Van Loo en Chris Heylen. Het bedrijf is actief in de bouwsector en meer bepaald in de grond-, afbraak en wegenwerken. Vandaag stelt Van Loo Projects 90 dynamische mensen te werk en kunnen we terugblikken op 35 jaar ervaring.

Ons machinepark bestaat uit een 35-tal kranen van 800 kg tot 120 ton met hun uitrustingsmateriaal, een 10-tal rups- en bandenbulldozers en verder nog walsen, bobcats, gronddumpers, mobiele zeven, enzovoort. Voor het transport beschikken we over een 15-tal vrachtwagens en kippers, diepladers en containers in eigen beheer. Daarnaast werken we regelmatig samen met een aantal onderaannemers. Voor het personenvervoer beschikt de firma over een 50-tal camionettes en personenwagens.

Van Loo Projects voert kwaliteit hoog in het vaandel. Kwaliteit primeert op kwantiteit. Dit uitgangspunt is zowel de fundering voor een geslaagd project als de beste basis voor een langdurige zakelijke relatie. Dagelijks geeft het gehele team het beste van zichzelf hetgeen resulteert in tevreden klanten.

De activiteiten van Van Loo Projects vragen om een doordachte en veilige aanpak. Daarom voldoen alle machines aan de wettelijke veiligheidsnormen. Zowel Van Loo Projects als zijn werfleiders beschikken over de nodige VCA attesten.

Saneren van vervuilde gronden en industriële erfenissen uit het verleden behoren tot de dagelijkse bezigheden. Door te werken met erkende labo's, als lid van de VZW grondbank/grondwijzer en door strikt de milieuregels te volgen doet ook Van Loo Projects zijn duit in het zakje voor een meer leefbare omgeving.

In de verdere uitbouw van de onderneming stelt de bedrijfsleiding zijn personeel centraal. Een gezonde, veilige werkomgeving krijgt veel aandacht. Het formuleren van voorstellen of het nemen van initiatieven wordt aangemoedigd.

### 3.2 Verantwoordelijkheden

- Contactpersoon emissie-inventaris scope 1+2: Jordy Van Reeth
- Verantwoordelijke datacollectie scope 1+2: Jordy Van Reeth



- Contactpersoon emissie-inventaris scope 3: Siebe Vanhoutte
- Verantwoordelijke datacollectie scope 3: Siebe Vanhoutte
- Verantwoordelijke doelstellingen: Katrien Dictus
- Verantwoordelijke stuurcyclus: Katrien Dictus
- Eindverantwoordelijke: Pieter Tops

### 3.3 Rapportageperiode

De rapportageperiode is 01 januari 2025 – 30 juni 2025.

### 3.4 Basisjaar

We hebben voor het jaar 2022 als basisjaar gekozen ( voor scope 1&2 )  
Voor scope 3 is 2024 het startjaar.

### 3.5 Organisatorische grenzen

Van Loo Projects maakt deel uit van Vlinvesta NV. Op basis van een AC-analyse hebben we ook twee bijkomende vennootschappen binnen de grenzen van de organisatie genomen. Dat houdt in dat ook hun verbruiken voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder gemonitord worden.

De AC-analyse is een oefening om te kijken of er concernbedrijven (C) in de lijst van A-leveranciers (A) voorkomen. Een concernbedrijf is een bedrijf uit hetzelfde concern. Een A-leverancier is een grote leverancier. Een lijst van alle A-leveranciers wordt als volgt opgesteld:

- Zet alle leveranciers over het meest recente kalenderjaar op een rij
- Sorteert deze lijst van groot naar klein (op basis van inkoopomzet)
- Zet achter elke leverancier het percentage t.o.v. de totale inkoopomzet
- Laat deze percentages cumulatief oplopen
- Waar het cumulatieve percentage de 80% bereikt trek je een streep
- Alle leveranciers boven de streep behoren tot de A-leveranciers

Kortom: je A-leveranciers zijn de grootste leveranciers die bij elkaar verantwoordelijk zijn voor 80% van de inkoop. Zitten er dochter of zusterondernemingen (C) tussen de A-leveranciers lees dan verder.

Op basis van deze oefening werden dus naast Van Loo Projects twee andere vennootschappen van Vlinvesta opgenomen.

## 4 Berekeningsmethodiek

### 4.1 Berekeningswijze

Deze periodieke rapportage is tot stand gekomen op basis van het reglement van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder conform handboek 3.1 zoals gepubliceerd in juni 2020 door SKAO.

De emissiefactoren zijn vastgesteld op basis van de website [co2emissiefactoren.be](http://co2emissiefactoren.be), waarbij de wijzigingslijst van SKAO als leidend wordt beschouwd. Er wordt gebruik gemaakt van Well-To-Wheel emissiefactoren, om de gehele keten van een energiedrager mee te nemen in de berekening.

Andere emissiefactoren werden enkel gebruikt indien deze specifieker van toepassingen waren voor de Belgische context en dus leiden tot een meer accuraat resultaat.

## 5 Berekening CO<sub>2</sub>-uitstoot

### 5.1 Inleiding

Dit rapport beschrijft de voortgang en de energiebesparingsinitiatieven binnen Van Loo Projects voor het eerste semester van 2025 conform de eisen van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder.

### 5.2 CO<sub>2</sub>-uitstoot 2025 semester 1

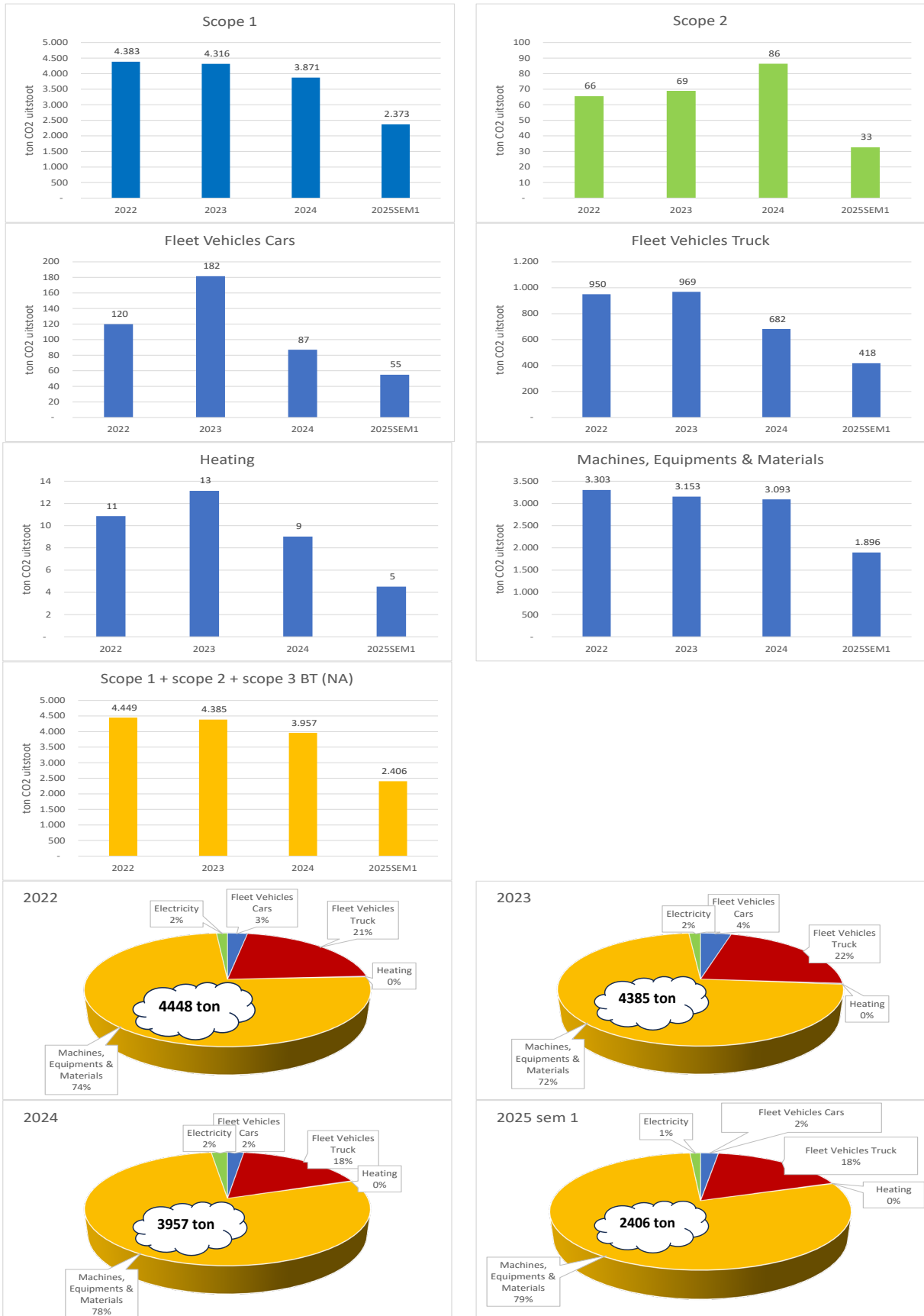
De CO<sub>2</sub>-emissies voor de activiteiten van Van Loo Projects in België voor het eerste semester van 2025 zijn vermeld in de onderstaande tabel.

Tabel 1. CO<sub>2</sub>-emissies 1 januari – 30 juni 2025.

Scope	Locatie	Oorsprong	Categorie	Verbruikstype	Eenheid	Verbruik	EF	Emissie (T CO <sub>2</sub> e)	
Scope 1	Rumst Recycling	Fleet Vehicles	Personenwagens	Diesel (B7) - Standard	Liters	4.656,30	3,251	15 T CO <sub>2</sub> e	
			Vrachtwagens	Diesel (B7) - Standard	Liters	18.625,18	3,251	61 T CO <sub>2</sub> e	
	Van Loo Projects	Fleet Vehicles	Machines, Equipments & Materials	(leeg)	Diesel (B7) - Standard	Liters	187.989,00	3,462	651 T CO <sub>2</sub> e
			Personenwagens	Diesel (B7) - Standard	Liters	405,33	3,251	1 T CO <sub>2</sub> e	
	Van Loo Projects	Fleet Vehicles	Personenwagens	Diesel (B7) - Standard	Liters	11.484,48	3,251	37 T CO <sub>2</sub> e	
				Gasoline (E10) - BE	Liters	70,31	2,797	0 T CO <sub>2</sub> e	
				Gasoline (E5)	Liters	299,23	2,94755	1 T CO <sub>2</sub> e	
			Vrachtwagens	Diesel (B7) - Standard	Liters	103.360,28	3,251	336 T CO <sub>2</sub> e	
				Gasoline (E10) - BE	Liters	632,77	2,797	2 T CO <sub>2</sub> e	
				Gasoline (E5)	Liters	2.693,03	2,94755	8 T CO <sub>2</sub> e	
Van Loo Projects	Fleet Vehicles	Heating	(leeg)	Natural Gas (BE)	kWh HHV	21.049,89	0,2142	5 T CO <sub>2</sub> e	
		Machines, Equipments & Materials	(leeg)	Diesel (B7) - Standard	Liters	359.550,00	3,462	1.245 T CO <sub>2</sub> e	
Scope 2	Rumst Recycling	Electricity	(leeg)	Gray - BE	kWh	144.507,00	0,212	31 T CO <sub>2</sub> e	
	Van Loo Projects	Electricity	(leeg)	Gray - BE	kWh	1.437,00	0,212	0 T CO <sub>2</sub> e	
<b>Eindtotaal</b>								<b>2.394 T CO<sub>2</sub>e</b>	



### 5.3 Trendanalyse (scope 1+2)



## 5.4 CO2 uitstoot 2025 semester 1 (Scope 3)

Bron: PMC

Item	Emissie 2024 (T CO2e)	Emissie 2025* (T CO2e)
Productieafval	36.302 T CO2e	18151
Aangekochte goederen en diensten ( Cement )	6.650 T CO2e	3325
Downstream transport en distributie VLP	3.030 T CO2e	1515
Downstream transport en distributie RR	2.554 T CO2e	1277
Upstream transport en distributie RR	2.238 T CO2e	1119
Woon-werkverkeer	1 T CO2e	0,5
<b>Totaal</b>	<b>50.775 T CO2e</b>	<b>25.388 T CO2e</b>

\* De scope 3 emissies worden jaarlijks herberekend. De grootte orde van de haljaarlijkse voorgang wordt ingeschat op basis van de emissies uit het voorgaande jaar.

## 6 Bespreking

### 6.1 Scope 1 emissies

De uitstoot van de aangekochte brandstoffen valt onder de scope 1 emissies van Van Loo Projects en Rumst Recycling.

Zie blauwe staafgrafieken op voorgaande bladzijden.

Scope 1 maakt >98% deel uit dan de totale uitstoot : zie taartdiagrammen op voorgaande bladzijden.

### 6.2 Scope 2 emissies

De uitstoot van de aangekochte elektriciteit valt onder de scope 2 emissies van Van Loo Projects en Rumst Recycling.

Zie blauwe staafgrafieken op voorgaande bladzijden.

Scope 2 maakt 2% deel uit dan de totale uitstoot : zie taartdiagrammen op voorgaande bladzijden.

### 6.3 Scope 3 emissies

Voor scope 3 zijn volgende emissies meegenomen in de footprint – analyse :

- Productieafval ( 72 % aandeel )
- Aangekochte goederen en diensten ( 13 % aandeel )
- Upstream transport en distributie ( 4 % aandeel )
- Downstream transport en distributie ( 11 % aandeel )
- Woon-werk-verkeer ( zeer miniem )
- Business travel ( nihil)

## 7 Doelstellingen

**Oorspronkelijke algemene doelstelling:** de algemene doelstelling voor reductie **van scope 1, 2 en business travel\*<sup>1</sup>**, van de CO<sub>2</sub>-uitstoot op 31/12/2030 t.a.v. het referentiejaar 2022 is vastgelegd op 32,9% of 1490 ton CO<sub>2</sub>. Dit wordt bereikt door hieronder beschreven doelstellingen.

**In 2023 gereviseerde algemene doelstelling:** de algemene doelstelling voor reductie **van scope 1, 2 en business travel\***, van de CO<sub>2</sub>-uitstoot op 31/12/2030 t.a.v. het basisjaar is 35,1% of 1593,7 ton CO<sub>2</sub>. Dit wordt bereikt door de hieronder beschreven doelstellingen.

### 7.1 Doelstelling 1 – groene stroom

#### 7.1.1 Oorspronkelijke doelstelling

Te realiseren tegen	01/01/2025
Absolute reductie	27 ton
Relatieve reductie	0,61% van de totale uitstoot
Relatieve reductie	92% van scope 2
Stand van zaken	Geen evolutiegegevens, nog niet doorgevoerd in 2023

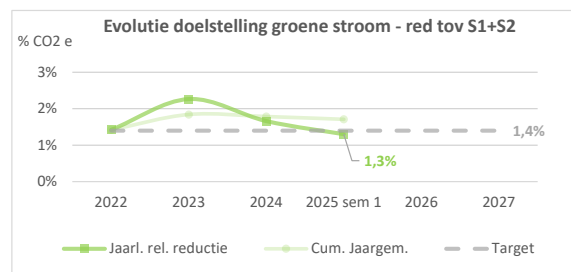
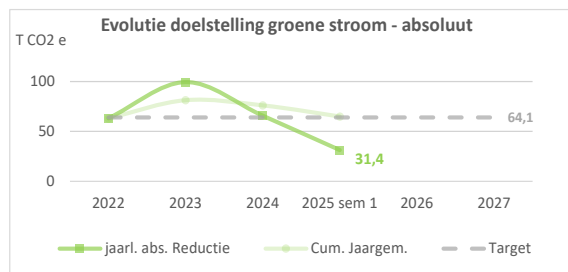
#### 7.1.2 In 2023 gereviseerde doelstelling

##### **Doelstelling 1.: Overschakelen naar groene elektriciteit van Belgische oorsprong.**

Te realiseren tegen	01/01/2025
Absolute reductie	64,1 ton
Relatieve reductie	1,4% van de totale uitstoot
Relatieve reductie	213,3% van scope 2 *

\* In 2023 verbruikt Rumst Recycling meer dan 2x zoveel grijze stroom als in het basisjaar 2022. Wanneer we daarom het relatieve reductiedoel nemen ten opzichte van het basisjaar 2022, komt dit neer op 213,3%. We nemen daarom in dit geval ook een kijkje naar de relatieve reductie ten opzichte van 2023 en dan komt dit neer op 99,7% van scope 2.

#### 7.1.3 Evaluatie 2025-sem 1



<sup>1</sup> Business Travel betreffen niet materiele emissies. Er wordt geen airmiles afgelegd binnen de betrokken entiteiten. Werfgebonden functies beschikken over bedrijfswagens waarvan de emissies in scope 1 en 2 worden meegerekend. Als we uitgaan van 15 medewerkers die sporadisch (1 à 4 keer per jaar) met eigen middelen 100 km zouden afleggen dan komt dit maximaal neer op 6000 km. Met een missiefactor van 0,191 kg CO2e/km (CO2-prestatieladder.be; onbekend wagen) komt dit neer op ongeveer 1 T CO2e.



De doelstelling was eind 2024 behaald.

Met het oog op de algemene doelstelling tegen eind 2030 dient de doelstelling aangehouden blijven tot die periode. Midden 2025 is ongeveer de helft van de jaardoelstelling gehaald.

Het is aan te bevelen na te gaan hoe het stroomverbruik van de eigen opwekking verder kan worden opgedreven.



## 7.2 Doelstelling 2 – elektrificatie wagenpark

### 7.2.1 Oorspronkelijke doelstelling

#### **Doelstelling 2.: Volledig wagenpark (fleet personenwagens) elektrificeren en opladen met groene stroom.**

Te realiseren tegen	31/12/2030
Absolute reductie	119 ton
Relatieve reductie	2,63% van de totale uitstoot
Relatieve reductie	2,64% van scope 1
Stand van zaken	Geen evolutiegegevens in 2023 – nog geen aankoop van elektrische auto's voorzien

#### Prognose per jaar:

- Eerste impact in 2025: 10% van de wagens = elektrisch dus 0,3% besparing op het totale verbruik van 2022
- 2026: 20% van de wagens = elektrisch dus 0,5% besparing op het totale verbruik van 2022
- 2027: 40% van de wagens = elektrisch dus 1,1% besparing op het totale verbruik van 2022
- 2028: 60% van de wagens = elektrisch dus 1,6% besparing op het totale verbruik van 2022
- 2029: 80% van de wagens = elektrisch dus 2,1% besparing op het totale verbruik van 2022
- 2030: 100% van de wagens = elektrisch dus 2,6% besparing op het totale verbruik van 2022

### 7.2.2 In 2023 gereviseerde doelstelling

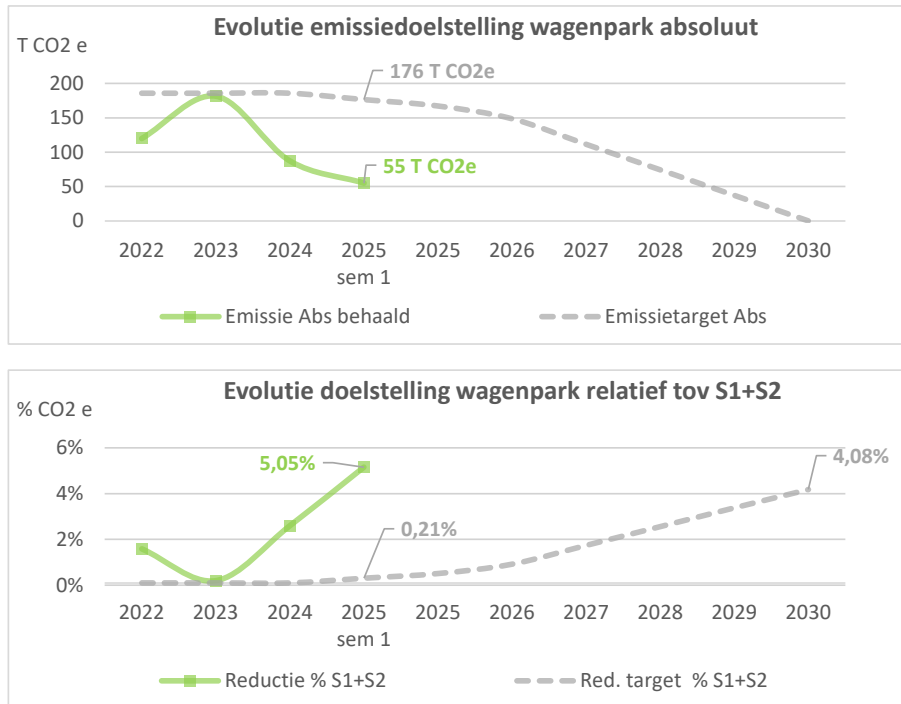
#### **Doelstelling 2.: Wagenpark (enkel fleet personenwagens) elektrificeren en opladen met groene stroom.**

Te realiseren tegen	31/12/2030
Absolute reductie	185,7 ton
Relatieve reductie	4,08% van de totale uitstoot
Relatieve reductie	4,11% van scope 1

#### Prognose per jaar:

- Eerste impact in 2025: 10% wagens elektrisch dus 0,41% besparing tov totaal verbruik 2022
- 2026: 20% van de wagens = elektrisch dus 0,82% besparing op het totale verbruik van 2022
- 2027: 40% van de wagens = elektrisch dus 1,64% besparing op het totale verbruik van 2022
- 2028: 60% van de wagens = elektrisch dus 2,46% besparing op het totale verbruik van 2022
- 2029: 80% van de wagens = elektrisch dus 3,28% besparing op het totale verbruik van 2022
- 2030: 100% van de wagens = elektrisch dus 4,1% besparing op het totale verbruik van 2022

### 7.2.3 Evaluatie



#### Conclusie:

- (1) De 55 T CO2e uitstoot is een halfjaarlijkse uitstoot. De 167 T CO2e is een jaardoelstelling. Om de 55 T CO2e te interpreteren kan deze worden vergeleken met de helft van deze doelstelling, met name 83,5 T CO2e.
- (2) De doelstelling werd gehaald, maar er is meer inzicht nodig in de verbruiken gerelateerd aan het laden van de personenwagens. Daardoor is de 55 T CO2e wellicht onderschat maar deze zal niet in die mate stijgen dat de doelstelling niet gehaald zou zijn.
- (3) De 5,05% is wellicht overschat maar niet in die mate dat de doelstelling niet gehaald zou zijn.
- (4) er kan worden overwogen om het elektrificeren te beschouwen als een maatregel, en doelstelling 2 en 3 in de toekomst te combineren als 1 doelstelling.

### 7.3 Doelstelling 3 – ecodriving

#### 7.3.1 Oorspronkelijke doelstelling

**Doelstelling 3.: Workshops organiseren rond eco-driving, niet draaien op ralenti en andere initiatieven (bandenspanning) om het verbruik van het materieel te beperken op de werven.**

Te realiseren tegen	31/12/2024
Absolute reductie	44 ton
Relatieve reductie	0,97% van de totale uitstoot
Relatieve reductie	0,97% van scope 1
Stand van zaken	Geen evolutiegegevens, nog niet doorgevoerd in 2023

#### 7.3.2 In 2023 gereviseerde doelstelling

**Doelstelling 3.: Workshops organiseren rond eco-driving, niet draaien op ralenti en andere initiatieven (bandenspanning) om het verbruik van het materieel te beperken op de werven.**

Te realiseren tegen	31/12/2024
Absolute reductie	44 ton
Relatieve reductie	0,97% van de totale uitstoot
Relatieve reductie	0,97% van scope 1

#### 7.3.3 Evaluatie

Deze 'doelstelling' is eerder te beschouwen als een maatregel. Er kan worden overwogen om doelstelling 1 en doelstelling 2 te combineren.

## 7.4 Doelstelling 4 – Uitstoot van equipment

### 7.4.1 Oorspronkelijke doelstelling

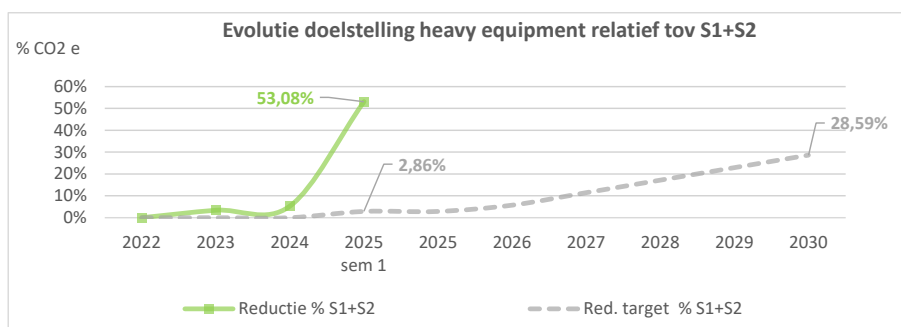
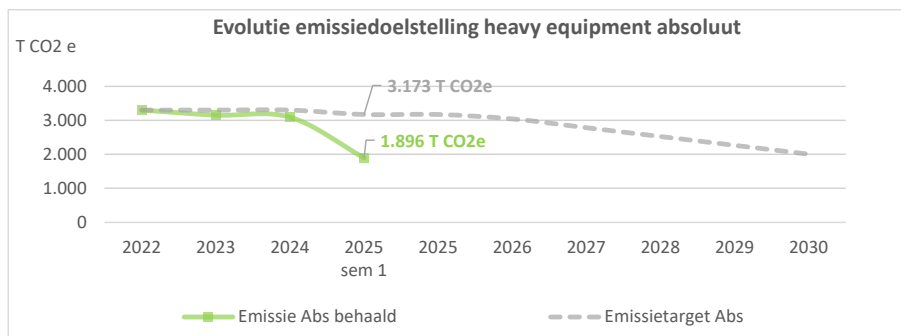
**Doelstelling 4.: Integratie van duurzaamheidscriteria, in het bijzonder naar verbruik, in de investering van nieuwe materialen. Zodoende kunnen we waar technisch en financieel haalbaar onze vloot van zwaar materieel gradueel vergroenen.**

Te realiseren tegen	31/12/2030
Absolute reductie	1300 ton
Relatieve reductie	28,7% van de totale uitstoot
Relatieve reductie	28,9% van scope 1
Stand van zaken	Geen evolutiegegevens, nog niet doorgevoerd in 2023

### 7.4.2 In 2023 gereviseerde doelstelling

**Doelstelling 4.: Integratie van duurzaamheidscriteria, in het bijzonder naar verbruik, in de investering van nieuwe materialen. Zodoende kunnen we waar technisch en financieel haalbaar onze vloot van zwaar materieel gradueel vergroenen.**

Te realiseren tegen	31/12/2030
Absolute reductie	1300 ton
Relatieve reductie	28,59% van de totale uitstoot
Relatieve reductie	28,78% van scope 1



(1) De 1896 T CO2e uitstoot is een halfjaarlijkse uitstoot. De 3.173 T CO2e is een jaardoelstelling. Om de 1896 T CO2e te interpreteren kan deze worden vergeleken met de helft van deze doelstelling, met name 1586,5 T CO2e. Indien in tweede helft een gelijkaardige hoeveelheid mazout wordt verbruikt zal deze in 2025 niet haalbaar zijn.

(2) Er dient te worden vastgesteld dat de uitstoot sterk afhankelijk is van type en aantal projecten. Er kan worden overwogen om de doelstelling in de toekomst relatief uit te drukken tov een grootheid die de activiteitsgraad van de organisatie reflecteert.

(3) De totale scope 1 en 2 emissies in semester 1 bedroegen 2406 T CO<sub>2</sub>e. De relatieve doelstellingen voor reducties door heavy equipment tov totale scope 1 en 2 werd in het eerste semester nog ruim gehaald, maar dit wordt in de semesteriële data sterk overdreven. Het verschil tussen de semesteriële emissie (1.896 T) en de (jaar)doelstelling (3.173 T) is immers 1.277 T (53% van de totale uitstoot). Indien in tweede helft een gelijkaardige hoeveelheid mazout wordt verbruikt zal deze in 2025 niet haalbaar zijn.

### 7.5 Doelstelling 5 – emissies gerelateerd aan sloopafval.

De afvalstromen staan in voor 72% van onze uitstoot.

Door verder in te zetten op selectieve sloopmethodes, optimaliseren van onze sorteeroperaties in Rumst, opdrijven van onze recyclagegraad, ... willen we deze aanpakken.

Onze doelstelling is om tegen 2030 minstens 5 % reductie te bekomen op onze sloopafval gerelateerde uitstoot.

Deze doelstelling zal opgevolgd worden als relatieve KPI door CO<sub>2</sub>-uitstoot per ton uit te drukken.

Na het eerste semester van 2025 zijn er nog te weinig data om de doelstelling te evalueren.

### 7.6 Doelstelling 6 – emissies gerelateerd aan transport

Het transportgebeuren staat in voor 15% van onze uitstoot, door de kade in Rumst hebben we een grote stap gezet in het promoten van de waterweg als transportmiddel als duurzaam alternatief voor baantransport.

Ook inzet van biobrandstoffen zoals HVO behoort tot de mogelijkheden.

Onze doelstelling is om tegen 2030 minstens 10 % reductie te bekomen op onze transport gerelateerde uitstoot.

Deze doelstelling zal opgevolgd worden als relatieve KPI door CO<sub>2</sub>-uitstoot per ton uit te drukken.

Na het eerste semester van 2025 zijn er nog te weinig data om de doelstelling te evalueren.

### 7.7 Doelstelling 7 – emissies gerelateerd aan aangekochte cement

Het aankoopgebeuren staat in voor 13 % van onze uitstoot, vanuit onze ketenanalyse werden reeds interessante reductiemogelijkheden in kaart gebracht zoals de inzet van biobrandstof, aankoop van duurzamere cement-specificaties, ...

Onze doelstelling is om tegen 2030 minstens 10 % reductie te bekomen op onze cement gerelateerde uitstoot.

Deze doelstelling zal opgevolgd worden als relatieve KPI door CO<sub>2</sub>-uitstoot per ton uit te drukken.

Na het eerste semester van 2025 zijn er nog te weinig data om de doelstelling te evalueren.

## 8 Interne communicatie

Dit voortgangsrapport werd kenbaar gemaakt via het intern communicatieplatform waartoe alle medewerkers toegang tot hebben.

## 9 Externe communicatie

Op onze bedrijfswebsite werd een item 'duurzaamheid' voorzien waar een beetje informatie over de CO<sub>2</sub>-prestatieladder wordt gegeven en waar ook de voortgangsrapporten werden gepubliceerd.

Daarnaast werd er via LinkedIn gecommuniceerd in de laatste week voor het kerstverlof 2023-2024.

## 10 Wijzigingen

### 10.1 Wijzigingen tov voorgaande voortgangsrapporten

- Wijzigingen in titel indeling zodat historiek en actuele statuts van doelstelling, per doelstelling wordt weergegeven.
- Toevoegen van voortgangsgrafieken en conclusies per doelstelling

### 10.2 Versie beheer van dit voortgangsrapport

Datum	Revisie	Toelichting (onliner)
6/11/2025	00	- Eerste versie

