



de duurzame
adviseurs

Trede 2



Klimaattransitieplan 2026

Road Maintenance Support

CO₂-prestatieladder – Publicatie mei 2026

Leeswijzer

Het CO₂-managementdossier bestaat uit verschillende documenten. Dit klimaattransitieplan bevat de belangrijkste informatie over het CO₂-managementsysteem van Road Maintenance Support (hierna ook RMS).

Dit document is als volgt opgebouwd:

Management statement en energiebeleid

Algemene eisen: Beschrijving van de organisatie

Invalshoek A: Rapportage van CO₂-uitstoot conform ISO 14061-1

Invalshoek B: Doelstellingen, maatregelen, ambities en voortgang

Invalshoek C: Communicatie

Invalshoek D: Samenwerking

Daarnaast zijn er de volgende ondersteunende documenten:

CO₂-Dashboard (Excel)

Interne audit (Excel)

Directiebeoordeling (Presentatie)

CO₂-dashboard

Het CO₂-dashboard is een Excel-tool waarin alle belangrijke gegevens over CO₂-uitstoot en energieverbruik worden bijgehouden. Dit hulpmiddel ondersteund bij het meten en analyseren van de uitstoot in Scope 1, Scope 2 en Scope 3. Daarnaast geeft dit document inzicht in de kwalitatieve analyse, waarin wordt beoordeeld welke aspecten van de CO₂-uitstoot het belangrijkst zijn voor de organisatie. Aanvullend wordt hier ook de aanwezigheid van overige beïnvloedbare emissies gedocumenteerd.

Waardeketens

De organisatie onderzoekt welke activiteiten van de organisatie het meest bijdragen aan CO₂-uitstoot. Hierbij wordt gekeken naar de omvang van de CO₂-uitstoot, de belangrijkste bronnen van de uitstoot en de mogelijkheden om deze uitstoot te verminderen (zowel korte als middellange termijn).



Directiebeoordeling

De directie beoordeelt jaarlijks door middel van de directiebeoordeling of het CO₂-managementsysteem aansluit bij de organisatie. Met als doel het controleren van de effectiviteit van het systeem, het signaleren van verbeterkansen en het nemen van strategische beslissingen.

De directiebeoordeling bestaat uit:

- Input-document: verschillende overzichten en data zoals CO₂ dashboard, investeringslijst, auditbevindingen
- Output-document: Een samenvatting van de beslissingen en acties voor het komende jaar.

Interne audit

Elk jaar wordt er een interne audit uitgevoerd door een onafhankelijke auditor om te controleren of het CO₂-managementsysteem goed wordt toegepast binnen de organisatie en voldoet aan de eisen. Dit helpt bij het identificeren van verbeterpunten en bij de voorbereiding op de externe audit.

SKAO pagina

Op de SKAO pagina van de organisatie is de vereiste informatie terug te vinden over de projecten met gunningsvoordeel. Tevens communiceert de organisatie via dit kanaal over haar duurzaamheidsambities.

Management statement & energiebeleid



Datum:
18-05-2026

Naam:
Erik Nieuwerf

Handtekening:

Om de doelstelling te behalen en invulling te geven aan de strategische richting is er een energiebeleid opgesteld.

Inleiding

Als organisatie zijn we toegewijd aan het verstevigen van onze duurzaamheidsambities via het optimaliseren van ons energieverbruik en het structureel verminderen van de CO₂-uitstoot. Dit beleid sluit aan bij onze strategische doelstellingen en biedt een kader voor het vaststellen en beoordelen van plannen, zoals het klimaattransitieplan. Hiermee borgen wij een effectieve en duurzame aanpak van energiebeheer.

Doelstelling en Strategische Richting

We streven naar een proactief beleid dat in onze organisatie samengaat met betrouwbaarheid voor onze opdrachtgevers, verantwoordelijkheid voor veiligheid, gezondheid voor medewerkers en verantwoordelijkheid voor goed leefmilieu.

Dit realiseren wij door:

- Het streven naar continue verbetering op het gebied van milieu en duurzaamheidsprestaties
- Het toepassen van duurzame investeringen;
- Het vergroten van bewustwording binnen de organisatie;
- Het structureel monitoren en optimaliseren van ons energieverbruik.
- Het zoeken naar samenwerkingsmogelijkheden binnen de keten en branche.

Beschikbaarheid van Middelen en Verantwoordelijkheid van de Directie

Als directeur neem ik de verantwoordelijkheid voor de implementatie en borging van dit beleid en zet ik me in voor:

- Het waarborgen van voldoende middelen en informatie om onze energie- en klimaatdoelstellingen te realiseren;
- Het actief ondersteunen en stimuleren van continue verbetering op het gebied van energiebeheer en CO₂-reductie;
- Het bevorderen van bewustwording en communicatie over energiebesparing binnen onze organisatie.

Kader voor Doelstellingen en Systeembeheer

Als directeur draag ik zorg voor de uitvoering en naleving van het energie- en CO₂-managementsysteem en ben ik nauw betrokken bij het plan van aanpak. Wij verbinden ons ertoe om energie- en klimaatdoelstellingen vast te stellen, uit te voeren en regelmatig te evalueren, waarbij verbeteringen structureel worden doorgevoerd.

Wettelijke Naleving

Wij voldoen aan alle relevante wettelijke eisen en regelgeving met betrekking tot energiebesparing, duurzame energie en CO₂-reductie. Daarnaast streven wij ernaar om in te spelen op nieuwe wet- en regelgeving en best practices binnen de sector te implementeren.

Continue Verbetering

Wij committeren ons aan voortdurende verbetering van zowel onze energieprestaties als ons energie- en CO₂-managementsysteem door:

- Periodieke beoordeling en bijsturing van onze energieprestaties;
- Implementatie van best practices en innovatieve energiebesparende maatregelen;
- Actieve betrokkenheid en instructie van medewerkers op het gebied van energie(beheer).

Met dit beleid onderstrepen wij onze inzet voor een duurzame toekomst en een verantwoorde bedrijfsvoering, waarbij we energie-efficiëntie en CO₂-reductie structureel verankeren in onze strategie en dagelijkse praktijk.

Als directeur stimuleer ik **continue verbetering** en ondersteun ik **bewustwording en communicatie** over duurzaamheid binnen de organisatie.

Algemene eisen

Organisatie beschrijving

Vanuit de vraag om het beheer van de Coentunnel te gaan verzorgen is Road Maintenance Support destijds als speciale projectorganisatie opgericht. Inmiddels zijn we gestaag verder gegroeid, is het onderhouden van tunnels weliswaar een specialisme van ons geworden, maar verzorgen we daarnaast ook vele andere werkzaamheden. Werken in de wereld van RMS betekent immers werken aan een diversiteit aan projecten op het gebied van zowel Asset, Traffic als Incident Management.

Onze klanten zijn grotendeels gevestigde namen in de infra wereld. Projecten worden veelal aanbesteed en binnengehaald door onze aandeelhouders waarbij Road Maintenance Support een of meerdere van de facetten rondom traffic, incident en assetmanagement invult.

Op basis van sectie 4.2 van het Handboek 4.0 wordt de organisatie geclassificeerd als een kleine onderneming, wat betekent dat er geen uitzonderingen van toepassing zijn en dat volledig wordt voldaan aan de vereisten voor trede 2.



Organisatiegrens

De hoofdvestiging van onze organisatie is gevestigd aan de Petroleumhavenweg 4 in Amsterdam.

De organisatiegrens is bepaald op basis van de GHG protocol methode. Er wordt gerapporteerd over alle activiteiten vallend onder de B.V. Hiermee is de top-down methode toegepast.

De organisatiegrens zoals deze op het certificaat wordt is als volgt:

Road Maintenance Support B.V.
Petroleumhavenweg 4, Amsterdam
KvK: 63231158



Planning

Als organisatie beschikken we over een energie- en CO₂-managementsysteem om het energieverbruik te optimaliseren en de CO₂-uitstoot te verminderen. Dit systeem wordt opgezet, uitgevoerd, onderhouden en continue verbeterd volgens de Plan-Do-Check-Act (PDCA) cyclus.



In de **Plan-fase** worden doelstellingen en vereisten vastgesteld op basis van de eisen van de CO₂-Prestatieladder. In deze fase worden de benodigde processen, mogelijke risico's en kansen om de beste resultaten te behalen geïdentificeerd.



In de **Do-fase** worden de geplande acties uitgevoerd en geïntegreerd in de dagelijkse bedrijfsprocessen. Hierbij wordt er gefocust op continue verbetering en de betrokkenheid van medewerkers.



In de **Check-fase** wordt gecontroleerd of de genomen maatregelen effectief zijn en of de doelstellingen worden behaald. Dit gebeurt door monitoring van het managementsysteem, meten van de voortgang en het uitvoeren van interne audits van het energie- en CO₂-managementsysteem. Afwijkingen en verbeterpunten worden geanalyseerd.



In de **Act-fase** worden op basis van de evaluaties corrigerende en preventieve maatregelen doorgevoerd om het systeem en de energie- en CO₂-prestaties continu te verbeteren.

In het planningsdocument is te zien op welke manier de PDCA-cyclus van de organisatie is ingericht. Door de cyclus steeds opnieuw toe te passen, blijven we het energieverbruik verbeteren en de CO₂-uitstoot verminderen, met focus op duurzaamheid en efficiëntie.

Act

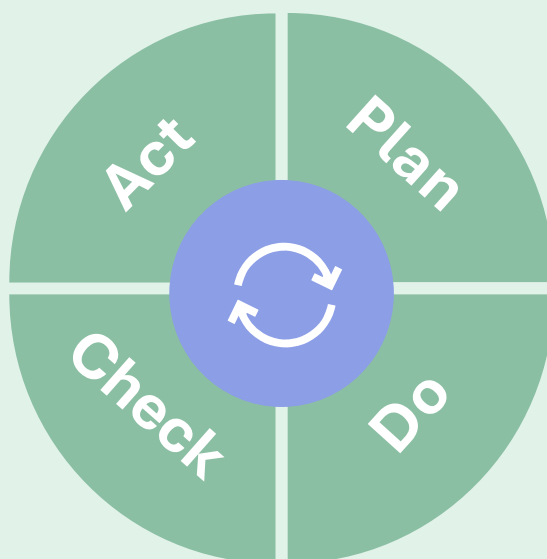
Actiepunten die bij act naar voren komen uitvoeren.

Check

Evaluatie van het CO₂-systeem.

Voortgang beoordeling.

Interne en externe audit.



Plan

Plannen van communicatie en participatie.

Emissiegegevens en factoren bepalen.

Do

Het uitvoeren van participatie

Het communiceren

Het opstellen van de CO₂-footprint

Wetgeving en risico beheer

Binnen de organisatie waarborgen we voortdurende naleving van relevante wet- en regelgeving op het gebied van CO₂-reductie en energiebesparing door:

- Monitoring van wijzigingen in wetgeving, certificeringsnormen en beleidsontwikkelingen;
- Periodieke audits en controles om naleving en compliance te verzekeren.
- De organisatie heeft zicht geabonneerd op diverse kanalen met als doel up-to-date te blijven omtrent ontwikkelingen met betrekking tot duurzaamheid en wetgeving, waaronder de Nieuwe Wetten App, nieuwsbrief RVO.



Daarnaast worden risico's en kansen met betrekking tot het CO₂-managementsysteem systematisch beheerd:

- Risico's worden geïdentificeerd via interne audits, trendanalyses en risico-evaluaties;
- Kansen voor verbetering en innovatie worden actief benut, bijvoorbeeld door investeringen in duurzame en efficiëntere bedrijfsvoering;
- Correctieve en preventieve maatregelen worden tijdig ingezet om prestaties continu te verbeteren
- Afwijkingen geconstateerd in de interne audit worden vastgelegd in het interne auditdocument (excel). Hierin worden vervolgens de corrigerende maatregelen inclusief verantwoordelijke en planning opgenomen.
- Afwijkingen of geconstateerde verbeterpunten uit de externe audit worden opgenomen in het plan van aanpak, terug te vinden in het excel-document: CO₂-Dashboard.

Door deze gestructureerde aanpak blijven we aantoonbaar op de hoogte van wetgeving en risico's en dragen we bij aan voortdurende verbetering van onze energie- en CO₂-prestaties, in lijn met de CO₂-Prestatieladder.

Verder wordt er elk kwartaal een overzicht opgesteld met wijzigingen in wetgeving. Zodat hier actief op kan worden gemonitord.



CO₂-Prestatieladder project

Een project met gunningvoordeel is een project van een organisatie waarbij de CO₂-Prestatieladder een rol heeft gespeeld in de aanbesteding. Hierbij is het niet relevant of het gunningvoordeel wel of niet doorslaggevend is geweest bij het verkrijgen van de opdracht, of op welke manier de CO₂-Prestatieladder in de aanbesteding is gevraagd.

Er liep in het rapportagejaar geen project met gunningvoordeel.

Invalshoek A

Waar staan we nu? CO₂-uitstoot en energieverbruik

CO₂-Footprint scope 1 & 2

De CO₂-footprint is opgesteld in het CO₂-dashboard, conform het GHG protocol. In het dashboard is ook het kwaliteitsmanagement plan voor de verschillende emissiestromen opgenomen. In dit overzicht is per datapunt aangegeven welke onzekerheden en verbeterpunten zijn geïdentificeerd. De footprint is opgesteld aan de hand van Tank-to-Wheel emissiefactoren. Voor Road Maintenance Support zijn niet-CO₂ broeikasgassen niet relevant.

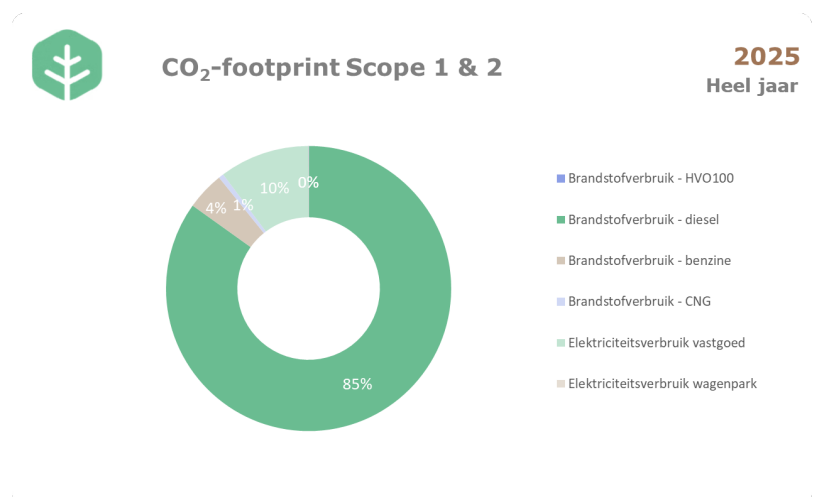
OVERZICHT CO ₂ -EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE			2025	Heel jaar	
TYPE EMISSIONSTROOM SCOPE 1	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO ₂ per eenheid)	UITSTOOT (ton CO ₂)	
Brandstofverbruik - HVO 100	7.268,9	liter	26,0	0,2	0%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - benzine	1245,0	liter	2.139,0	2,7	1%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	141059,7	liter	2.462,0	347,3	85%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	7.006,3	liter	2.139,0	15,0	4%
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	1053,4	kg	2.255,0	2,4	1%
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	-	liter	1635,0	-	0%
Propan	-	liter	1530,0	-	0%
			Totaal scope 1	367,50	
Market based					
TYPE EMISSIONSTROOM SCOPE 2	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO ₂ per eenheid)	UITSTOOT (ton CO ₂)	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	100.489	kWh	414,0	41,6	10%
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	630	kWh	414,0	0,3	0%
			Totaal scope 2	41,86	
TOTALE EMISSIONS SCOPE 1 en 2				409,37	100%

Zie het CO₂-dashboard voor de berekening van de footprint, de emissiefactoren en het datakwaliteitsmanagementplan.

Deze CO₂-footprint laat zien hoeveel uitstoot de organisatie in 2025 heeft veroorzaakt binnen scope 1 en 2. In totaal gaat het om 409,37 ton CO₂, waarbij het grootste deel uit scope 1 komt (367,50 ton CO₂). Vooral het dieselverbruik van bedrijfsmiddelen draagt hier flink aan bij en is met afstand de grootste bron. De uitstoot in scope 2 (41,86 ton CO₂) komt volledig door het gebruik van grijze stroom. Dit overzicht maakt duidelijk waar de grootste impact zit en waar verduurzamingsmaatregelen het meeste effect kunnen hebben.

Onderstaande afbeelding toont het elektriciteitsverbruik gerapporteerd conform de location-based methode. Hierbij wordt gerekend met de conversiefactor van de gemiddelde stroommix in Nederland, onafhankelijk van het contract dat RMS zelf heeft afgesloten.

Location based					
TYPE EMISSIONSTROOM SCOPE 2	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO ₂ per eenheid)	UITSTOOT (ton CO ₂)	
Elektriciteitsverbruik - grid mix (NL)	101119	kWh	268	27,1	
			Totaal scope 2	27,10	



Scope 3

Scope 3 omvat alle **indirecte CO₂-emissies in de waardeketen** van een organisatie die niet onder scope 1 (eigen brandstoffen) en scope 2 (ingekochte energie) vallen, zoals emissies bij leveranciers en het gebruik van producten door klanten. Upstream emissies hebben betrekking op alles vóór de eigen bedrijfsactiviteiten, zoals ingekochte materialen, transport door leveranciers en zakelijke reizen, terwijl downstream emissies juist gaan over wat er ná de organisatie gebeurt, zoals distributie, gebruik en verwerking van verkochte producten.

Binnen scope 3 worden 15 vaste categorieën onderscheiden, verdeeld over upstream en downstream, volgens het GHG Protocol. Deze categorieën zijn bedoeld om alle mogelijke emissiebronnen in de waardeketen systematisch, volledig en vergelijkbaar in kaart te brengen.

Scope 3	2025
	UITSTOOT (ton CO ₂)
Aangekochte goederen en diensten	1.549,75
Kapitaal goederen	
Brandstoffen energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2)	104,62
Upstream transport en distributie	
Productieafval	81,81
Zakelijk reizen	
Woon-werkverkeer	
Upstream geleaste activa	
Totaal Upstream	1.736,18
Downstream transport en distributie	
Ver- of bewerken van verkochte producten	
Gebruik van verkochte producten	
End-of-life verwerking van verkochte producten	
Downstream geleaste activa	
Franchisehouders	
Investerings	
Totaal Downstream	-
TOTALE EMISSIES SCOPE 3	1.736,18

De scope 3 emissies van RMS bevinden zich met name binnen de 'aangekochte goederen en diensten'. Om deze emissies te berekenen is een spendbased-analyse uitgevoerd over de totale leverancierslijst. Dit houdt in dat het geldbedrag per leverancier aan de hand van gemiddelde emissiefactoren per sector is omgerekend naar een inschatting van de CO₂-emissies. De emissies van brandstof in deze analyse gaan over de ketenemissies, de verbrandingsemissies zijn opgenomen in scope 1. Als laatste is er sprake van afvalverwerking, hiervoor worden jaarrapportages door Reym en Renewi aangeleverd.

Energiebalans

Een energiebalans laat zien hoeveel energie de organisatie in een jaar verbruikt en waar dat verbruik precies vandaan komt. Dit overzicht van alle energiestromen, zoals elektriciteit, gas en brandstoffen worden omgerekend naar één overkoepelende factor, in dit geval GigaJoule (GJ). Hierdoor wordt snel duidelijk waar de grootste kansen liggen om energie te besparen of te verduurzamen. Binnen de CO₂-Prestatieladder is de energiebalans daarmee een belangrijk stuurinstrument voor gerichte reductiemaatregelen.

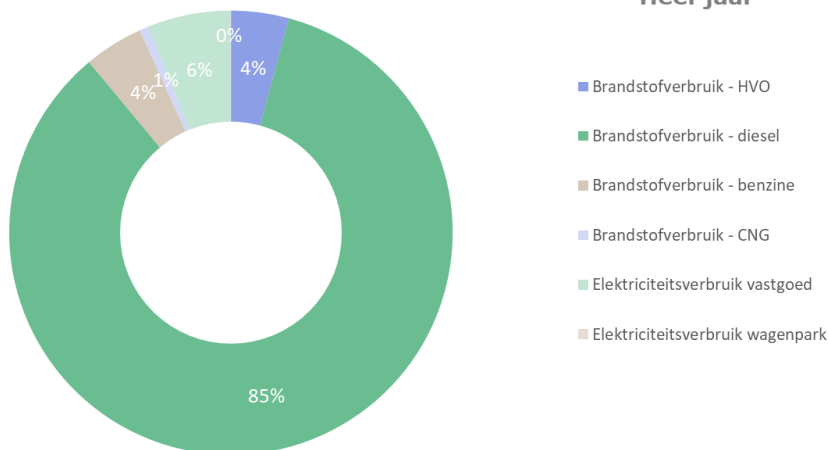
OVERZICHT ENERGIE VERBRUIK GEHELE ORGANISATIE			2025	Heel jaar	
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	AANTAL	EENHEID	Conversiefactor (GJ per eenheid)	GJ	
Brandstofverbruik - HVO 100	7.268,89	liter	0,0348	252,96	4%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - benzine	1245,00	liter	0,0314	39,09	1%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	14.1059,70	liter	0,036	5.078,15	85%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	7.006,31	liter	0,0314	220,00	4%
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	10.53,37	kg	0,038	40,03	1%
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	-	liter	0,0244	-	0%
Propan	-	liter	0,0231	-	0%
Totaal scope 1				5.630,23	

TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	AANTAL	EENHEID	Conversiefactor (GJ per eenheid)	GJ	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	100.489,00	kWh	0,0036	361,76	6%
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	629,71	kWh	0,0036	2,27	0%
Totaal scope 2				364,03	

TOTAAL ENERGIEVERBRUIK				5.994,25	100%
------------------------	--	--	--	----------	------

Energiebalans (GJ)

2025
Heel jaar



Energiebeoordeling

De energiebeoordeling heeft als doel inzicht te geven in het energieverbruik van Road Maintenance Support B.V. en vast te stellen welke processen, activiteiten en energiestromen verantwoordelijk zijn voor het grootste aandeel van het totale energieverbruik en de CO₂-uitstoot. Dit inzicht vormt de basis voor het bepalen van significante energieverbruikers en het formuleren van gerichte reductiemaatregelen, conform de eisen van het Handboek CO₂-Prestatieladder 4.0.



Significante energieverbruikers

Uit de energiebalans van RMS blijkt dat **94% van het totale energieverbruik bestaat uit brandstoffen**. Het hoge aandeel brandstoffen weerspiegelt het operationele karakter van RMS als wegonderhouds- en verkeersmaatregelenbedrijf, waarbij mobiliteit en inzet van zwaar en licht materieel essentieel zijn voor de dienstverlening.

Het brandstofverbruik binnen RMS is hoofdzakelijk toe te rekenen aan het volgende materieel:

Materieel Road Maintenance Support BV.

	Auto	11		Werkbus	8
	Kegelbus	1		Botsabsorber	4
	Wegdekreiniger	2		Onkruidborstel	3
	Trekker	1		Maaier	3
	Service truck	1		Vrachtwagen	1
Totaal: 35					

Conclusies:

- In 2025 waren er 10 diesel auto's en 1 elektrische auto. De verwachting is dat diesel auto's komende jaren vervangen zullen worden door elektrische wagens.
- De werkbussen verbruikten in 2025 allemaal diesel. Komende jaren zal dit aantal afnemen en komen er meer elektrische bussen.
- De emissies van diesilverbruik zullen komende jaren afnemen, doordat ook ingezet wordt op HVO100 als alternatieve brandstof.

Flexibiliteit van het energiesysteem & Overige Beïnvloedbare Emissies



In de context van de energietransitie speelt flexibiliteit in het energiesysteem een steeds belangrijkere rol. Door de toename van variabele hernieuwbare energiebronnen wordt het noodzakelijk om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen.

Daar waar mogelijk proberen we in te spelen op systeem flexibiliteit. Om onszelf en de maatschappij ruimte te geven om te blijven ontwikkelen.

In dit hoofdstuk kijken we naar de Overige Beïnvloedbare Emissies (OBE's), omdat ook deze emissies vaak beïnvloedbaar zijn via keuzes in tijdstip, locatie of type energiegebruik. Door dit inzicht kunnen wij gericht bijdragen aan een stabiel en klimaatvriendelijk energiesysteem.

Flexibiliteit van het energiesysteem

Volgens de capaciteitskaart van Netbeheer Nederland blijkt dat:

- ✓ **Het kantoor in Amsterdam:** zich bevindt in een regio met een tekort aan transportcapaciteit en een wachtrij voor netaansluitingen.

Om bij te dragen aan een stabiel en flexibeler energiesysteem, overwegen we maatregelen als:

a. Slim energiegebruik en laadbeheer

Er wordt gebruik gemaakt van actiewagens waarvan de batterij gevoed wordt door zonne-energie. Dit betekent langere duur van gebruik en minder belasting op het net. Er wordt verder gekeken naar efficiëntie in laden door elektrische voertuigen vooral op te laden tijdens momenten van lage netbelasting of hoge zonne-opbrengst (bijvoorbeeld overdag tijdens werktijden).

b. Energieopslag

De installatie van batterijsystemen zou in potentie een interessante maatregel kunnen zijn voor de organisatie want het maakt het mogelijk om lokaal opgewekte energie tijdelijk op te slaan en te gebruiken op piekmomenten. Dit helpt met het spreiden van de belasting gedurende de dag.

c. Power Purchase Agreements (PPA's)

Er zijn bij RMS in de buurt mogelijkheden om waterstof te tanken. Op dit moment lijken er geen lokale plannen voor de bouw van een waterstoffabriek..

OBE's

OBE's zijn broeikasgasemissies die niet binnen de standaard indeling van het Greenhouse Gas (GHG) Protocol vallen (scope 1, 2 en 3), maar waar een organisatie wel invloed op kan uitoefenen. Om in kaart te brengen waar RMS invloed kan uitoefenen, is de OBE vragenlijst doorlopen. Hieruit blijkt de aanwezigheid van de volgende OBE's:

(Potentiële) vermeden emissies:

Vermeden emissies zijn voor RMS niet van toepassing.

Biogene emissies

RMS gebruikt HVO om de emissies van scope 1 te reduceren. HVO diesel bevat een groot deel biogene emissies. HVO wordt gezien als tussenmaatregel richting volledige duurzame alternatieve brandstoffen.

CO₂-verwijderingen

CO₂-verwijderingen zijn voor RMS niet van toepassing.

Bedrijfsactiviteiten

Om de belangrijkste bedrijfsactiviteiten te bepalen is een impact- en invloedanalyse uitgevoerd. In deze analyse is gekeken naar de impact van de organisatieactiviteiten op de CO₂-uitstoot en naar de invloed die Road Maintenance Support hier op heeft. De cijfers uit onderstaande tabel zijn uit **2024**, ten tijde van het opstellen van de waardeketenanalyse waren de cijfers over 2025 nog niet beschikbaar. Op basis van deze analyse zijn de volgende bedrijfsactiviteiten als de belangrijkste geselecteerd:



Asset Management

- Groen onderhoud, grijs onderhoud, blauw onderhoud



Traffic Management

- Uitvoeren van de geplande verkeersmaatregelen



Incident Management

- Uitvoeren van ongeplande verkeersmaatregelen

1. ORGANISATIE-ACTIVITEITEN	2. OMSCHRIJVING ACTIVITEITEN	3. KWANTITATIEVE INSCHATTING CO ₂ -UITSTOOT (OMVANG) EN INVLOED									
Onderverdeling van (clusters van) activiteiten, systemen en functies.	Geef een globale omschrijving van de activiteiten die de organisatie uitvoert.	Scope 3 Upstream (kg CO2)	Invloed Scope 3 Upstream	Scope 1	Invloed Scope 1	Scope 2	Invloed Scope 2	Scope 3 Downstream	Invloed Scope 3 Downstream	Som At/m D	Percentage van totale emissies
Asset Management	groen onderhoud, grijs onderhoud, blauw onderhoud	867,61	Middelgroot	111,83	Groot	18,55	Groot	0	Te verwaarlozen	997,99	61%
Traffic Management	uitvoeren van de geplande verkeersmaatregelen	185,92	Middelgroot	111,83	Groot	18,55	Groot	0	Te verwaarlozen	316,30	19%
Incident Management	uitvoeren van ongeplande verkeersmaatregelen	185,92	Middelgroot	111,83	Groot	18,55	Groot	0	Te verwaarlozen	316,30	19%

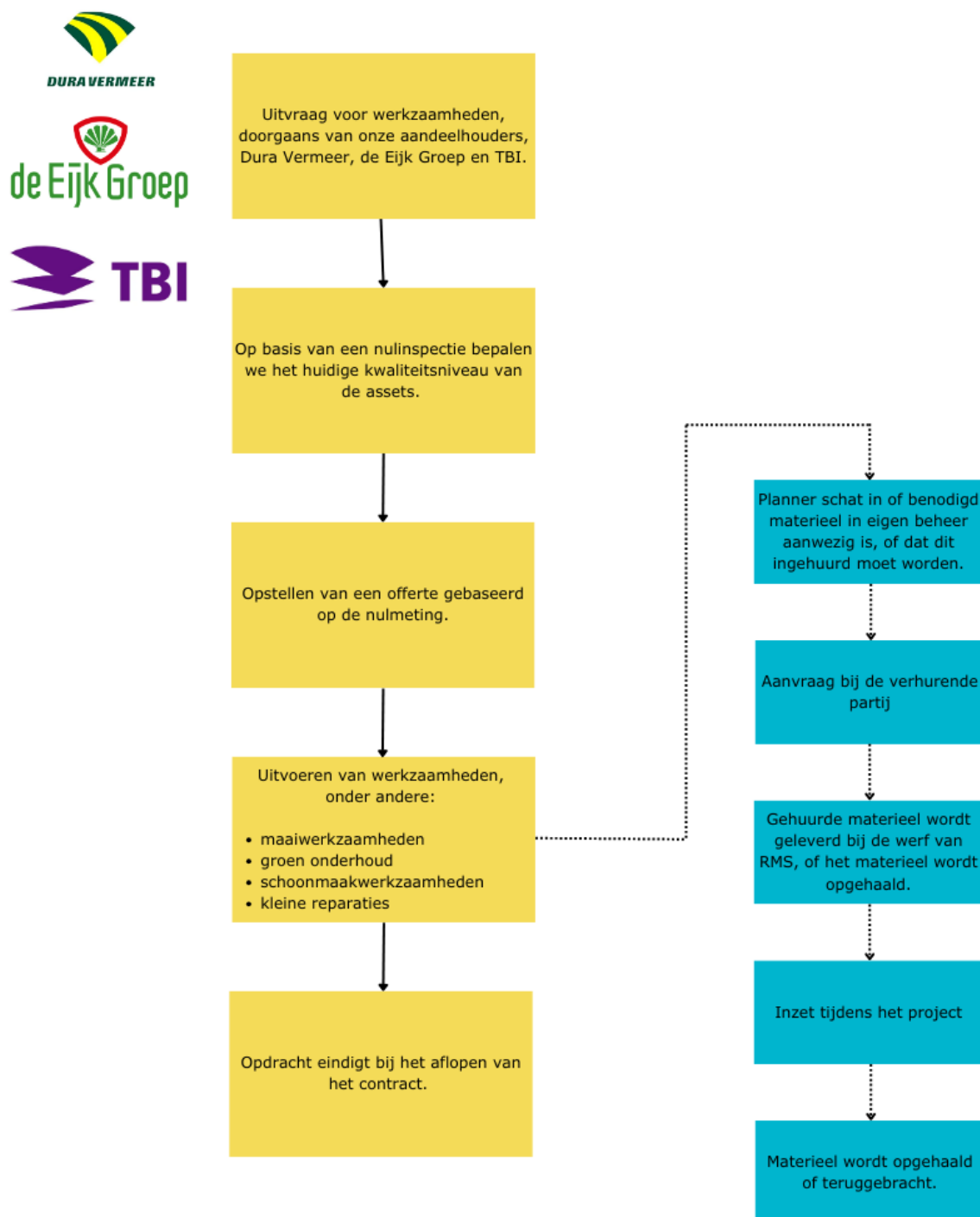
4. OMVANG T.O.V. SECTOR	5. OMVANG T.O.V. ACTIVITEITEN	6. RISICO	7. RICHTLIJNEN	8. SCORE TOTAAL	9. RANGORDE
Klein	Groot	Klein	Middelgroot	22	1
Klein	Middelgroot	Klein	Klein	20	2
Klein	Middelgroot	Klein	Te verwaarlozen	18	3

Toelichting op bovenstaande Impact- en Invloed tabel:

Deze tabel laat zien welke activiteiten de meeste CO₂-impact hebben en hoeveel invloed de organisatie hier zelf op heeft. Asset Management springt eruit met 61% van de totale uitstoot en de hoogste totaalscore. Daarnaast is de beïnvloedbaarheid binnen meerdere scopes relatief groot. De andere activiteiten hebben een duidelijk kleiner aandeel en lagere impact. Daarom is Asset Management geselecteerd om verder uit te werken in de waardeketenanalyse.

Waardeketen

Uitvraag: Het proces start met een uitvraag voor werkzaamheden, meestal vanuit onze aandeelhouders zoals Dura Vermeer, De Eijk Groep en TBI. Vaak zijn zij zelf opdrachtgever, soms samen met andere grote aannemers. De werkzaamheden vallen onder operationeel eigendom beheer (OEB). **Nulinspectie:** We starten met een nulinspectie om te bepalen wat de huidige staat van de assets is. Op basis daarvan schatten we in welke werkzaamheden nodig zijn en welk materieel daarvoor ingezet moet worden. **Offerte (RMS):** Met deze informatie maken we een gerichte en concrete offerte voor de uit te voeren werkzaamheden. Zo is voor de opdrachtgever duidelijk wat er gaat gebeuren en tegen welke voorwaarden. **Uitvoering werkzaamheden:** Na opdracht voeren we het werk uit, zoals groenonderhoud, maaiwerk, schoonmaak van wegen en diverse inspecties. Daarnaast doen we analyses van de resultaten en voeren we klein correctief onderhoud uit, bijvoorbeeld aan asfalt. **Einde contract:** De werkzaamheden lopen tot het einde van het contract, waarna alle informatie wordt opgeleverd aan de opdrachtgever. Vervolgens wordt bepaald of het contract wordt verlengd en de samenwerking wordt voortgezet.



Directe relaties

Bij de waardeketenanalyse kijken we eerst met wie we direct samenwerken, zoals opdrachtgevers, leveranciers en uitvoerende partijen. Deze directe relaties zijn belangrijk omdat we hier het meeste zicht én invloed hebben op energiegebruik en CO₂-uitstoot. Handboek 4.0 vraagt om focus op die schakels waar je echt kunt sturen in plaats van de hele keten tegelijk. Door dit af te bakenen blijft de analyse praktisch en werkbaar. Zo kunnen we gericht bepalen waar maatregelen ook daadwerkelijk effect hebben.

De bepaling van de directe relaties is terug te vinden in het CO₂-Dashboard.



Directe upstream relaties (leveranciers):

- Eijkelboom B.V.
- Wim van Breda
- Wagenaar
- Versluys

Directe downstream relaties (klanten):

- CCY Maintenance/Coentunnel Company BV
- De Groene Boog BV
- Dura Vermeer Assetmanagement BV

Reductiemogelijkheden

Vanuit de waardeketenanalyse voor Asset Management zijn de volgende reductiemogelijkheden geïdentificeerd.

Korte termijn:

- Overstappen op standaard werkkleding van gerecycled materiaal.
- Inzet van HVO als vervanging van reguliere diesel voor materieel en voertuigen.
- Gebruik van gerecyclede verkeerskegels. (beperkt)
- Duurzamer omgaan met tijdelijke verkeersborden, met focus op hergebruik. (beperkt)
- Efficiëntere inzet van materieel, bijvoorbeeld door het gebruik van een botsabsorber waardoor minder personeel en voertuigen nodig zijn. (beperkt)

Lange termijn:

- Verwerken van grasafval tot nieuwe producten, zoals momenteel wordt getest in een pilot in Zuid-Holland.
- Stap voor stap verduurzamen van de inkoop van materieel.
- Toepassen van alternatieve werkmethoden zoals sinus-maaien, met name gericht op het verbeteren van biodiversiteit.
- Vaststellen van een verbruiksnorm voor ingehuurd materieel om brandstofgebruik en emissies terug te dringen.



CO2-intensieve kapitaalgoederen, Diensten en producten

Binnen RMS hebben we activiteiten die in relatie staan tot CO₂-intensieve kapitaalgoederen en/of producten.

De aanwezige CO2-intensieve kapitaalgoederen, diensten en producten bestaan uit:



Transportmiddelen: er wordt gebruik gemaakt van vrachtwagens en ander groot materieel die fossiele brandstoffen gebruiken, en daarmee bijdragen aan hoge CO₂-emissies.

Toekomstige activiteiten

Om de doelstelling te behalen kan het zijn dat onze huidige activiteiten aangepast moeten worden. Door te focussen op de volgende toekomstige activiteiten willen we de doelstelling gaan behalen.

Qua toekomstbeeld zouden de activiteiten er als volgt uit kunnen zien:

- Hergebruik of nuttige toepassing van reststromen zoals groen afval
- Toepassen van uitstootvrije brandstoffen zoals waterstof
- Toepassen van gereedschap op batterijen



Invalshoek B

Van inzicht naar reductie: onze doelstellingen en actieplan

Algemene uitleg strategie

RMS werkt doelgericht aan het reduceren van haar CO₂-uitstoot door op korte termijn concrete en direct uitvoerbare maatregelen te treffen binnen de eigen bedrijfsvoering. Hierbij ligt de focus op efficiënt energiegebruik, schoner materieel en bewuste keuzes in mobiliteit en brandstoffen. Deze maatregelen zorgen voor directe emissiereductie en zijn goed meetbaar en beheersbaar.

Op de langere termijn verschuift de aandacht naar structurele verduurzaming binnen de keten. RMS zet daarbij in op samenwerking met opdrachtgevers, leveranciers en partners om gezamenlijk de CO₂-impact te verlagen. Door kennis te delen en samen duurzame oplossingen te ontwikkelen, wil RMS blijvende reducties realiseren die verder reiken dan de eigen organisatie.



Korte termijn

Korte termijn CO₂ doelstellingen:

Voor de korte termijn is er een CO₂-doelstelling opgesteld. De kortetermijndoelstelling is een resultante van de besparing van de maatregelen vanuit het plan van aanpak. Om de voortgang te kunnen monitoren is de hoofddoelstelling onderverdeeld in subdoelstellingen per scope.

Road Maintenance Support wil in 2028 de uitstoot van scope 1 en 2 emissies met 75% verminderen ten opzichte van 2025.

Subdoelstellingen CO ₂ korte termijn	
Scope 1	75% reductie
Scope 2	100% reductie
Scope 3	20% reductie

Korte termijn energie doelstellingen

Voor de korte termijn zijn er ook energiedoelstellingen opgesteld, die net zoals de CO₂-doelstelling voortkomen vanuit de maatregelen in het plan van aanpak. Naast de energie hoofddoelstelling zijn er ook diverse energie subdoelstellingen opgesteld.

Road Maintenance Support wil in 2028 het energieverbruik met 5% verminderen ten opzichte van 2025.

Subdoelstellingen energie korte termijn	
Gebruik van duurzame energie	Road Maintenance Support koopt jaarlijks Garanties Van Oorsprong (GVO's) in voor 100% Nederlandse groene stroom.

Middellange termijn

CO₂-doelstellingen

De doelstelling voor de middellange termijn (5-10 jaar) is van toepassing op de belangrijkste activiteiten (50%) van RMS. Om rekening te houden met (inter)nationaal beleid en wetenschappelijk onderbouwde reductiepaden is er bij het opstellen van de doelstellingen voor de middellange termijn gekeken naar de absolute reductie richtlijnen van SBTi. Om de voortgang te kunnen monitoren is de hoofddoelstelling onderverdeeld in aparte subdoelstellingen per scope. RMS ziet de overstap naar HVO100 op de korte termijn als tussenstap naar een duurzamere oplossing voor de middellange termijn, zoals waterstof en verdere elektrificatie.

Voor scope 3 emissies geldt dat er eerst inzicht moet worden verkregen in de opbouw van de scope 3 emissies per leverancier. Hierna worden potentiële reductiemaatregelen afgestemd en kan ook meer worden gezegd over reductie potentieel.

Road Maintenance Support wil in 2035 de uitstoot van scope 1 en 2 emissies met 100% verminderen ten opzichte van 2025.

Subdoelstellingen CO₂ middellange termijn

Scope 1	100% reductie
Scope 2	100% reductie
Scope 3	37,5% reductie

Verantwoording doelstellingen

Bij het opstellen van de doelstelling is rekening gehouden met:

1. hoe de doelstelling zich verhoudt tot nationaal of internationaal overheidsbeleid voor de organisatieactiviteit(en)/sector voor de tussenliggende jaren tot uiterlijk 2050;
2. hoe de doelstelling voortbouwt op ambitieuze sectorafspraken en/of wetenschappelijk onderbouwde reductiepaden (als van toepassing);
3. hoe de doelstelling verbonden is met door de sector geaccepteerde verwachtingen voor Technology Readiness Levels (TRL's) van relevante technieken;
4. hoe de organisatie de feedback van de externe belanghebbenden van 2.D.4 heeft meegenomen;
5. of de doelstelling extern gevalideerd is door een onafhankelijke internationaal erkende derde partij (bijv. SBTi) en wat hiervan de uitkomst was.
6. Link met lange termijn doelen/maatregelen (bijv. voorbereidende actie)



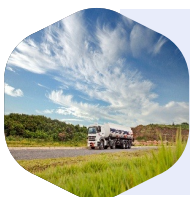


Plan van aanpak

Het volledige plan van aanpak is terug te vinden in het CO₂-dashboard, hierin staan alle maatregelen en voorbereidende acties voor zowel de korte (1 – 3 jaar) en middellange termijn (5 – 10 jaar) opgenomen. Dit overzicht wordt regelmatig bijgewerkt en aangevuld.

Plan van aanpak

Met dit plan van aanpak zet RMS gericht stappen om haar CO₂-uitstoot structureel te verlagen. Door op korte termijn concrete maatregelen te nemen en tegelijk te werken aan duurzame oplossingen voor de langere termijn, wordt directe reductie gecombineerd met blijvende impact. Onderstaand zijn 4 maatregelen omschreven die de grootste impact zullen hebben op het toekomstige energieverbruik en de bijbehorende CO₂-emissies:



Toepassing 100.000 liter HVO100 bij eigen tank: Door de inzet van 100.000 liter HVO100 in plaats van diesel B7 reduceert RMS de CO₂-uitstoot van haar brandstofverbruik aanzienlijk. HVO100 is een hernieuwbare brandstof die over de volledige keten een veel lagere CO₂-impact heeft dan fossiele diesel. Met deze maatregel realiseert RMS directe emissiereductie zonder aanpassingen aan het bestaande materieel. Deze maatregel wordt gezien als tussenstap naar het toepassen van een duurzamere oplossing.

Aanschaf elektrische bussen: Door in 2027 zes dieselmotoren te vervangen door elektrische bussen verlaagt RMS de CO₂-uitstoot vanuit mobiliteit flink. Elektrisch rijden betekent geen uitstoot uit de uitlaat en zorgt, zeker bij gebruik van groene stroom, voor een duidelijke vermindering van de totale emissies. Met deze stap zet RMS in op een duurzame oplossing met een langdurig effect.



Inkoop van GVO's voor groene stroom: Door GVO's aan te schaffen zorgt RMS ervoor dat het volledige elektriciteitsverbruik als 100% Nederlandse groene stroom wordt aangemerkt. Dit verlaagt de CO₂-uitstoot van stroomverbruik aanzienlijk, zonder dat de bedrijfsvoering hoeft te veranderen. Met deze maatregel maakt RMS direct een duurzamere keuze binnen de eigen organisatie.

Inzet van elektrisch gereedschap: Er vindt steeds meer ontwikkeling en innovatie op het gebied van elektrisch gereedschap plaats. Daar waar mogelijk worden gereedschap op fossiele brandstof vervangen door gereedschap met een accu, zoals bosmaaiers, snoel en zaaggereedschap.



SWOT Middellange termijn strategie

Sterktes

De sterktes van de van (innovatie)strategie zijn:

Duidelijke langetermijnvisie: Het doel om in 2035 energieneutraal te zijn geeft richting en focus aan duurzaamheidsmaatregelen. RMS heeft altijd focus op lange termijn, langlopende projecten zijn hier aanstichter van.

Betrokken leiderschap: De organisatie is plat georganiseerd en de directie ondersteunt directie de energietransitie en maakt middelen vrij voor duurzame investeringen.

Toegang tot data en emissie-inzicht: Er is goed inzicht in scope 1 emissies energieverbruik en CO₂-uitstoot, waardoor reductiemaatregelen effectief kunnen worden gemonitord.

Zwaktes

De zwaktes van de (innovatie)strategie zijn ...

Beperkte interne kennis van energietransitie: Kennis behoefte op het gebied van innovaties en energietransitie

Complexiteit van scope 3: al hoewel de emissies niet complex zijn is het verbeteren en optimaliseren van de scope 3 complex

Voorwaarden, aannames en afhankelijkheden

De voorwaarden, aannames en afhankelijkheden van de (innovatie)strategie zijn ...

Afhankelijkheid van externe leveranciers: Een groot deel van de emissie bevindt zich in scope 3, buiten directe controle van de organisatie.

Verwachting van technologische beschikbaarheid: De strategie rekent op toekomstige beschikbaarheid van innovaties binnen materieel die nu nog niet breed toepasbaar of betaalbaar zijn.

Beschikbaarheid van middelen en kennis: Voldoende interne capaciteit en blijvende ondersteuning van het management zijn noodzakelijk voor succesvolle uitvoering.

Toegang tot stimuleringsmaatregelen: De strategie veronderstelt blijvende overheidssteun in de vorm van subsidies en regelgeving die duurzame keuzes belooft.

Risico's

De risico's van de (innovatie)strategie zijn:

Veranderende wet- en regelgeving: strengere eisen, onverwachte verplichtingen of een onduidelijke koers kunnen tot extra kosten leiden.

Economische onzekerheid: Fluctuerende energieprijzen of recessie kunnen investeringscapaciteit beperken.

Weerstand binnen de organisatie: Verandering kan op weerstand stuiten bij medewerkers of afdelingen die het nut of de urgentie niet direct ervaren.

Kansen

De kansen van de (innovatie)strategie zijn:

Stijgende vraag naar duurzame producten en diensten: Marktvoordeel door duurzaam imago en onderscheidend vermogen.

Toegang tot subsidies en fiscale voordelen: Overheden stimuleren investeringen in energie-efficiëntie en hernieuwbare energie.

Samenwerking in de keten: Mogelijkheden om via partnerschappen en samenwerkingsverbanden sneller en effectiever te verduurzamen.

Voortgang 2021 - 2025

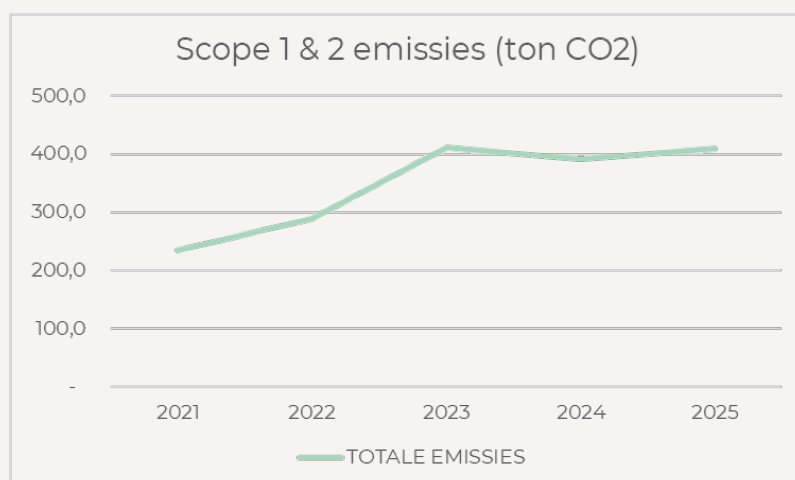
Voortgang van scope 1 en 2

Onderstaande tabel geeft de scope 1 en 2 emissies van de jaren 2021 tot en met 2025 weer. Vergeleken met eerdere rapportages zijn de jaarlijkse uitstootcijfers enigszins aangepast. Dit komt door nieuwe vereisten aan de rapportage, als gevolg van de overstap naar handboek 4.0. Voor onder andere brandstoffen en gasverbruik worden emissies van verbranding (**Tank-To-Wheel**) opgenomen in de scope 1 en 2 footprint. De ketenemissies van deze emissiestromen, denk aan de winning van ruwe olie en het volledige transport naar de tankstations (**Well-To-Tank**) wordt nu gerapporteerd binnen de scope 3 emissies van RMS. Voorheen werd de optelsom van deze twee onderdelen (**Well-To-Wheel**) opgenomen in de scope 1 en 2 footprint. De nieuwe werkwijze is in lijn met internationale rapportage eisen.

VOORTGANG JAARLIJKSE CO2-EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE					
	2021	2022	2023	2024	2025
TYPE EMISSIONS SCOPE 1	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar
Brandstofverbruik - HVO 100	-	-	0,6	0,3	0,2
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - benzine	12,2	3,3	5,7	5,3	2,7
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	203,1	233,5	333,1	311,3	347,3
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	-	13,9	16,5	16,3	15,0
Brandstofverbruik wagenpark - CNG	-	-	2,5	2,2	2,4
Brandstofverbruik wagenpark - LPG	1,0	2,2	0,2	-	-
Propan	7,5	2,8	-	-	-
TOTAAL SCOPE 1	223,7	255,7	358,6	335,5	367,5
TYPE EMISSIONS SCOPE 2					
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	10,4	33,5	53,5	53,4	41,6
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	-	-	0,1	-	0,3
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	-	-	-	2,3	-
	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-
TOTAAL SCOPE 2	10,4	33,5	53,6	55,6	41,9
TOTALE EMISSIONS	234,2	289,1	412,1	391,1	409,4

In de rechterfiguur is de jaarlijkse voortgang van CO2-emissies van de eigen organisatie (scope 1 en 2) opgenomen. In de jaren 2021 t/m 2023 is een stijging zichtbaar. RMS is in deze periode ook flink gegroeid als organisatie.

In meer recente jaren, vanaf 2023, is de uitstoot constant. Komende jaren zal RMS maatregelen nemen om deze jaarlijkse reductie voor te zetten.



Vergelijking met sectorgenoten

	RMS	De Eijk Groep
Trede CO ₂ PL	Trede 2	Niveau 5 (3.1)
Basis jaar	2023	2023
Korte termijn doelstelling scope 1 & 2	75% reductie in 2028 t.o.v. 2025	Scope 1: 25% CO ₂ reductie per gewerkt uur in 2027 t.o.v. 2023 Scope 2: 15% CO ₂ reductie per gewerkt uur in 2027 t.o.v. 2023..
Korte termijn doelstelling scope 3	20% reductie in 2028 t.o.v. 2025	onbekend
Middellange termijn doelstelling scope 1 & 2	100% reductie in 2035 t.o.v. 2025	onbekend
Middellange termijn doelstelling scope 3	37,5% reductie in 2035 t.o.v. 2025	onbekend

Er is gekozen voor sectorgenoot de Eijk Groep in verband de soortgelijke activiteiten die worden uitgevoerd. De samenstelling van de voetafdruk zal van dezelfde aard zijn als die van RMS.

Conclusies en opvallendheden:

De vergelijking toont dat RMS ambitieus in de doelstellingen. Het zijn net als de sectorgenoot maatregelen die vooral gekoppeld zijn aan het reduceren van gebruik van fossiele brandstoffen. In de keten wordt ook hier naar gezocht naast duurzame toepassingen van reststromen.

Hierbij moet gesteld worden dat qua FTE en omzet de sectorgenoot groter is.

De organisatie beschrijf of zij zichzelf op basis van haar (voor)genomen maatregelen en CO₂-intensiteitswaarde (zie SKAO-pagina) beschouwt als **middenmotor**.

Om te kunnen bepalen hoe ambitieus de doelstellingen en maatregelen zijn van de organisatie is gekeken naar sectorgenoten en is de maatregellijst van SKAO ingevuld. Door inzicht te krijgen in sectorprestaties kunnen wij:

- Realistische reductiedoelstellingen formuleren
- Effectieve reductiemaatregelen identificeren
- Technologische en methodische innovaties signaleren
- De eigen voortgang objectief valideren
- Het onderscheidend vermogen in duurzaamheid identificeren



Invalshoek C

CO2-bewustwording binnen en buiten de organisatie

Sleutelpersonen

Binnen Road Maintenance Support (RMS) zijn er in iedere laag van de organisatie sleutelpersonen, die een cruciale rol spelen binnen het CO2-managementsysteem voor het behalen van de doelstellingen en het doorvoeren van verbeteringen.

RMS is een platte organisatie waarin de lijnen kort zijn en afstemming en communicatie veelal informeel plaatsvindt. Er wordt waarde gehecht aan de ontwikkeling van medewerkers. Hierover vindt regulier overleg plaats tussen medewerkers en directie/bedrijfsleiding. Om te zorgen dat medewerkers de juiste competenties hebben en blijft behouden.

Onze sleutelpersonen zijn:



Naam	Taak	CO2-bewustzijn
Directie/management		
Erik Nieuwerf Robin Arts	Strategische leiding en verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen.	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
Projectleider CO2-Prestatieladder		
Amy Keverling Buisman	Verantwoordelijk voor de algehele coördinatie en het beheer van het programma, incl. eigenaarschap van het CO2-managementsysteem.	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
Projectleiders		
Erik Nieuwerf Robin Arts Willem van der Dennen Glenn Oosterlaken Hugo Vrieling	Coördinatie van projecten, inzet personeel en materieel	Niveau 3: betrokken voelen
Data verzameling (Invalshoek A)		
Amy Keverling Buisman Erik Nieuwerf	Coördineren van gegevensverzameling (Amy) Data verzameling (Erik)	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
Communicatie (Invalshoek C)		
Amy Keverling Buisman Erwin van Doorn (extern)	Ontwikkelen en opstellen van communicatie stukken (intern + extern) (Amy) Implementatie externe communicatie (social media, website) (Erwin)	Niveau 2: Ondersteunen
Samenwerking (Invalshoek D)		
Erik Nieuwerf Robin Arts Amy Keverling Buisman	Verantwoordelijk voor contact ketenpartners en aandeelhouders (Erik) Verantwoordelijk voor contact klanten en leveranciers (Robin) Verantwoordelijk voor organiseren keteninitiatief CO2 overleg (Amy)	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
Overige sleutelpersonen in afdelingen:		
Werfbeheer: Botte Visser	Aansturen en organisatie terreinbeheer, afval en wagenpark. Verzamelen van gegevens met betrekking tot de energieprestaties van gebouwen en faciliteiten.	Niveau 1: begrip hebben voor / Niveau 2 Ondersteunen
Inkoop: Robin Arts	Via bedrijfsleiders - Inkoopprocessen in lijn laten zijn met duurzaamheidsdoelen	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
IT: Willem van der Dennen	Beheren van de technologie en systemen die de dataverzameling en rapportage mogelijk maken.	Niveau 1: begrip hebben voor / Niveau 2 Ondersteunen

Communicatieplan

De jaarlijkse interne en externe communicatie over de footprint, de mogelijkheden voor individuele bijdrage van medewerkers, de voortgang van het plan van aanpak en doelstellingen, het klimaattransitieplan en de waardeketen, gebeurt conform het hiervoor opgestelde communicatieplan.

Middelen

Er wordt gecommuniceerd via de volgende pagina's:

 Eigen organisatiewebsite	www.rms-bv.nl
 Eigen SKAO pagina	SKAO pagina - RMS
 Interne communicatie	• Veilig Vakwerk App • Rody News • E-mail / Whatsapp
 Externe sociale media	LinkedIn / RMS TV

Strategie

RMS hanteert een aantal middelen om intern en extern te communiceren. Er wordt vooral ingezet op communicatie via social media kanalen. Er wordt actief gepost op vooral LinkedIn, waarmee externe partijen geïnformeerd worden, zowel klanten, als leveranciers, als andere geïnteresseerden.

Voor interne communicatie wordt gesteund op geijkte middelen zoals werkinstructies, toolboxes en interne nieuwsbrieven en whatsapp groepen.

Doelgroepen en boodschap

Externe doelgroep		
Doelgroepen	Middel	Doel/Boodschap
Directe relaties		
Klanten	Website	We rapporteren over het klimaattransitieplan, ons beleid, de doelstellingen en de maatregelen voor reductie die we nemen. We delen onze voortgang en benadrukken samenwerking voor verdere verduurzaming.
Medewerkers (incl. zzp'ers)	RMS TV	We laten zien waarmee RMS zich bezighoudt, voorbeeldprojecten en innovaties.
(Potentiële) Samenwerkingspartners		
Ketenpartners	SKAO pagina	Inzicht in klimaattransitieplan, reductie, beleid, doelstellingen, verduurzamingsonderwerpen
Leveranciers		
Klanten		
Interne doelgroep		
Doelgroepen	Middel	Doel/Boodschap
Medewerkers	Veilig Vakwerkapp	Toolboxen en instructies over klimaattransitieplan, beleid, doelstellingen, maatregelen en hoe medewerkers hier aan kunnen bijdragen.
	Roady News	Algemene informatie ter attenderen op bewustzijns­onderwerpen op het gebied van milieu en veiligheid
	Whatsapp groepen	Korte en beknopte boodschappen, vaak met prioriteit
	E-mail	

Verantwoordelijke en planning

Ons communicatieplan is de sleutel tot het behalen van onze CO₂-doelen en het creëren van bewustwording over duurzaamheid. We delen duidelijk en transparant onze voortgang met zowel interne als externe belanghebbenden, zodat iedereen weet waar we staan en wat we doen.

1. Eigen website

Planning:	Jaarlijks in april
Verantwoordelijke:	Erwin van Doorn (via Amy Keverling Buisman)

We delen jaarlijks onze nieuwste inzichten en voortgang trots op onze eigen website. Hier kunnen onze klanten, partners en andere externe belanghebbenden zien welke impact we maken.

2. SKAO-pagina

Planning:	Jaarlijks in april
Verantwoordelijke:	Amy Keverling Buisman

Alle verplichte onderdelen van CO₂-prestatieladder worden hier gerapporteerd en vastgelegd. Het gaat om CO₂ beleid, voortgang op onze doelstellingen (klimaattransitieplan), maatregelen en eventueel punten waar we moeten bijsturen.

3. Social media (RMS TV)

Planning:	Meermaals per jaar
Verantwoordelijke:	Erik Nieuwerf / Erwin van Doorn

We communiceren over voorbeeldprojecten en innovaties.

4. Intern - Veilig vakwerk app

Planning:	Tweemaal per jaar
Verantwoordelijke:	Amy Keverling Buisman

We communiceren via toolboxes (instructies) over CO₂ beleid, doelstellingen, reductie/voortgang en maatregelen. Inclusief de potentiële bijdrage van medewerkers aan deze reductie en ideeën en suggesties.

5. Intern – Rody News

Planning:	Maandelijks
Verantwoordelijke:	Erik Nieuwerf / Amy Keverling Buisman / Erwin van Doorn

We delen jaarlijks onze nieuwste inzichten en voortgang trots op onze eigen website. Hier kunnen onze klanten, partners en andere externe belanghebbenden zien welke impact we maken.

6. Intern –Whatsapp groepen / e-mails

Planning:	Doorlopend
Verantwoordelijke:	Erik Nieuwerf / Robin Arts

Doorlopend communicatie over onderwerpen die prioriteit hebben vanuit directie/management zoals urenregistraties, faalkosten, ongevallen, ontbrekende registraties voor toolboxes.

Invalshoek D

Samenwerking

Inventarisatie kennis- en samenwerkingsbehoeftes

Elk jaar wordt de kennis- en samenwerkingsbehoefte binnen de organisatie geïnventariseerd en geanalyseerd. Daarnaast zal er jaarlijks afgewogen worden of voortzetting van de samenwerking meerwaarde heeft. Binnen Road Maintenance Support zijn er de volgende kennis- en samenwerkingsbehoeften:

Kennis en samenwerkingsbehoefte 1:

Kennis en ervaring op het gebied van elektrisch of duurzaam materieel
Denk: aan praktische ervaringen, met specifieke materieelstukken,

Kennis en samenwerkingsbehoefte 2:

Kennis uitwisseling wetgeving (lokaal, regionaal, nationaal, internationaal), zoals mogelijkheden tot subsidie of andere financiering, ontwikkelingen Europese wetgeving vanuit moederbedrijven

Kennis en samenwerkingsbehoefte 3:

Innovaties en grote ontwikkelingen materieel. kennis vanuit leveranciers over beschikbaar materieel



Actieve invulling kennis- en samenwerkingsbehoefte

Na een uitvoerige analyse is er besloten om met een van bovengenoemde organisaties een samenwerking aan te gaan. De samenwerking is gericht op energiebesparing, CO₂-reductie en het opslaan of gebruiken van duurzame energie op de korte/middellange termijn.

Samenwerking 1: CO₂-overleg met De Eijk Groep

Deze samenwerking is gericht op het delen van kennis en het uitwisselen van best-practices en leerpunten. Op het gebied van innovaties, kantoor/gebouwde omgeving, materieel en projecten/contracten.



Voor verdere toelichting per kennisbehoefte en/of samenwerkingsverband, zie het plan van aanpak in het CO₂-dashboard document.

Consultatie klimaattransitieplan

Afgelopen jaar is de dialoog aangegaan over het klimaattransitieplan. Met relevante organisaties is de voortgang besproken en zijn eventuele samenwerkingsmogelijkheden geïdentificeerd.

Dialoog 1: Dura Vermeer - Mike Borst – Directeur Assetmanagement (waardeketenanalyse)

De dialoog met Dura Vermeer bevestigt het belang van deze partij als strategische waardeketenpartner voor RMS. Door de rol van Dura Vermeer als aandeelhouder en koploper op het gebied van duurzaamheid en innovatie biedt deze samenwerking duidelijke meerwaarde. Tijdens de dialoog is het belang onderstreept om ontwikkelingen rondom innovaties, wetgeving en duurzaamheidsdoelstellingen actief te blijven volgen. Deze uitwisseling vormt een waardevolle basis om de klimaatambities van RMS verder te versterken en af te stemmen binnen de keten.

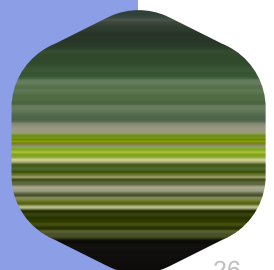
Toekomstige dialogen:

Huur & Stuur is een belangrijke partner van RMS voor het inhuren van materieel en speelt een rol binnen het klimaattransitieplan. Deze leverancier is al verder gevorderd in het aanleveren van gegevens over ingehuurd materieel, zoals brandstofverbruik en draaiuren. In de toekomst gaat RMS met Huur & Stuur in gesprek over verdere verduurzaming en de mogelijke inzet van duurzamer materieel. (scope 3 emissies en waardeketenanalyse)

Wagenaar is een leverancier van materieel dat door RMS wordt aangekocht en vormt daarmee een belangrijke partner. Het gaat hierbij vaak om groot materieel dat soms speciaal voor RMS wordt ontwikkeld. Met Wagenaar wordt in de toekomst het gesprek gevoerd over ontwikkelingen en mogelijke investeringen in duurzamer materieel. (waardeketenanalyse)

Ondersteuning

Road Maintenance Support werkt samen met de adviesbureau De Duurzame Adviseurs, vertegenwoordigd door Daan Meijers. Zij bieden strategisch advies en ondersteuning bij het behalen van trede 2 op de CO₂-Prestatieladder.





de duurzame
adviseurs

Trede 2



Bedankt voor het lezen