



**ENERGIE-BEOORDELING
CO₂ Prestatieladder (3.B.1)
Holding L'Ortye B.V.
2024**

Datum: 12-11-2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Gegevens energiestromen
 - 2.1 Dieserverbruik
 - 2.2 Gasverbruik
 - 2.3 Elektriciteitsgebruik
3. CO₂-emissie
 - 3.1 CO₂-emissie wagenpark en materieel
4. Analyse per activiteit
 - 4.1 Transport
 - 4.2 Milieu
 - 4.3 Havens
 - 4.4 Groeve Meers
 - 4.5 Overzicht verdeling
5. Energiebesparingen en vermindering CO₂-uitstoot
 - 5.1 Het nieuwe rijden
 - 5.2 Optimaliseren logistiek
 - 5.3 stationering vrachtwagens op laad- en losplaatsen
 - 5.4 Boordcomputers
 - 5.5 Periodiek controleren bandenspanning
 - 5.6 Gebruik additieven
 - 5.7 Schonere/betere dieselmotoren
 - 5.8 Reductiemogelijkheden zakelijk reizen
 - 5.9 Zakenreizen vliegtuig
 - 5.10 Elektriciteitsgebruik
6. Actieplan en maatregelen
 - 6.1 Openstaande punten maatregelenlijst SKAO
 - 6.2 Actieplan
7. Plan van Aanpak
 - 7.1 Energiemanagement actieplan conform NEN-ISO-50001

1. Inleiding

De energiebeoordeling heeft als doel om inzicht te krijgen in het energiegebruik en -verbruik en de CO₂-uitstoot die hiermee gepaard gaat en is opgebouwd uit:

- a) Een overzicht van het huidige en vroegere energieverbruik
- b) Een analyse van voertuigen, installaties en machines met een groot aandeel in het energieverbruik
- c) Het opsporen en vastleggen van verbeterkansen om energiezuiniger te werken

In deze energiebeoordeling staan de maatregelen en doelen beschreven om de uitstoot te verlagen op de volgende gebieden:

- Brandstofverbruik van het wagenpark
- Brandstofverbruik van materieel
- Gasverbruik
- Elektriciteitsverbruik

Dit verslag sluit aan op invalshoeken A (2.A.3) en B (Reductie) van het *Handboek CO₂-Prestatieladder 3.1*. In dit rapport wordt de uitstoot van kalenderjaar 2024 vergeleken met het basisjaar 2020 en 2015. De voortgang per reductiedoel wordt toegelicht en waar nodig worden de doelen bijgesteld.

De organisatiegrens is gebaseerd op de operationele controle conform de GHG Protocol methode. Daarbij is Holding L'Ortye B.V. als hoogste niveau bepaald en vallen alle vestigingen, voertuigen en installaties in de hiërarchie binnen de organisatiegrens.

De volgende bedrijven behoren tot de organisatorische grens:

Naam	Activiteit (NACE-code)	KvK-nummer
Holding L'Ortye B.V.	K.64.2	14044763
L'Ortye Transportbedrijf B.V.	H.49.4 / H.49.41 / H.52.1 / H.52.2	14025427
Houtrecycling Limburg B.V.	E.38.1 / H.52.1	67461646
Haven Stein B.V.	G.46.7 / H.52.2 / H.52.1	14039634
Steiner Zand- en Grindhandel Driessen B.V.	G.46.7 H52.1	14040955
Exploitatiemaatschappij L'Ortye Stein B.V.	B.08.1 / B.08.12	14051945
L'Ortye Milieu B.V.	E.38.1	14070109
Haven Maastricht B.V.	G.46.7 / H.52.2 / H.52.1	14033021

2. Gegevens energiestromen

Tabel 1. Overzicht gebruik alle energiestromen (totalen)

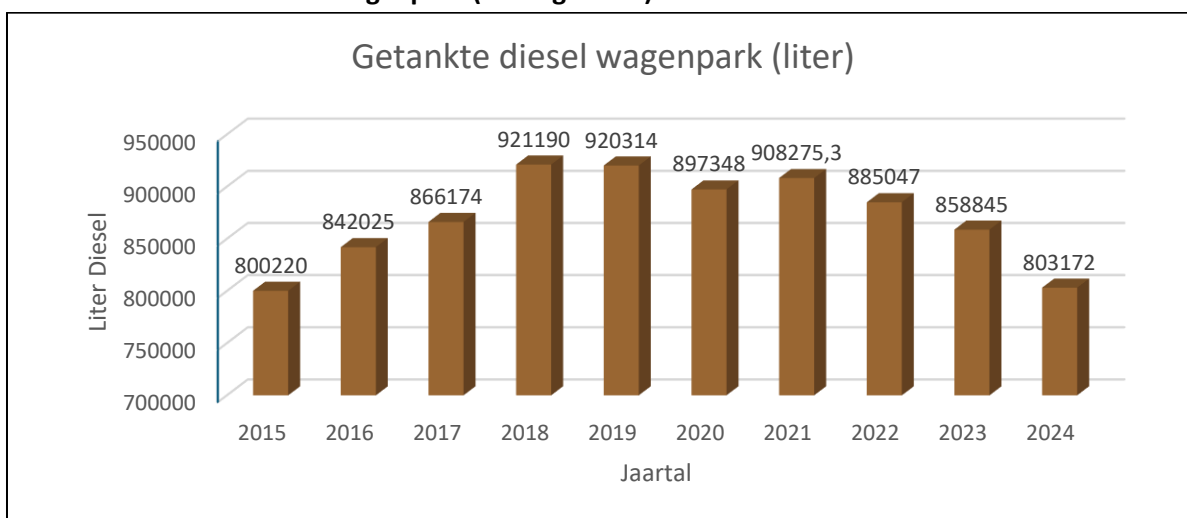
Categorie	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Gas (in m ³)	23.445	22.991	28.040	14.442	16.144	14.134
Diesel (in liter)	1.052.315	1.133.134	1.160.108	1.105.605	1.053.708	953.944
Elektriciteit (in kWh)	789.033	756.388	753.307	750.423	667.999	541.830
Airco	0	0	0	0	0	0

Tabel 2. Bronoverzicht

Categorie	Bron
Aardgas	Overzichten Scholt gas en energielevering
Propaan	Inkoopfacturen propaan
Diesel	Tankbadge overzichten
Elektriciteit	Overzichten Scholt gas en energielevering

2.1 Dieselvebruik

Grafiek 1. Getankte diesel wagenpark (dieselgebruik)

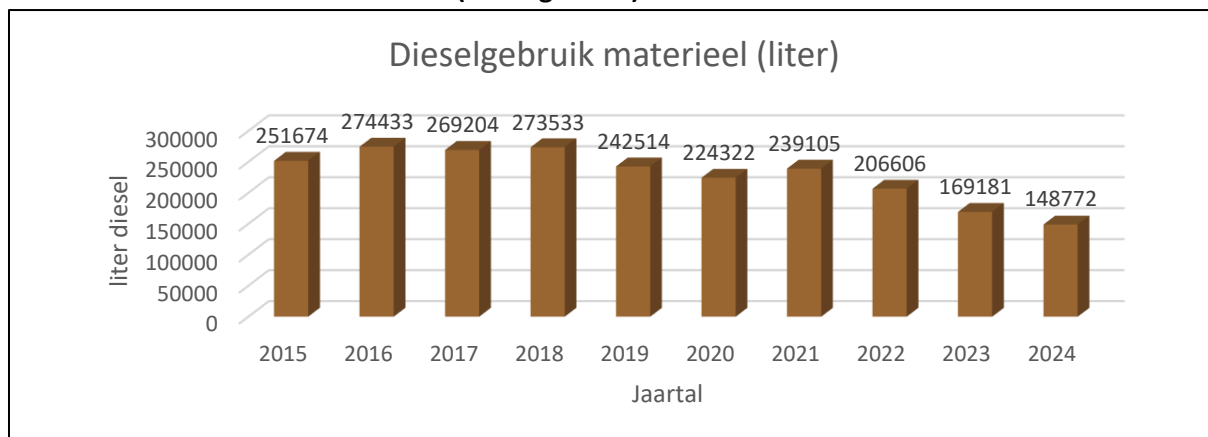


Grafiek 2. Dieselvebruik wagenpark



Sinds 2016 is bij het dieselverbruik per gereden kilometers voor het wagenpark een daling te zien. Ook in 2024 is deze daling voortgezet.

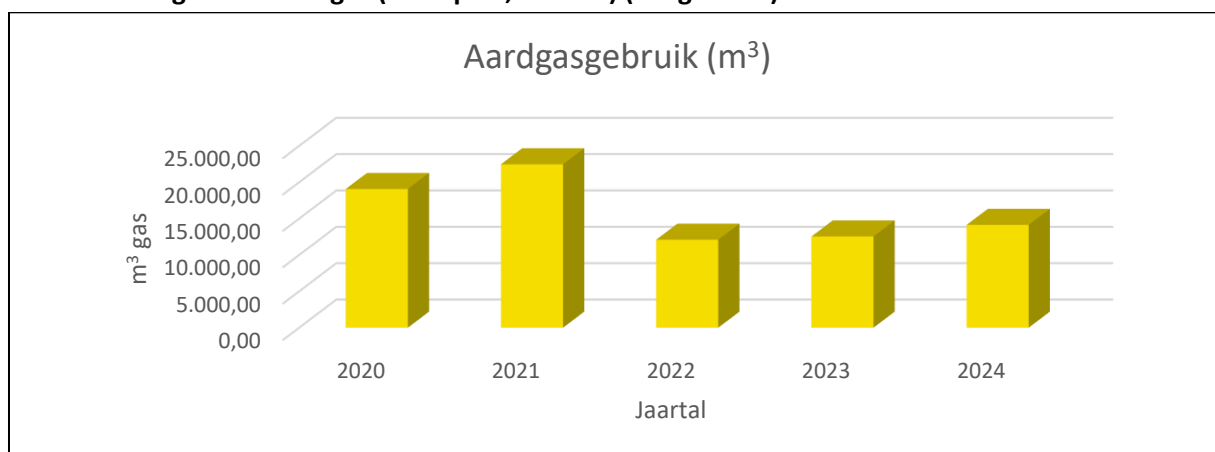
Grafiek 3. Getankte diesel materieel (Dieselgebruik)



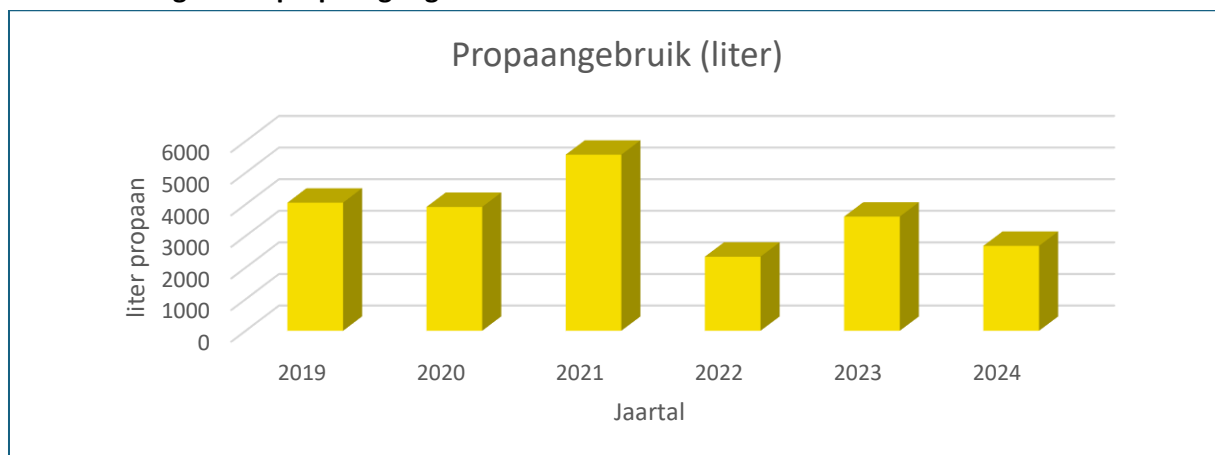
De getankte liters diesel van het materieel is gedaald. Doordat deze niet zijn berekend ten opzichte van de draaiuren, is er geen conclusie mogelijk. Vanaf nu zullen ook de draaiuren worden geregistreerd om vanaf 2025 data op te bouwen om dit wel te gaan vergelijken.

2.2 Gasverbruik

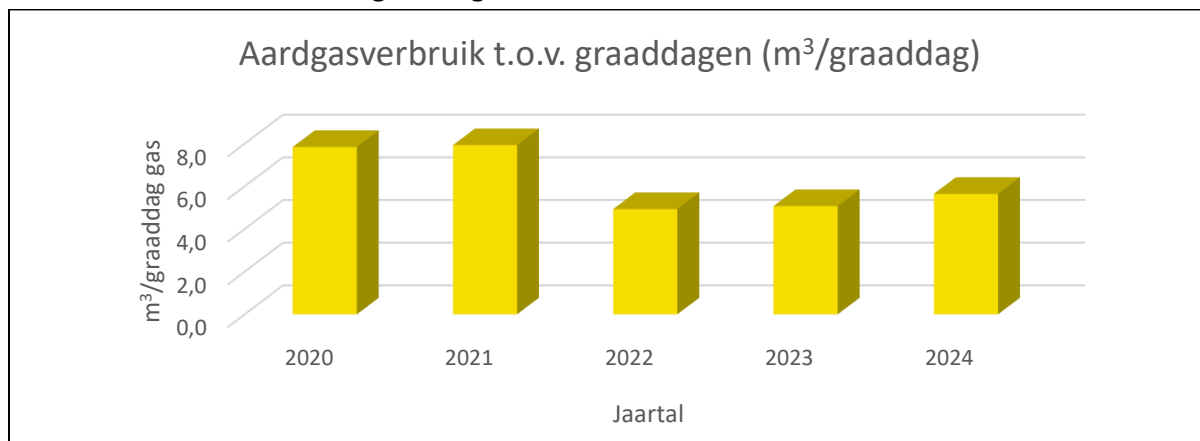
Grafiek 4a. Ingekocht aardgas (Transport, Havens) (Gasgebruik)



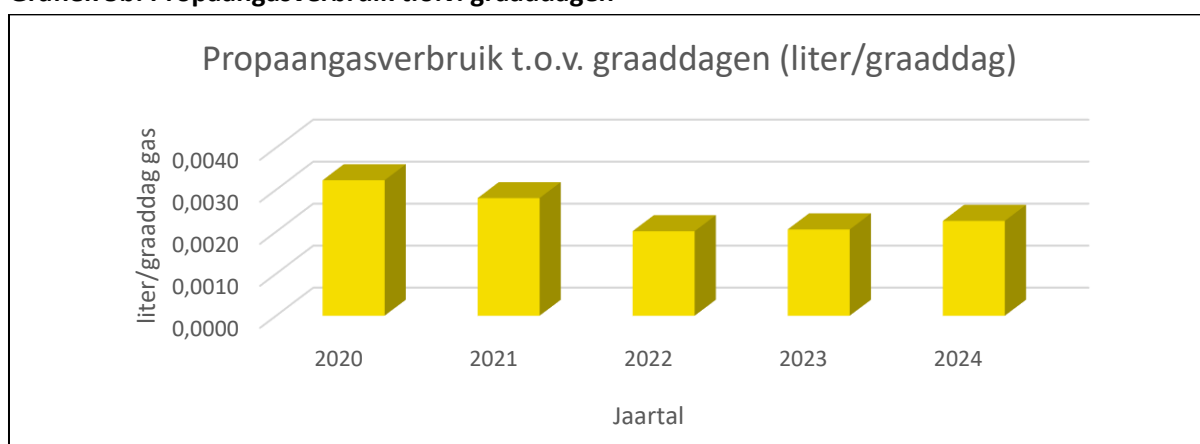
Grafiek 4b. Ingekocht propaangas groeve



Grafiek 5a. Gasverbruik t.o.v. graaddagen



Grafiek 5b. Propaangasverbruik t.o.v. graaddagen

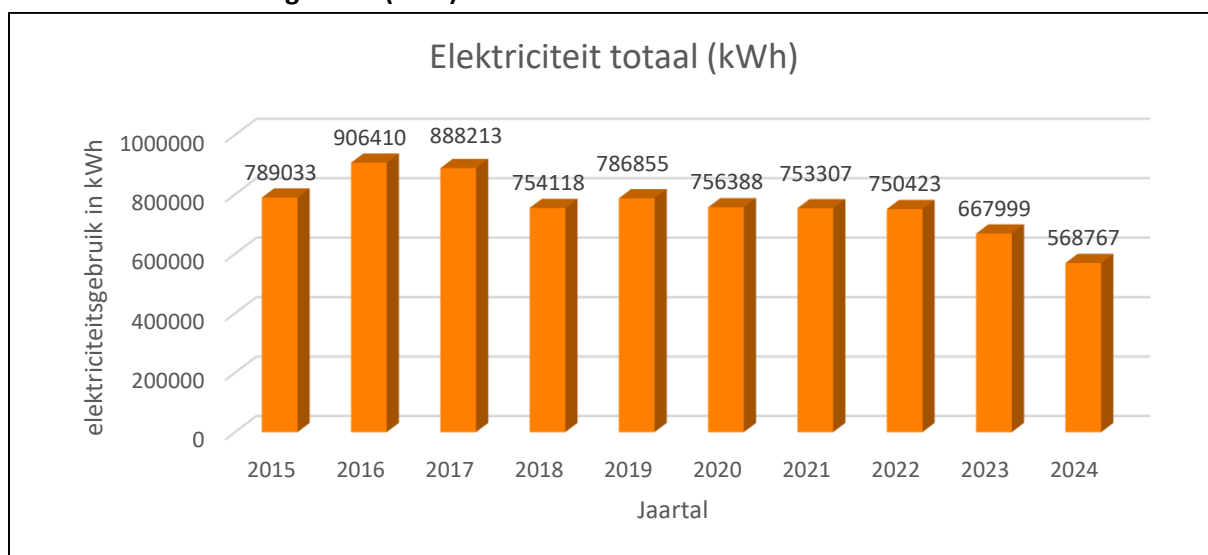


Het gasverbruik is alleen toe te kennen aan de centrale verwarming op alle locaties. Sinds 2022 is het hoofdkantoor deels verwarmd met elektrische verwarming.

Er is gebleken dat in de energiebeoordelingen van voorafgaande jaren de berekeningen gebaseerd waren op getallen waarbij liters (propan) en m³ (aardgas) bij elkaar zijn opgeteld. Om dit te herstellen hebben we de gegevens vanaf 2020 kunnen achterhalen en zijn de grafieken hierop aangepast. De juiste gegevens van voor 2020 (2015 t/m 2019) hebben we niet meer kunnen achterhalen. Daarom zijn deze niet opgenomen in deze rapportage.

2.3 Elektriciteitsgebruik

Grafiek 6. Elektriciteitsgebruik (kWh)



Het grootste deel van het elektriciteitsgebruik is toe te schrijven aan de was-, zeef- en breekinstallatie in Groeve Meers. In 2024 was dit 74%. (2021: 84%; 2022: 81%; 2023: 73%)

3. CO₂-emissie

Tabel 3. CO₂-emissie (ton)

Categorie	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Scope 1						
Verwarming (gas)	43,7	31,2	40,7	26,1	30,6	33,1
Wagenpark	2584,3	2934,6	3001,8	2928	2876,4	2621,6
Materieel	812,2	724,6	780	674	550,9	484,4
Totaal Scope 1	3440,2	3690,4	3822,5	3628,1	3457,9	3139,2
Scope 2						
Zakelijk reizen	5,3	12,7	9,6	8,9	10,4	11
Elektriciteit	0	0	0	0	0	0
Airco	0	0	0	0	0	0
Totaal Scope 1 + 2	3445,5	3714,5	3843,3	3640,3	3470	3150,2

CO₂-emissie van gas bestaat uit aardgas en propaan. Beide zijn apart berekend met de betreffende omrekenfactor, genormaliseerd en daarna bij elkaar opgeteld.

Zakelijk reizen bestaat uit de gedeclareerde kilometers van privé auto's. De lease auto's zijn buiten beschouwing gelaten, omdat de verdeling tussen zakelijk en privé gebruik niet gemonitord wordt.

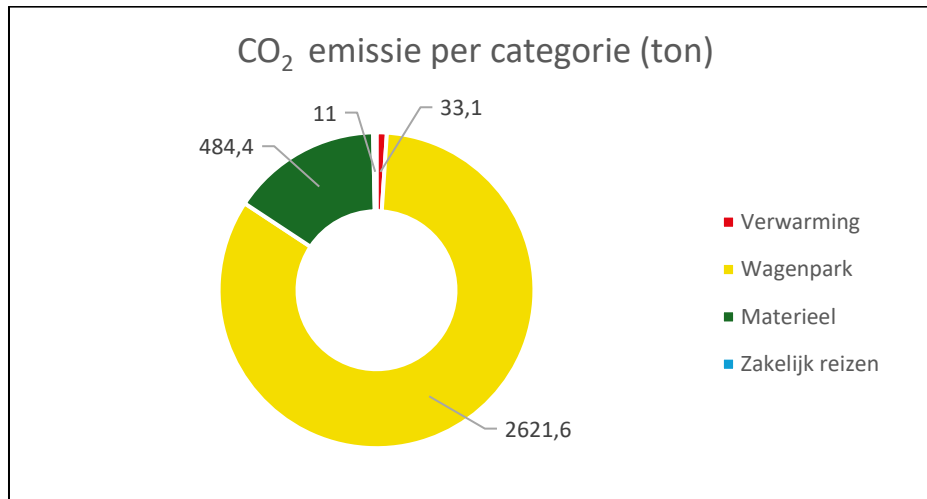
3.1 CO₂-emissie wagenpark en materieel

Het wagenpark en het materieel is verantwoordelijk voor 98,7% van de totale CO₂-uitstoot van de organisatie. Deze verhoudingen zijn al enkele jaren stabiel.

Binnen de scope 1 emissie zijn het wagenpark en het materieel respectievelijk verantwoordelijk voor 84,1% en 14,9% van de CO₂ uitstoot. Deze verhouding is ook nagenoeg ongewijzigd gebleven ten opzichte van voorgaande jaren.

Door de inkoop van duurzaam opgewekte gecertificeerde groene windkrachtenergie (sinds 2017) bestaat vrijwel de volledige emissie uit scope 1 emissie.

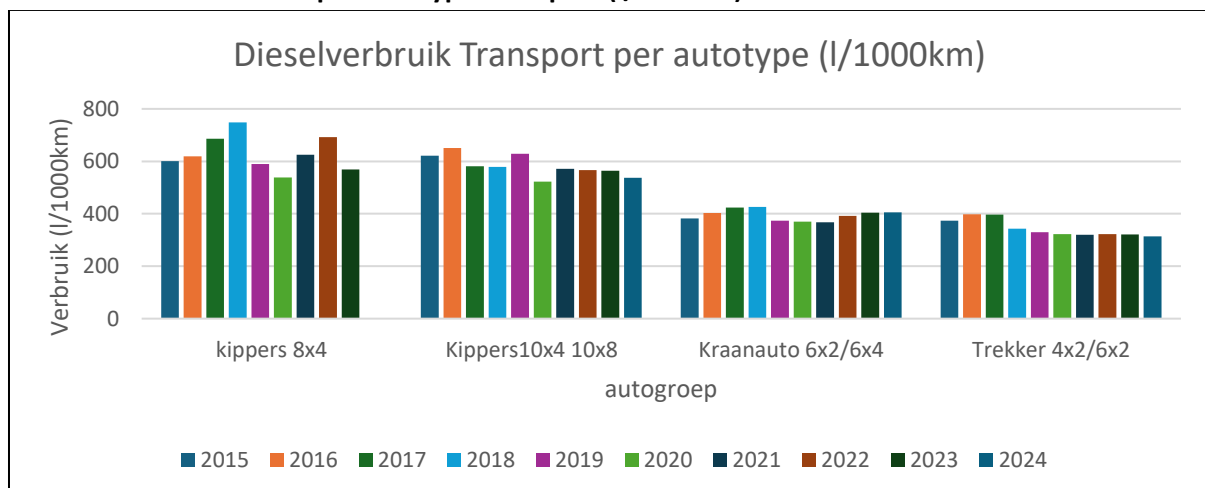
Grafiek 7. Verdeling CO₂-emissie scope 1



4. Analyse per activiteit

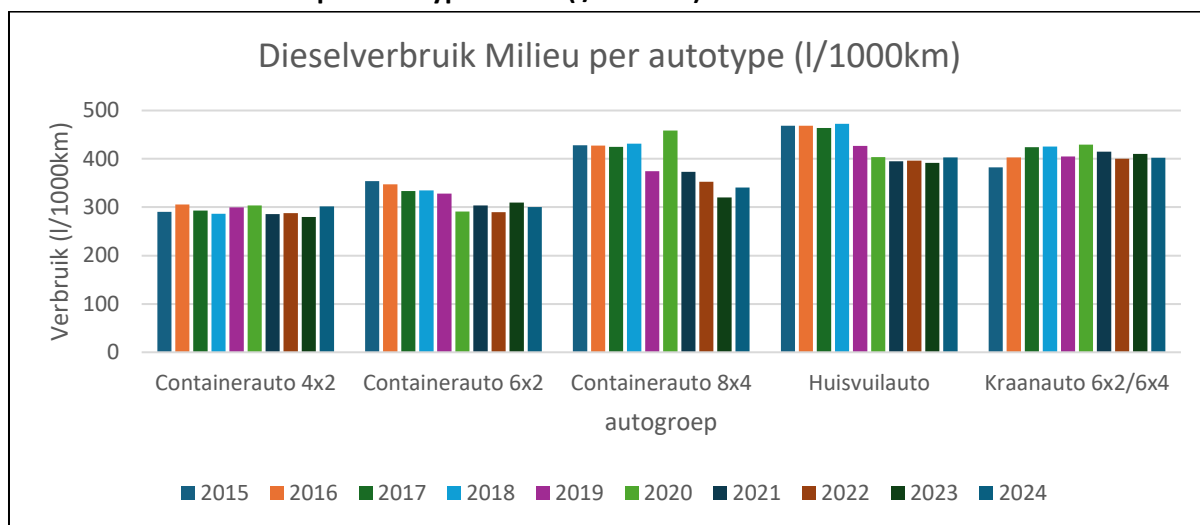
4.1 Transport

Grafiek 8. Diesilverbruik per autotype Transport (l/1000km)

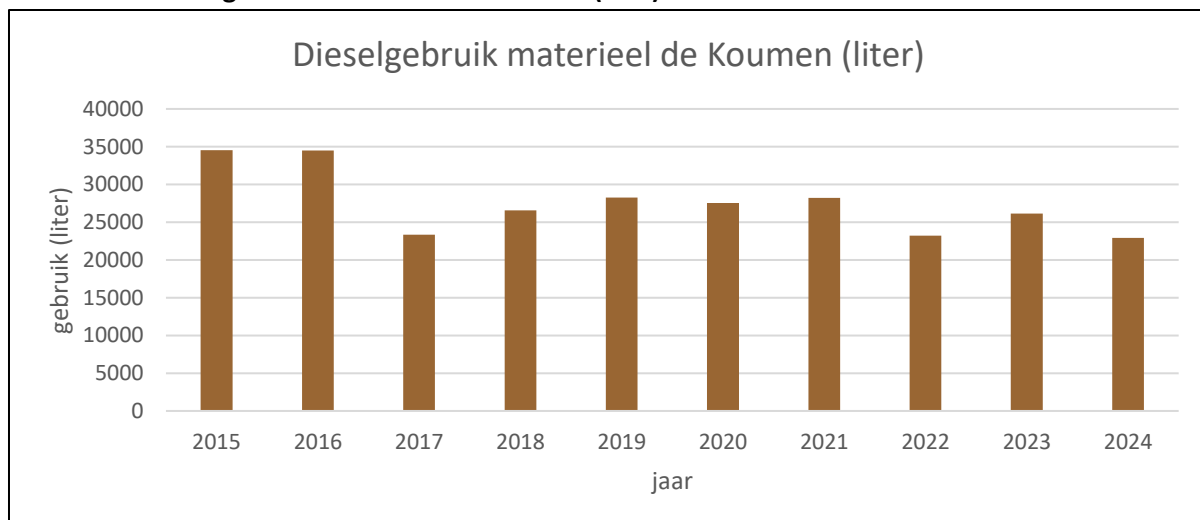


4.2 Milieu

Grafiek 9. Diesilverbruik per autotype Milieu (l/1000km)

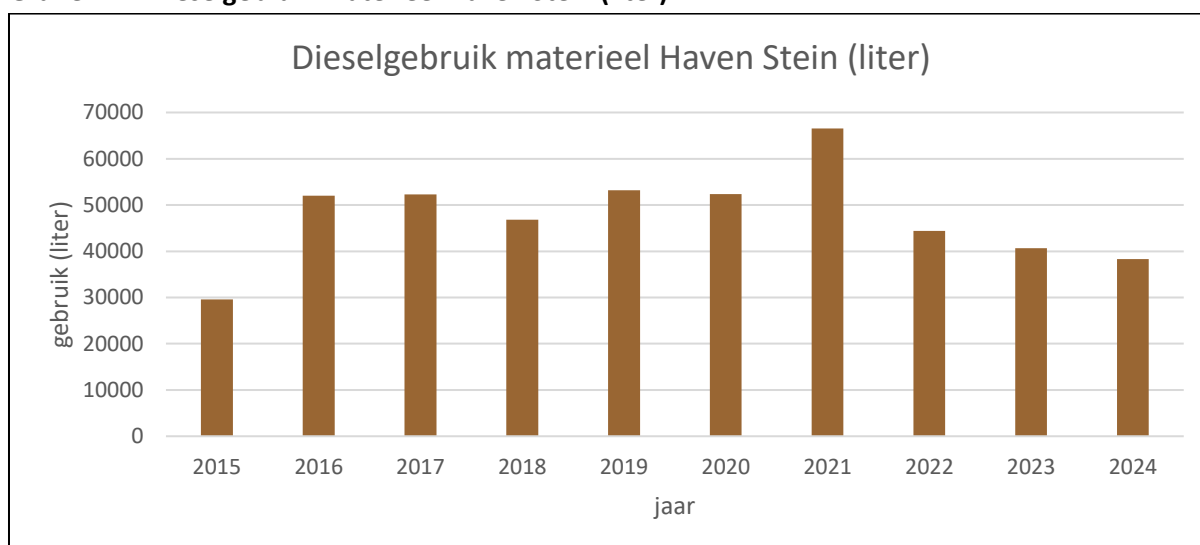


Grafiek 10. Dieselgebruik Materieel de Koumen (liter)

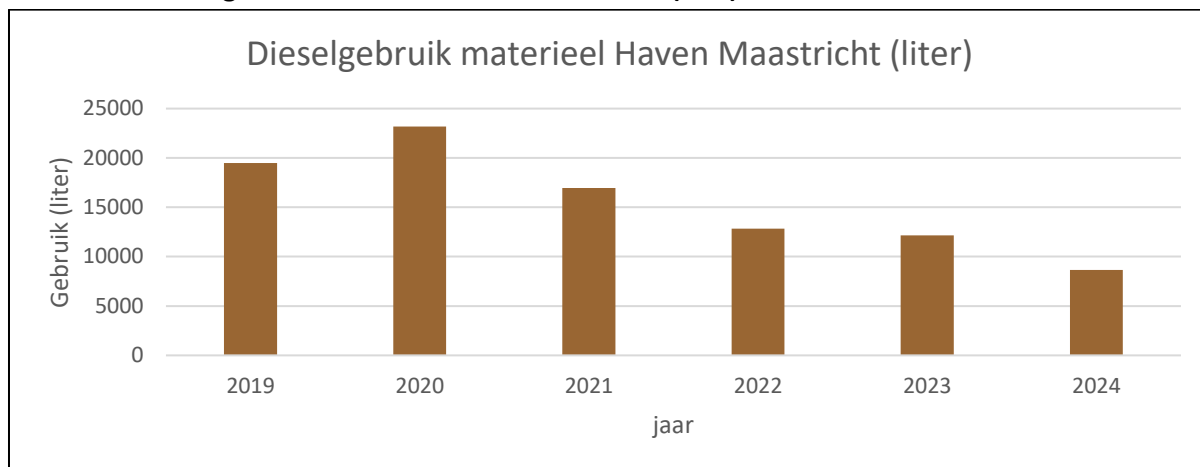


4.3 Havens

Grafiek 11. Dieselgebruik Materieel Haven Stein (liter)

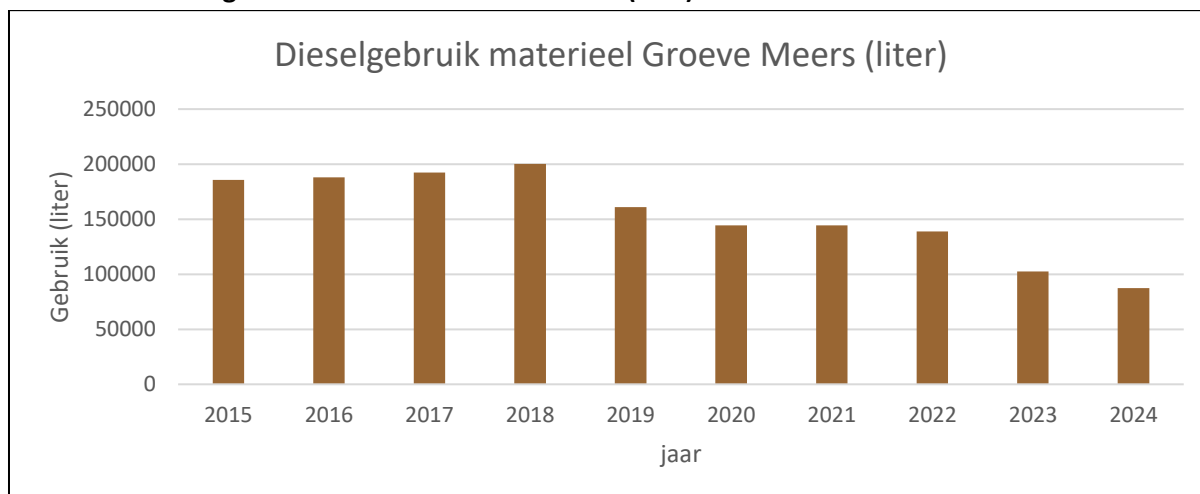


Grafiek 12. Dieselgebruik Materieel Haven Maastricht (liter)



4.4 Groeve Meers

Grafiek 13. Dieselgebruik Materieel Groeve Meers (liter)

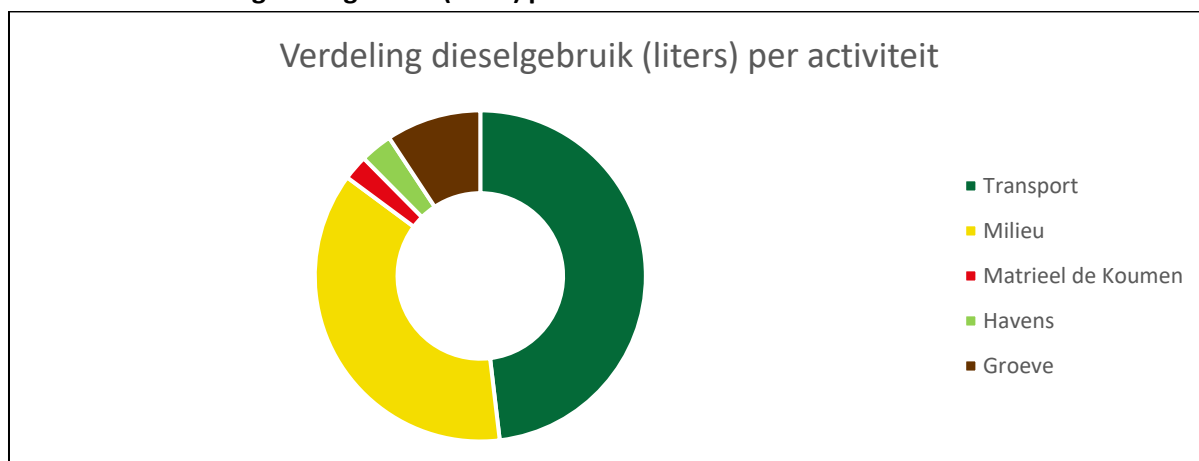


4.5 Overzicht verdeling

Tabel 4. Gebruik diesel (liters) en percentage ten opzichte totale gebruik

Activiteit	liters	%	liters	%	liters	%	liters	%	liters	%	liters	%
	2015		2020		2021		2022		2023		2024	
Transport	444241	42,5%	486288	44,3%	534816	47,3%	518595	48,1%	507330	49,9%	453783	48,1%
Milieu	351943	33,6%	411060	37,4%	373459	33,0%	366452	34,0%	351515	34,6%	349064	37,0%
Materieel (KOU)	34531	3,3%	27540	2,5%	28225	2,5%	23228	2,2%	26136	2,6%	22926	2,4%
Havens	29609	2,8%	29202	2,7%	49599	4,4%	31582	2,9%	28484	2,8%	29676	3,1%
Groeve	185780	17,8%	144408	13,1%	144327	12,8%	138955	12,9%	102400	10,1%	87519	9,3%
totaal	1046104	100,0%	1098498	100,0%	1130426	100,0%	1078811	100,0%	1015865	100,0%	942967	100,0%

Grafiek 14. Verdeling dieselgebruik (liters) per activiteit



Omdat is gebleken dat het dieselgebruik zorgt voor 98,7% van de uitstoot CO₂, is ervoor gekozen om het gasverbruik per activiteit niet mee te nemen in deze berekening.

Tabel 5 CO₂-emmissie per activiteit (ton CO₂)

Activiteit	2015	2020	2021	2022	2023	2024
Transport	1103,3	1586,3	1744,6	1691,7	1651,9	1477,5
Milieu	1392,7	1340,9	1218,2	1195,4	1144,5	1136,6
Materieel de Koumen	108,3	89,8	92,1	75,8	85,1	74,6
Havens	92,8	95,3	161,8	103	92,7	96,6
Groeve Meers	582,4	471,1	470,8	453,3	333,4	285

5. Energiebesparing en vermindering CO₂ uitstoot

Door te focussen op scope 1 emissie ten gevolge van brandstofverbruik van wagenpark en materieel is de grootste bijdrage aan CO₂ reductie te behalen. Om het brandstofverbruik te reduceren is een groot aantal reductiemaatregelen toepasbaar (zie 5.1 t/m 5.7). Het gasverbruik heeft een laag aandeel (≈1%) in de totale emissie en daarom wordt hier niet verder op ingezoomd.

5.1 Het nieuwe rijden & het nieuwe draaien

Het opleiden en trainen van de medewerkers in de aspecten van veilig en bewust omgaan met het voertuig en materieel zal leiden tot een verlaging van het brandstofverbruik.

Voor voertuigen zoals personenauto's of bedrijfsvoertuigen is de training "het nieuwe rijden" ontwikkeld. Een dergelijke opleiding is ook ontwikkeld voor het werken met materieel "het nieuwe draaien". Deze trainingen geven niet alleen reductie van de CO₂-uitstoot maar tevens een directe kostenbesparing. Een belangrijk onderdeel van het geheel is de betrokkenheid van de medewerkers. Door middel van bijeenkomsten en intern overleg wordt de betrokkenheid bij de medewerkers periodiek gestimuleerd.

Deze trainingen zijn onderdeel van het reguliere opleidingstraject.

5.2 Optimaliseren logistiek

De logistieke planning wordt continu geoptimaliseerd in samenwerking met leveranciers en onderaannemers om transportkilometers en CO₂-uitstoot te verminderen. Dit gebeurt onder meer door inzet van partijen dichtbij projectlocaties en heldere afstemming. Ook worden ritten slim gecombineerd om lege kilometers te beperken en de output per kilometer te verhogen. De planning

gebruikt moderne software om vaste en losse ritten efficiënt te bundelen. Periodieke analyses leiden tot gerichte acties, zoals het inzetten van depots.

5.3 Stationering vrachtwagens op laad- en losplaatsen

Bij meerdaagse werkzaamheden worden vrachtwagens, waar mogelijk, op laad- of loslocaties gestationeerd om onnodige kilometers te voorkomen. Voor woon-werkverkeer wordt dan gecarpoold.

5.4 Boordcomputers

Sinds 2016 wordt rijstijlsoftware ingezet om het brandstofverbruik van chauffeurs te monitoren. Vanaf 2017 ontvangen zij periodiek inzicht in hun prestaties. De software, toegepast op het vrachtwagenpark, werd geïmplementeerd door een projectgroep en heeft een besparingspotentieel tot 5%.

Na evaluatie in 2018 bleek een update nodig voor betere stuurinformatie. Door invoering van een nieuw ERP-systeem is deze stap uitgesteld tot 2020. In 2021 is de software (Ecodrive) opnieuw in gebruik genomen. Inmiddels worden prestaties actief gemonitord en besproken met chauffeurs om zuinig en duurzaam rijgedrag te bevorderen.

Ook het materieel in de groeve wordt via GPS en online software gevolgd. Posities, bewegingen en stationaire draaitijden zijn inzichtelijk, met als doel onnodig draaien te beperken.

5.5 Periodiek controleren bandenspanning

De bandenspanning van vrachtwagens en materieel wordt periodiek gemeten en geregistreerd. Bij afwijkingen wordt de spanning direct gecorrigeerd, om onnodig brandstofverbruik te voorkomen.

5.6 Gebruik additieven

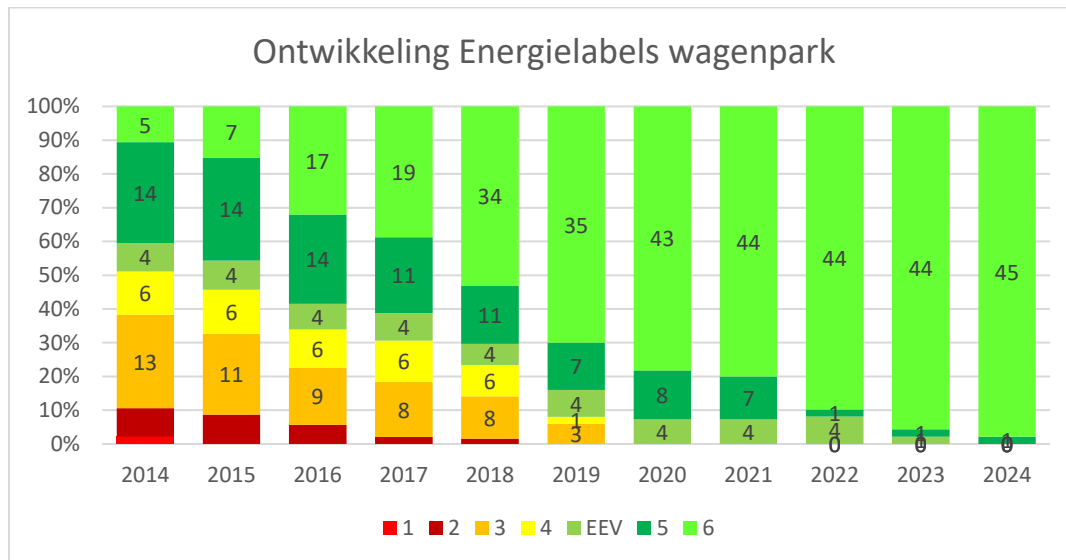
Het gebruik van additieven kan het brandstofverbruik en de uitstoot van vrachtwagens verlagen. Enkele toegepaste of onderzochte middelen:

- **Interflon:** toegevoegd aan motor- en smeerolie om wrijving te verminderen en brandstof te besparen.
- **AdBlue:** verplicht bij Euro 5-motoren, vermindert NOx-uitstoot maar bespaart geen brandstof.
- **Centron/X-bee:** verhoogt het motorvermogen, waardoor minder brandstof per kilometer nodig is.
- **Duurzame brandstoffen:** GTL- en HVO-diesel kunnen CO₂-uitstoot verlagen. In 2017 is al 20.821 liter GTL gebruikt. Inzet van HVO-diesel wordt op dit moment onderzocht.
- **Toekomstig beleid:** gefaseerde invoering van duurzame brandstoffen, zoals HVO-mixen, wordt onderzocht en is afhankelijk van de marktontwikkelingen en de vraag van opdrachtgevers.

5.7 Schonere/betere dieselmotoren

Sinds 2014 worden alleen nog vrachtwagens met een Euro 6-motor aangeschaft. In 2024 is opnieuw geïnvesteerd in moderne, zuinige voertuigen. Het wagenpark is vrijwel volledig verjongd en verduurzaamd met Euro 6-voertuigen.

Grafiek 15 De stand per eind 2024 met betrekking tot de energie-labels van voertuigen



5.8 Reductiemogelijkheden zakelijk reizen

Zakenreizen met privéauto's veroorzaken minder dan 1% van de totale CO₂-uitstoot. Toch wordt gestuurd op verduurzaming: nieuwe (lease)auto's zijn waar mogelijk elektrisch, bij brandstofauto's telt het energielabel mee. Daarnaast wordt gezamenlijk reizen naar projecten gestimuleerd. De invloed op privékeuzes blijft beperkt.

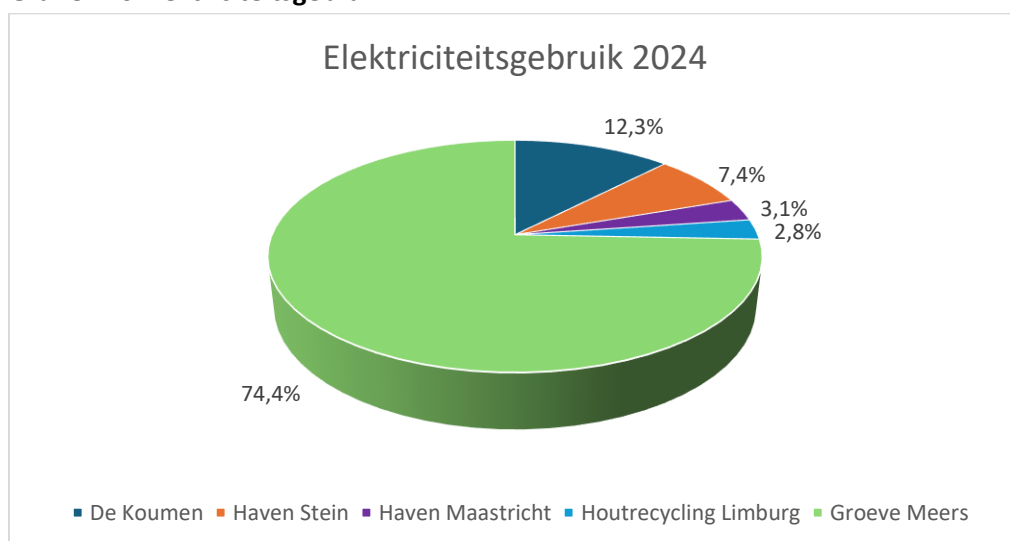
5.9 Zakenreizen vliegtuig

Vliegereizen worden tot een minimum beperkt; in 2024 vonden er geen plaats. Omdat L'Ortye regionaal opereert, liggen de meeste relaties binnen Nederland.

5.10 Elektriciteitsgebruik

Het elektriciteitsgebruik wordt met name veroorzaakt door de installatie in de Groeve in Meers. De zeef-, sorteer- en breekinstallatie wordt elektrisch aangedreven. Sinds 1 januari 2017 wordt uitsluitend in Nederland opgewekte gecertificeerde groene windkrachtenergie afgenomen. Daarom is conversiefactor 0 gehanteerd.

Grafiek 16 Elektriciteitsgebruik:



6. Actieplan en maatregelen

6.1 Openstaande punten Maatregelenlijst SKAO:

- Optimalisatie klimaatinstallaties: Categorie B Bij minimaal 75% van alle kantoren wordt de klimaatinstallatie tenminste elke 5 jaar geoptimaliseerd door een professioneel installatiebedrijf.
 - o **Status:** Gepland voor 12/2025. Wijzigingen installaties uitgevoerd in kantoor De Koumen. Kantoor Klipperweg is volledig vernieuwd. Kantoor Haven Stein krijgt een nieuwe klimaatsysteem in december 2025.
- Zero CO2-emissie vrachtwagen: Categorie B 1% van vrachtwagens (in eigendom of lease) bestaat uit zero CO2-emissie vrachtwagens.
 - o **Status:** Gepland voor 12/2026. Aanschaf van 1 of 2 elektrische vrachtwagens.
- Brandstof: Toepassing mobiele werktuigen op basis van een hybride systeem/technologie: Categorie B Het bedrijf kan aantonen dat het meerdere mobiele werktuigen in gebruik heeft die gebaseerd zijn op hybride technologie, waarbij het bedrijf kan aantonen dat deze machines minder CO2- emissies uitstoten dan een gelijksoortige conventionele machine
 - o **Status:** Gepland voor 12/2026. Aanschaf van een extra hybride overslagkraan.
- Systeem van voorverwarming van de motor ter voorkoming van een koude start: Categorie A Systeem/technische voorziening toegepast bij < 10% van het aantal machines (kranen, graafmachines e.d.)
 - o **Status:** Gepland voor 01/2026.
- Zero CO2-emissie busjes, bestelauto's, tot 3.500 kg: Categorie A tenminste 10%
 - o **Status:** Gepland voor 12/2026
- Zero CO2-emissie voertuigen: Categorie C 100%
 - o **Status:** Gepland voor 12/2026

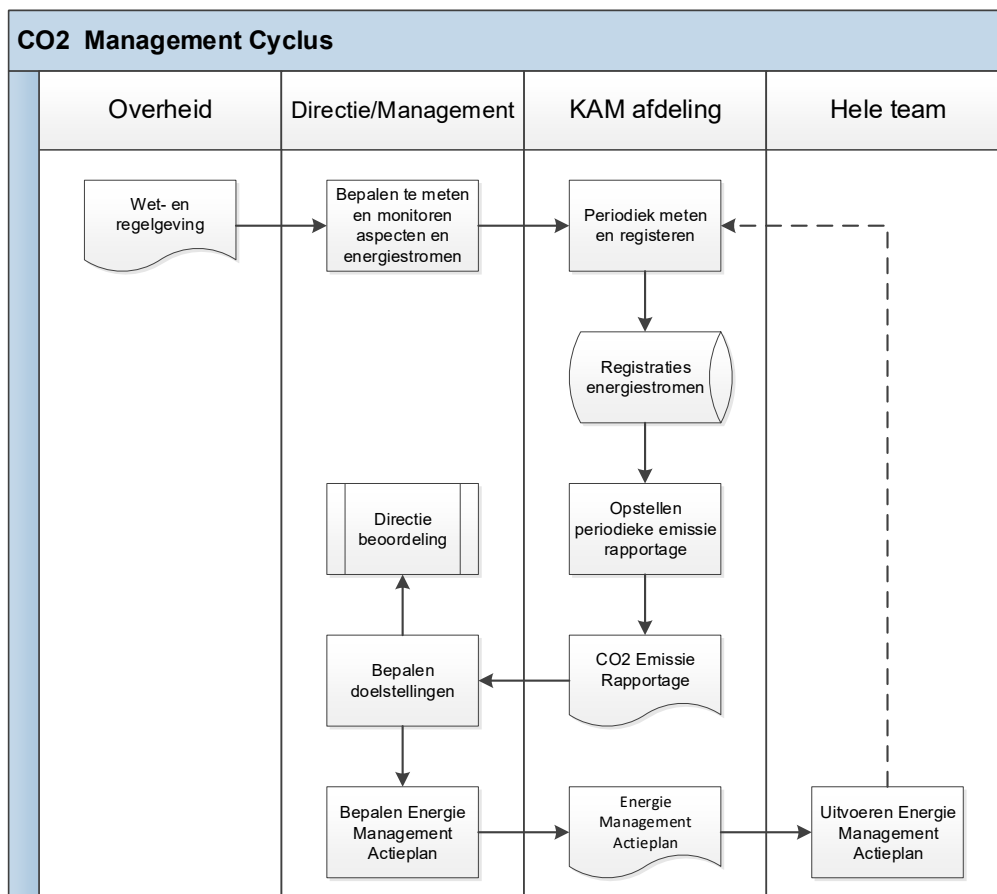
6.2 Actieplan

- Inkopen efficiënte hardware: Categorie B Het bedrijf heeft bij aankoop van computers, laptops, monitors, voedingen, UPS, servers, reproductieapparatuur en printers aantoonbaar gekozen (indien beschikbaar) voor producten met het EPEAT Silver of Go.
 - o Geïmplementeerd op 07/2025: Alle HP EliteDisplay E201 monitors (28 stuks) vervangen door de energie zuinigere HP E27 G5 FHD monitors (met EPEAT Gold label)
- Koeling vrachtwagen: gebruik standaard Categorie C Toepassing standaard op vrachtwagens. Minimaal één systeem in gebruik.
 - o Geïmplementeerd op 04/2025: Kraanvoertuig 1602 is voorzien van standaard C.
- Verwarming vrachtwagen: standkachel i.p.v. koelwater van de motor: Verwarming vrachtwagen: standkachel i.p.v. koelwater van de motor
 - o Geïmplementeerd op 11/2025: Meerdere voertuigen zijn voorzien van standkachel.
- Brandstof: Toepassing mobiele werktuigen op basis van een hybride systeem/technologie. Categorie A Het bedrijf kan aantonen dat het minimaal één mobiel werktuig in gebruik heeft dat gebaseerd is op hybride technologie, waarbij het bedrijf kan aantonen dat deze machine minder CO₂-emissies uitstoot dan een gelijksoortige conventionele machine
 - o Geïmplementeerd op 01/2025 Overslagkraan Haven Stein is hybride uitgevoerd. Hierdoor zuinige machine en minder uitstoot.
- Elektrificeren handgereedschap: Categorie B Aantoonbaar beleid vervanging / invoering elektrisch handgereedschap in plaats van handgereedschap op brandstof.
 - o Geïmplementeerd op 07/2025 Alle handgereedschap is elektrisch.
- Start-stop systeem op mobiele werktuigen: Categorie B Start-stop systeem toegepast bij 25% tot 75% van het aantal mobiele werktuigen (kranen, graafmachines e.d.)
 - o Geïmplementeerd op 07/2025 Meerdere laadschoppen zijn voorzien van dit systeem
- Beschikbaar stellen fiets, e-bike of e-scooter: Categorie B Het bedrijf biedt een regeling voor de vergoeding van aankoop van een fiets of e-bike voor
 - o Geïmplementeerd op 01/2025 Fietsplan is opnieuw in leven geroepen.
- Zero CO₂-emissie voertuigen: Categorie B tenminste 50%
 - o Geïmplementeerd op 07/2025 vier van de zeven lease-auto's zijn 100% elektrisch.

7. Plan van Aanpak

7.1 Energie management actieplan conform NEN-ISO-50001

Dit hoofdstuk beschrijft het energiemangement proces. Het doel van het energie management proces is het monitoren, opvolgen en continu verbeteren van de energie-efficiëntie. Uiteindelijk draagt dit bij aan een beperking van de energiebehoefte en de vermindering van de CO₂ uitstoot van onze organisatie. Het uitgangspunt van het energiemangement proces is de PDCA cyclus (Plan-Do-Check-Act). Dit model ziet er als volgt uit:



Ieder jaar zal dit model doorlopen worden. De stappen zien er als volgt uit:

1. **Plan** Analyseer energiegebruik, stel doelen en actieplannen vast op basis van de energiebeoordeling
2. **Do** Voer het actieplan uit; implementeer energiebeheersmaatregelen, training, communicatie en operationele controles
3. **Check** Monitor en meet energieprestaties, vergelijk met doelstellingen, voer interne audits uit en analyseer afwijkingen
4. **Act** Onderneem corrigerende en preventieve acties, actualiseer het energiemangementsysteem en stel nieuwe doelen indien nodig

Het energiemangement proces is ingevoerd conform NEN-ISO-50001. Tabel 6 is een overzicht van de eisen die de NEN-ISO-50001:2018 stelt aan een energiemangementsysteem en door middel van welke CO₂ Prestatieladder elementen wordt voldaan aan deze eisen.

Tabel 6 Overzicht van eisen ISO-50001 en elementen CO₂ Prestatieladder

	Eis ISO-50001	Onderdeel CO₂ Prestatieladder
	Context van de organisatie	
4.1	Inzicht in de organisatie en haar context	Conform ISO 9001 managementsysteem
4.2	Inzicht in de behoeften en verwachtingen van belanghebbenden	Conform ISO 9001 managementsysteem DOC 3C2 Communicatieplan CO ₂
4.3	Het toepassingsgebied van het energiemanagementsysteem vaststellen	DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse
4.4	Energiemanagementsysteem	DOC 3B1 Energie beoordeling
	Leiderschap	
5.1	Leiderschap en betrokkenheid	Conform ISO 9001 managementsysteem DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse
5.2	Energiebeleid	DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse
5.3	Rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen de organisatie	Conform ISO 9001 managementsysteem Energie Management Actieplan/Plan van aanpak
	Planning	
6.1	Acties om risico's en kansen op te pakken	Verslag Directiebeoordeling Energie Management Actieplan/Plan van aanpak Maatregelen lijst SKAO
6.2	Doelstellingen, energietaakstellingen en de planning om ze te bereiken	DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse Energie Management Actieplan/Plan van aanpak Verslag Directiebeoordeling
6.3	Energiebeoordeling	DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse
6.4	Energieprestatie-indicatoren	DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse
6.5	Referentie voor energiegebruik	DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse
6.6	Planning voor het verzamelen van energiegegevens	DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse DOC 3B1 Energie beoordeling Energie Management Actieplan/Plan van aanpak
	Ondersteuning	
7.1	Middelen	DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse
7.2	Competentie	Conform ISO 9001 managementsysteem
7.3	Bewustzijn	DOC 3C2 Communicatieplan CO ₂
7.4	Communicatie	DOC 3C2 Communicatieplan CO ₂
7.5	Gedocumenteerde informatie	Conform ISO 9001 managementsysteem
	Uitvoering	
8.1	Operationele planning en beheersing	Energie Management Actieplan/Plan van aanpak DOC 3D1 Sector- en keteninitiatieven CO ₂
8.2	Ontwerp	Energie Management Actieplan/Plan van aanpak
8.3	Inkoop	Energie Management Actieplan/Plan van aanpak DOC 3D1 Sector- en keteninitiatieven CO ₂ Contract met energieleverancier
	Evaluatie van de prestaties	
9.1	Monitoren, meten, analyseren en evalueren van energieprestaties en het EnMS	DOC 3A1 CO ₂ footprint analyse Halfjaarlijkse voortgangsrapportage Verslag Directiebeoordeling
9.2	Interne audit	Verslag interne audit
9.3	Directiebeoordeling	Verslag Directiebeoordeling
	Verbetering	
10.1	Afwijkingen en corrigerende maatregelen	Conform ISO 9001 managementsysteem
10.2	Continue verbetering	Conform ISO 9001 managementsysteem