



VERHOEVEN B.V.

Aannemersbedrijf G.W.W

Periodieke rapportage H1 - 2018



INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	1
Inleiding.....	2
1. Basisgegevens	3
1.1. Beschrijving van de organisatie	3
1.2. Verantwoordelijkheden	3
1.3. Basisjaar	3
1.4. Rapportageperiode.....	3
1.5. Verificatie	3
2. Afbakening	4
2.1. Organisatorische grenzen	4
2.2. Operationele grenzen	4
3. Berekeningsmethodiek.....	5
3.1. Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren	5
3.2. Wijzigingen berekeningsmethodiek	5
3.3. Herberekening basisjaar & historische gegevens.....	5
3.4. Uitsluitingen.....	5
3.5. Opname van CO ₂	5
3.6. Biomassa.....	5
4. Directe en indirecte emissies	6
4.1. Herberekening basisjaar & historische gegevens.....	6
4.2. Directe & indirecte emissies H1 2017	6
4.3. Trends.....	7
4.4. Voortgang reductiedoelstellingen	8
4.5. Onzekerheden	9
4.6. Vergelijking met basisjaar.....	9
4.7. Medewerker bijdrage.....	10
4.8. Uitgevoerde projecten op basis van gunningvoordeel	11



INLEIDING

Deze periodieke rapportage beschrijft de CO₂ footprint van Aannemersbedrijf Verhoeven, een analyse van de trends en voortgang op de reductiedoelstellingen. Alle zaken zoals beschreven in § 7.3 uit de ISO 14064-1 norm komen hierin voor. Een koppelingstabel is bijgevoegd onderaan deze pagina.

Het opstellen van de Periodieke rapportage is onderdeel van de stuurcyclus binnen het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO₂-prestatieladder is ingevoerd. Deze stuurcyclus staat beschreven in het Kwaliteitsmanagementplan.

§ 7.3 ISO 14064-1	Periodieke rapportage
a	§ 1.1
b	§ 1.2
c	§ 1.4
d	§ 2.1
e	§ 4.2
f	§ 3.6
g	§ 3.5
h	§ 3.4
i	§ 4.2
j	§ 1.3 + § 4.1
k	§ 3.3 + § 4.1
l	§ 3.1
m	§ 3.2
n	§ 3.1
o	§ 4.5
p	Inleiding
q	§ 1.5

Tabel 1: Koppelingstabel Periodieke Rapportage en § 7.3 uit de ISO 14064-1



1. BASISGEGEVENS

1.1. Beschrijving van de organisatie

De werkzaamheden van Aannemersbedrijf Verhoeven bestaan uit het aannemen, ontwerpen, uitvoeren, slopen en onderhouden van grond-, weg- en waterbouwkundige projecten en railinfra werken. Daarnaast is in de organisational boundary Transhako en Verhoeven Holding opgenomen. Zij voeren geen directe activiteiten uit.

1.2. Verantwoordelijkheden

Binnen Aannemersbedrijf Verhoeven is het directieteam (DT) eindverantwoordelijke voor het CO₂ management proces. De KAM-coördinator is uitvoerend verantwoordelijke voor de stuurcyclus en de emissie inventaris, zowel binnen de projecten als de rest van de organisatie. De verantwoordelijkheden staan beschreven in het kwaliteitsmanagementplan.

1.3. Basisjaar

Aannemersbedrijf Verhoeven neemt 2014 als basisjaar voor het bepalen van de emissie inventaris. Voorheen was dit 2010 (Verhoeven Infra), maar vanwege een extreme verandering in de bedrijfsgrootte is besloten om een nieuw nulpunt te nemen, zodat gegevens weer kunnen worden vergeleken.

Om een goede vergelijkingsbasis tussen het gerapporteerde jaar en het basisjaar te kunnen blijven garanderen wordt bij een wijziging van de conversiefactoren het basisjaar herberekend. Als er een wijziging in conversiefactoren optreedt die invloed heeft op het basisjaar of andere historische gegevens dan wordt dit beschreven in § 3.3. Het herberekende basisjaar wordt in dat geval beschreven in § 4.1.

1.4. Rapportageperiode

Deze periodieke rapportage beschrijft de CO₂-emissies in de eerste helft van 2018: 1 januari 2018 tot en met 30 juni 2018.

1.5. Verificatie

De emissie-inventaris van Aannemersbedrijf Verhoeven wordt niet geverifieerd. Wel laat Aannemersbedrijf Verhoeven haar emissie-inventaris verifiëren door de auditor als onderdeel van zijn werkzaamheden tijdens de jaarlijkse audit.

2. AFBAKENING

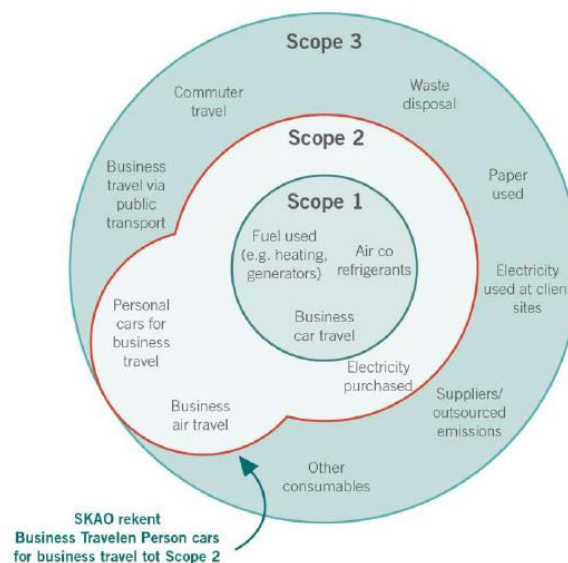
2.1. Organisatorische grenzen

De organisatorische grenzen worden getrokken bij Verhoeven Holding B.V. Verhoeven Holding heeft een tweetal dochterbedrijven: Aannemersbedrijf Verhoeven en Transhako. Alle drie de voornoemde bedrijven vallen binnen de organisational boundary. De organisatorische grenzen zijn ook bepaald in het kwaliteitsmanagementplan. De documenten hebben grotendeels Aannemersbedrijf Verhoeven als naam/logo. Zij maken alle uitstoot (Transhako en Verhoeven Holding hebben nagenoeg geen uitstoot).

De methodiek voor het opstellen van de organisatorische grenzen staat beschreven in het kwaliteitsmanagement plan.

2.2. Operationele grenzen

Bij het bepalen van de operationele grenzen wordt onderscheid gemaakt tussen Scope 1, 2 & 3 categorieën. Deze indeling is oorspronkelijk afkomstig uit het GHG-protocol 'A Corporate Accounting and Reporting Standard'. De SKAO rekent 'business air travel' en 'personal cars for business travel' tot Scope 2. Omdat deze Periodieke rapportage onderdeel is van de invoering van de CO₂-prestatieladder worden de Scope 1 & 2 categorieën volgens de SKAO aangehouden.



SKAO rekent
Business Travelen Person cars
for business travel tot Scope 2

Als onderdeel van het CO₂ managementsysteem wordt een Energie Audit verslag jaarlijks actueel gehouden dat de energiegebruikers binnen de organisatie beschrijft en een overzicht geeft van de emissiebronnen. Als er binnen de organisatie door veranderde organisatorische grenzen of de aankoop van nieuwe kapitale goederen sprake is van nieuwe emissiestromen dan worden het Energie Audit verslag en de emissie-inventaris aangepast. In de afgelopen periode zijn er geen wijzigingen geweest in de emissiestromen of organisatorische grenzen.

De actuele emissiestromen binnen de operationele grenzen zijn:

- Scope 1:
 - Materieel; (waarbij vrachtwagens apart worden vernoemd)
 - Personenwagens;
 - Aardgas.
- Scope 2:
 - Elektriciteit; grijs en groen
 - Gereden kilometers.



3. BEREKENINGSMETHODIEK

Het opstellen van de Periodieke rapportage is onderdeel van het CO₂ managementsysteem dat in het kader van de CO₂-prestatieladder is ingevoerd. Om deze reden is het meest recente Handboek CO₂-prestatieladder zoals uitgegeven door de Stichting Klimaatneutraal Aanbesteden & Ondernemen (SKAO) leidend binnen de berekeningsmethodiek. Het meest recente handboek is versie 3.0 en is uitgegeven op 10 juni 2015. Dit hoofdstuk beschrijft de keuzes die hierbinnen gemaakt zijn in detail.

3.1. Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren

Het meest recente Handboek CO₂-prestatieladder zoals uitgegeven door de SKAO vormt de basis voor de berekeningen binnen elke Periodieke Rapportage. De conversiefactoren zoals daar genoemd worden aangehouden. Voor een lijst met gebruikte conversiefactoren binnen deze Periodieke rapportage staat op de website: www.co2emissiefactoren.nl (zie verwijzing hiervan in het handboek 3.0 van 10 juni 2015). Aannemersbedrijf Verhoeven heeft geen energiestromen met een conversiefactor welke niet op de voorgenoemde website staat.

3.2. Wijzigingen berekeningsmethodiek

De wijzigingen in de berekeningsmethodiek zijn toegepast op het basisjaar. De CO₂ footprint van 2014, het basisjaar, is berekend met de berekeningsmethodiek van het nieuwste handboek. Deze is namelijk in de loop van 2015 opnieuw bepaald. De nieuwe versie 3.0. van juni 2015 heeft wijzigingen aangebracht op het gebied van berekeningsmethodiek. De emissiefactor van diesel is verhoogd en de emissiefactor van 'echte' groene stroom is gereduceerd naar 0 (mits het aan de juiste voorwaarden voldoet).

3.3. Herberekening basisjaar & historische gegevens

Een herberekening van het basisjaar en andere historische gegevens is nodig, aangezien er nieuwe conversiefactoren zijn vastgesteld voor de emissies groene stroom en diesel. Om te kunnen vergelijken met het basisjaar, dient dit jaar opnieuw te worden vastgesteld met de conversiefactoren welke op dit moment leidend zijn.

In 2015 is er bepaald dat 2014 als nieuw basisjaar is vastgesteld, door de wijzigingen binnen de organisatie. Later is het basisjaar bijgesteld naar het jaar 2016. Alle oude gegevens zijn beschikbaar indien nodig.

3.4. Uitsluitingen

CO₂ emissies voortkomend uit airconditioning worden niet meegenomen binnen de CO₂-rapportage.

3.5. Opname van CO₂

Er heeft in de afgelopen periode geen opname van CO₂ plaatsgevonden binnen de bedrijfsactiviteiten.

3.6. Biomassa

Er is in de afgelopen periode geen gebruik gemaakt van biomassaverbranding.



4. DIRECTE EN INDIRECTE EMISSIES

4.1. Herberekening basisjaar & historische gegevens

In het verleden zijn de CO₂ Footprints van 2010 en de eerste helft van 2011 herberekend. Het basisjaar is in 2015 verlegd naar 2014 in verband met faillissement van Verhoeven Infra. Vervolgens is in begin 2017 bepaald dat 2016 het nieuwe basisjaar is.

2016 geeft namelijk het meest realistische beeld van onze huidige organisatie qua omvang en structuur. In 2014 zal een deel van de oude firma en een deel van de nieuwe, waardoor de uitstoot aanzienlijk veel hoger was dan dat het nu is.

In januari 2019 heeft er wederom een herberekening plaatsgevonden van de perioden 2016 tot en met heden in verband met de groene stroom van kantoor. Deze groene stroom is helaas niet van Nederlandse afkomst, ondanks de inkoop van groen garanties en valt dus onder grijze stroom.

Het werkelijk gebruikte vloeroppervlakte van kantoor is opnieuw berekend en de footprints (en periodieke rapportages) van de afgelopen jaren zijn gecorrigeerd.

Het nieuwe basisjaar 2016 had een totale uitstoot van: 630 ton CO₂.

De uitstoot in 2017 was in totaal 600 ton CO₂.

De uitstoot in de eerste helft van 2018 is 293 ton. De tweede helft zal aanzienlijk hoger uitvallen.

4.2. Directe & indirecte emissies H1 2018

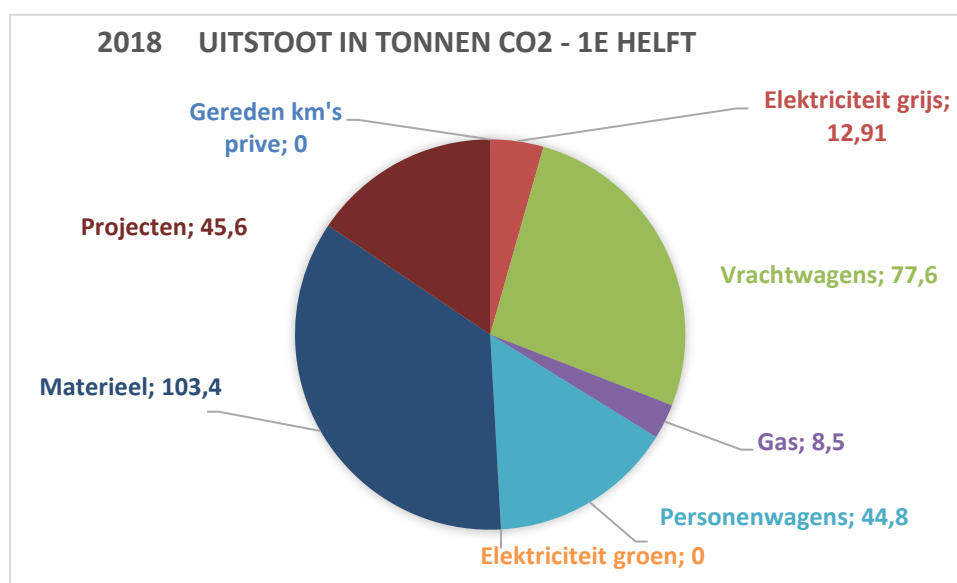
De emissiestromen in het eerste half jaar van 2018 zijn:

Scope 1:

- Materieel (diesel)
- Personenwagens (diesel)
- Vrachtwagens (diesel)
- Verwarming werkplaats (gas)

Scope 2:

- Elektriciteit grijs (kWh)
- Elektriciteit groen (kWh)
- Gereden zakelijke kilometers met privé auto's (km)



Figuur 1: CO₂ footprint Aannemersbedrijf Verhoeven H1 2018.

De emissiestromen materieel, personenwagens, vrachtwagens en gereden zakelijke kilometers worden toegeschreven aan projecten. De emissiestroom elektriciteit grijs wordt toegepast op de ingekochte 'groene stroom' van kantoor. Deze groene stroom is afkomstig uit Scandinavië en valt zodoende onder de noemer 'grijze stroom'.

De groene stroom van de werf is wel voorzien van de juiste inkoop van garanties van oorsprong. Per 1-1-2020 is het contract van kantoor reeds overgesloten naar dezelfde leverancier als waar de werf bij is aangesloten. Dit zal betekenen dat per 1-1-2020 we weer 100% energieneutraal zijn in scope 2.

De verdeling over scope 1 en 2, en overhead/projecten is te zien in onderstaande tabel. In scope 2 is de uitstoot van privékilometers en stroom (projecten) helaas niet meer nihil.

Het opstellen van een aparte footprint voor scope 2 emissies heeft geen toegevoegde waarde, omdat hierin alleen het gedeelte 'grijze stroom' van kantoor valt.

Overhead = hoofdkantoor Verhoeven Bedrijven

Gas van de werf wordt gezien als projectlocatie en is in scope 1 meegerekend.

Scope	Hoeveelheid CO ₂ in tonnen
Scope 1 overhead	0
Scope 2 overhead	13
Scope 1 projecten	280
Scope 2 projecten	0

4.3. Trends

Als nieuw basisjaar is 2016 vastgesteld. Op basis van deze gegevens is er een doel bepaald voor de verschillende scopes voor eind 2019. De verwachting of wij deze doelstellingen gaan behalen is nu nog niet duidelijk. Dit heeft voornamelijk te maken met de bedrijfssituatie, waarbij wij nu nog niet kunnen inschatten of er meer bedrijfsactiviteiten zullen worden uitgevoerd.

Het doel om energieneutraal 'te blijven' in scope 2 is komen te vervallen, aangezien de groene stroom toch niet zo groen blijkt te zijn als gedacht. Het doel is om in 2020 weer energieneutraal te worden. De huidige doelstellingen lopen tot en met eind 2021.

Doel:	Periode:	Scope:	Start 2016 (basisjaar)	2021-31-12 Einddoel	Bijdrage / reductie
De uitstoot 32,00 ton CO ₂ per FTE in 2018* met 5% verlagen	2018-2022	1/2/3	*32,00 ton CO ₂ / FTE	< 30,4 ton CO ₂ / FTE	Reductie van 5% CO ₂ per FTE
Bij vervanging personenwagen kiezen voor een milieuvriendelijker model om daarmee 5% te reduceren in 2021 ten opzichte van het basisjaar.	2018-2022	Scope 1	94,9 ton	90,2	Reductie van 4,7 ton (5% reductie)
Transport en vervoer reduceren met 5% in 2021 ten opzichte van het basisjaar	2018-2022	Scope 1	590,7 ton	561,2 ton	29,5 ton (5% reductie)
Ergieneutraal worden tot 2022 in scope 2	2018-2022	Scope 2	21	0	Gelijk blijven
Afvalscheiding bij werken met meer dan 4 ton afval	2018-2022	Scope 3	-	-	Reductie afvalstoffen



* Bij de start voor dit doel is rekening gehouden met de gegevens uit 2018 (– de eerste helft) en is dit verdubbeld om een schatting te kunnen maken voor het gehele jaar. Dit kan afwijken, maar is later zichtbaar. Overige doelen zijn gebaseerd op het basisjaar 2016.

Doelen uitgewerkt per jaar:

Doel:	2018	2019	2020	2021	Hoe te behalen
Een uitstoot creëren van maximaal 27,5 ton CO2 per FTE in 2021.	32	31	30,5	30	Bij keuze vervanging materieel kijken naar de uitstoot, zorgen dat hiermee bespaard wordt.
Vervanging personenwagen voor een milieuvriendelijker model	89,6	88	86	85	Cursus zuinig rijden 2019, keuze model auto, voorlichting en instructie.
Energieneutraal worden in 2020 in scope 2	22	22	0	0	Verkeerde groene stroom op kantoor omzetten naar de goede. Proberen ook nog financieel te besparen door minder verbruik van groene stroom.
Transport en vervoer reduceren met 2% in 2021 ten opzichte van 2017	543	540	536	531	Carpoolen, onnodig stationair laten draaien voorkomen, optimaliseren planning.
Afvalscheiding bij werken met meer dan 4 ton afval	-	-	-	-	Dit onderdeel wordt bijgehouden door de ketenanalyse.

4.4. Voortgang reductiedoelstellingen

De opgestelde reductiemaatregelen zijn in januari 2015 ingegaan. Echter zijn er voorheen (vanaf 2012) diverse maatregelen getroffen op het gebied van CO2 reductie. Deze zijn hieronder nog eens benoemd:

De uitgevoerde reductiemaatregelen zijn:

- cursus Behavior Based Safety Training voor vrachtwagenchauffeurs (incl. het Nieuwe Rijden): Alle vrachtwagenchauffeurs hebben in januari 2012 de cursus BBS gevolgd;
- Overstappen op groene stroom (o.b.v. windenergie): Op het hoofdkantoor is een contract afgesloten voor de leverantie van groene stroom. Bij de plaatsing van bouwaansluitingen op nieuwe projecten worden tevens contracten afgesloten onder hetzelfde klantnummer op basis van groene stroom (windenergie);
- Vervanging wagenpark: Bij de vervanging van auto's binnen het wagenpark zijn nieuwe zuinigere auto's aangeschaft in vergelijking met de te vervangen auto's. Hiervan is een separaat overzicht opgesteld;
- LED-buitenverlichting hoofdkantoor: de buitenverlichting van het hoofdkantoor vervangen door LED-verlichting.
- Cursus 'Het nieuwe draaien' voor machinisten om minder CO₂ uit te stoten en tevens brandstof te besparen.
- Groene stroom: op de werf (Laarstraat te Velddriel) zijn we in november 2015 overgestapt op groene stroom opgewekt door Hollandse wind. Door deze vergroening is er geen uitstoot meer in scope 2. In 2018 is het nieuwe contract begonnen via een andere leverancier, maar is wederom gehouden aan de 100% vergroening.
- Rijveiligheids training nieuwe stijl: op zaterdag 14 juli heeft een chauffeur van de Verhoeven Groep de rijstijl training volgens EURO 6 gevolgd bij Kees van Iersel. De chauffeur vond het een leerzame cursus.



De nog uit te voeren reductiemaatregelen zijn:

- Uitstoot reducerende banden: Vanaf juli 2012 worden alle banden in Nederland verkocht met een 'bandenlabel'. Dit label geeft een indicatie van de zuinigheid in het gebruik, de grip op een nat wegdek en de reductie van het omgevingsgeluid. Omdat een goede grip op nat wegdek een nadelig effect kan hebben op de rolweerstand moet er een soort evenwicht worden gevonden bij de aankoop van banden. In de tweede helft van 2013 wordt een inventarisatie gedaan wat de minimale bandenlabels zullen zijn, die door Verhoeven Infra aangeschaft zullen worden op basis van het inkoopverleden, tests en overleg met de bandenleverancier;
- Cursus 'Het nieuwe rijden' voor chauffeurs en machinisten om minder CO₂ uit te stoten en tevens brandstof te besparen. Dit zal in de periode 2017-2021 worden uitgevoerd. Dit zal tegelijk voor de CO₂ prestatieladder nodig zijn als voor de Code 95 nascholing van de beroepschauffeurs. Kan ook een andere variant op deze training zijn.
- Overstappen op échte groene stroom; per 1-1-2020 zal dit worden bewerkstelligd.

De niet uitgevoerde reductiemaatregelen zijn:

- Afname brandstof met hoger rendement: Vanuit de leverancier kon niet aangetoond worden wat de beoogde besparing en daarmee CO₂-reductie zou zijn. Er werd alleen aangegeven dat de brandstof voor een hoger rendement zou moeten zorgen. Deze argumentatie was voor de directie onvoldoende reden om voor een duurdere brandstofvariant te kiezen.

Scope 3 reductiemaatregelen:

- Bij de aanvoer van damwanden te Amsterdam is ten behoeve van de CO₂ reductie gekozen voor transport per schip. Bij de aanvoer van damwanden bij een project te Schiedam is gekozen voor transport per vrachtwagen i.v.m. de CO₂ uitstoot.
- Afval direct op de werklocatie scheiden, zodat er minder transportbewegingen nodig zijn voor het afvoeren en dat bepaalde producten weer opnieuw kunnen worden gebruikt.

4.5. Onzekerheden

De grootste onzekerheid die elk jaar bestaat binnen de bepaling van de footprint, is de compleetheid van de data, en dan met name het totale aantal kWh elektriciteit van projecten. Op basis van het aantal projecten met elektriciteitsverbruik is aan te nemen dat er nog aanvullende informatie volgt. Deze informatie ontvangen wij pas bij de eind- of jaarafrekening van het contract van de projectlocatie. Dit heeft te maken met de aanvangsdatum van het contract. Vanaf het aanvangsmoment start de looptijd van het contract, welke jaarlijks het verbruik weergeeft.

De impact van de bovengenoemde onzekerheid wordt niet groter geschat dan 10%.

Op dit moment is deze impact alleen van toepassing op de werf, aangezien er momenteel geen andere projectlocaties worden voorzien van stroom.

4.6. Vergelijking met basisjaar

In onderstaande tabellen en figuur 4 is de CO₂ uitstoot over de afgelopen jaren weergegeven. Tevens is een weergave van de reductie t.n.v. het basisjaar weergegeven.

Per 2015 is er een nieuw basisjaar vastgesteld, namelijk 2014. Dit jaar is ook herberekend in oktober 2015 n.a.v. nieuwe conversiefactoren uit handboek 3.0.

Er was geen sprake meer van een gelijkwaardige hoeveelheid personeel en materieel. Er moest dus een nieuw nulpunt worden vastgelegd en de meest realistische mogelijkheid was 2014. In 2015 is er wederom aanzienlijk veel minder uitgesloten, maar zijn hiervoor de doelstellingen aangescherpt. Begin 2017 is vastgesteld dat 2016 het nieuwe uitgangspunt gaat worden. Hierop zijn de nieuwe doelstellingen ook vastgelegd (zie onderstaand overzicht).



Doel:	Voor periode:	Scope:	2016 (jaar) Start	2019-31-12 Einddoel	Bijdrage / reductie
Een uitstoot creëren van maximaal 30 ton CO2 per FTE.	2017-2019	1/2/3	32,05 ton CO2 / FTE	< 30 ton CO2 / FTE	Minimaal 2 ton CO2 per FTE
Bij vervanging personenwagen kiezen voor een milieu-vriendelijker model	2017-2020	Scope 1	94,9 ton	85	Reductie van 9,9 ton
Overstappen van aardgas naar biogas om daarmee in uitstoot te reduceren	2017-2020	Scope 1	19 ton	12 ton	7 ton
Energieneutraal blijven tot 2020 in scope 2	2017-2020	Scope 2	0	0	Gelijk blijven
Afvalscheiding bij werken met meer dan 4 ton afval	2017-2020	Scope 3	-	-	Reductie afvalstoffen

Dit bij een gelijkwaardige inzet van zowel personeel als materieel.

	2014	2015	2016	2017	2018-1
Emissie in ton CO ₂	1155,0 1187	575	630	600	293

De uitstoot is dermate veranderd (2014 t.o.v. 2010) dat een nieuw basisjaar gewenst is. Met een blauwe arcering is het huidige basisjaar vastgesteld.

In oktober 2015 zijn de gegevens van het basisjaar aangepast. Hiermee is de uitstoot van het basisjaar niet 1155 ton CO₂ geweest, maar 1187 ton; e.e.a. door wijzigingen conversiefactoren van de emissiestromen. Later, begin 2017, is het basisjaar aangepast naar 2016.

Procentuele weergave CO₂ Footprints t.o.v. het basisjaar.

	2016	2017	2018-1
Totale emissie per jaar	630	600	293
Emissie t.o.v. basisjaar in %	100	95,24	Nntb
CO ₂ reductie t.o.v. het basisjaar in %	-	-4,76	Nntb

Op dit moment is er 293 ton uitgestoten in de eerste helft van 2018. Bij een gelijkblijvende uitstoot in de tweede helft van 2018 wordt er een reductie behaald. In het verleden, op basis van voorgaande jaren, wordt er echter vaak meer diesel verbruikt in de tweede helft van het jaar.

4.7. Medewerker bijdrage

Ondanks de langere looptijd van het CO₂ reductieprogramma binnen de organisatie is er nog geen actieve bijdrage van medewerkers geweest om CO₂ te reduceren. Dit komt vooral omdat er teveel partijen bij betrokken zijn o.a. directie, planning, medewerkers. Elk jaar wordt het personeel wel regelmatig op de hoogte gehouden door interne communicatie-uitingen in de vorm van een toolbox en door de nieuwsbrief welke intern wordt verspreid. De uitvoering denkt wel goed mee aan de registratie van de CO₂-gunningvoordeel projecten, maar dit is niet op reductie gericht maar op het vastleggen/registreren van verplichte zaken.

Carpoolen indien mogelijk wordt wel goed doorgevoerd. Dit is ook goed terug te zien bij uitvoering van projecten welke volledig worden geregistreerd voor de CO₂ gunningprojecten.



4.8. Uitgevoerde projecten op basis van gunningvoordeel

Aannemersbedrijf Verhoeven voert regelmatig werken uit op basis van gunningvoordeel. Dit zijn voornamelijk werken in opdracht van ProRail B.V. Gemeentelijke instellingen vragen vrijwel niet meer om dit certificaat.

Per werk worden de gegevens bijgehouden door de (hoofd)uitvoerder. Op basis van deze verzamelde informatie wordt een schatting gemaakt van het verbruik op het project. Deze wordt voor het werk in kaart gebracht, maar niet in mindering gebracht op het totaal. Dit heeft te maken met het feit dat voor de meeste ProRail werken wij vooral te maken hebben met inhuur.

Huidige stand van zaken omtrent gunningsvoordeel projecten:

<u>Project:</u>	<u>Opdrachtgever:</u>	<u>Omschrijving:</u>	<u>Status:</u>
7804*	ProRail B.V.	Repressiemaatr. Blusvoorzieningen	Uitgevoerd
		Repressiemaatr. Taludtrappen	Uitgevoerd
7812	ProRail B.V.	Realisatie emplacement Born	Uitgevoerd
7825	ProRail B.V.	Taludtrappen en verhardingen	In uitvoering

* Het werk 7804 bestaat uit een tweetal aparte werken waarop is ingeschreven. Beide werken heeft Aannemersbedrijf Verhoeven aangenomen met de laagste prijs (in combinatie met de CO2 prestatieladder). Vanwege gelijktijdige uitvoering is er slechts 1 werknummer toegekend voor beide projecten. Beide projecten behoren tot de locaties Tilburg en Rotterdam.