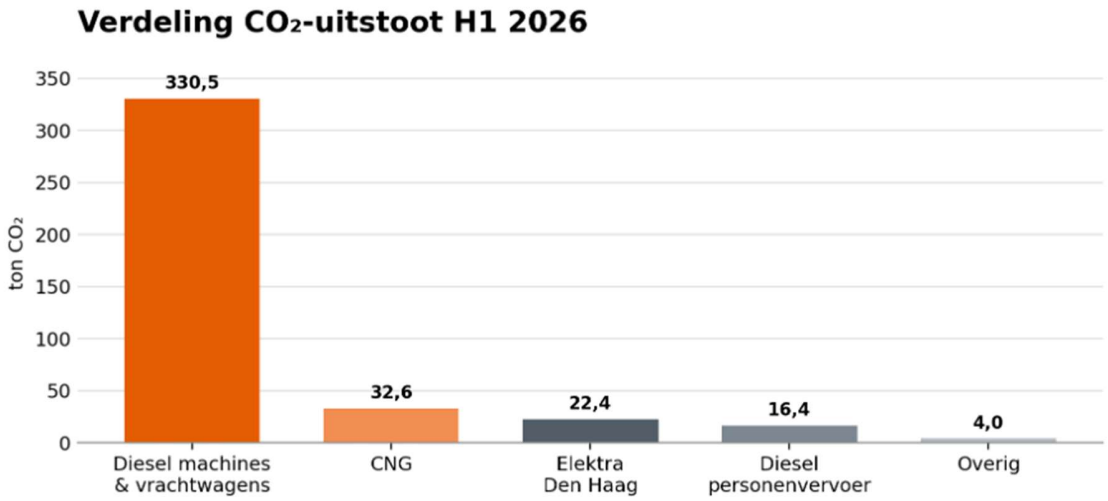
CO_2 NIEUWSBRIEF (3.C.1, 4.B.2 & 5.B.2)
Eerste helft 2026 (Q1 & Q2)

In de eerste helft van 2026 heeft Jansen Rioolreiniging opnieuw stappen gezet in het verduurzamen van het wagenpark, het materieel en de bedrijfsvoering. Tegelijkertijd is de registratie van brandstof, elektriciteit en voertuiggebonden laadgegevens verder verbeterd. Hierdoor kan de ontwikkeling nauwkeuriger worden gevolgd en rechtstreeks worden vergeleken met eerdere jaren.

CO_2-footprint eerste helft 2026

De totale CO_2-uitstoot over de eerste helft van 2026 bedraagt **405,9 ton CO_2**. Hiervan valt 382,6 ton onder scope 1 en 23,3 ton onder scope 2 en business travel. In de eerste helft van 2025 bedroeg de uitstoot 398,4 ton CO_2. Daarmee is de footprint met circa **7,5 ton, oftewel 1,9%**, gestegen. De cijfers laten zien dat verdere reductie vooral moet worden gezocht bij het zware materieel en het dieselverbruik.



Bron: CO_2-footprint 2026 H1, definitief 10 augustus 2026. Door afronding kunnen kleine verschillen ontstaan.

Verschil tussen H1 2025 en H1 2026

Achter de totale stijging van 1,9% zijn duidelijke verschuivingen zichtbaar. Het dieselverbruik nam met 1.123 liter toe, een beperkte stijging van 1,1%. Het CNG-verbruik daalde juist met 5.957 kg (-34,9%) en het benzineverbruik met 302 liter (-24,4%). Tegelijkertijd steeg het gebruik van groene laadstroom met 10.733 kWh (+36,5%), wat past bij de uitbreiding en intensievere inzet van het elektrische wagenpark. De geregistreerde grijze laadstroom nam met 751 kWh toe.

Belangrijk bij de vergelijking is dat in de footprint van 2026 ook **22,4 ton CO_2 door grijze elektriciteit voor de bedrijfspanden in Den Haag** is opgenomen. In de cijfers van H1 2025 was vooral de elektriciteit van het wagenpark zichtbaar en bedroeg de totale geregistreerde elektriciteitsuitstoot circa 0,6 ton. De stijging van de totale footprint wordt daardoor grotendeels verklaard door de uitgebreidere registratie van elektriciteit en is niet uitsluitend het gevolg van een hoger operationeel brandstofverbruik.

Diesel voor machines en vrachtwagens is met **330,5 ton CO_2** verantwoordelijk voor ongeveer 81% van de totale footprint. CNG veroorzaakt 32,6 ton CO_2, elektriciteit voor de bedrijfspanden in Den Haag 22,4 ton en diesel voor personenvervoer 16,4 ton. Het elektrische wagenpark

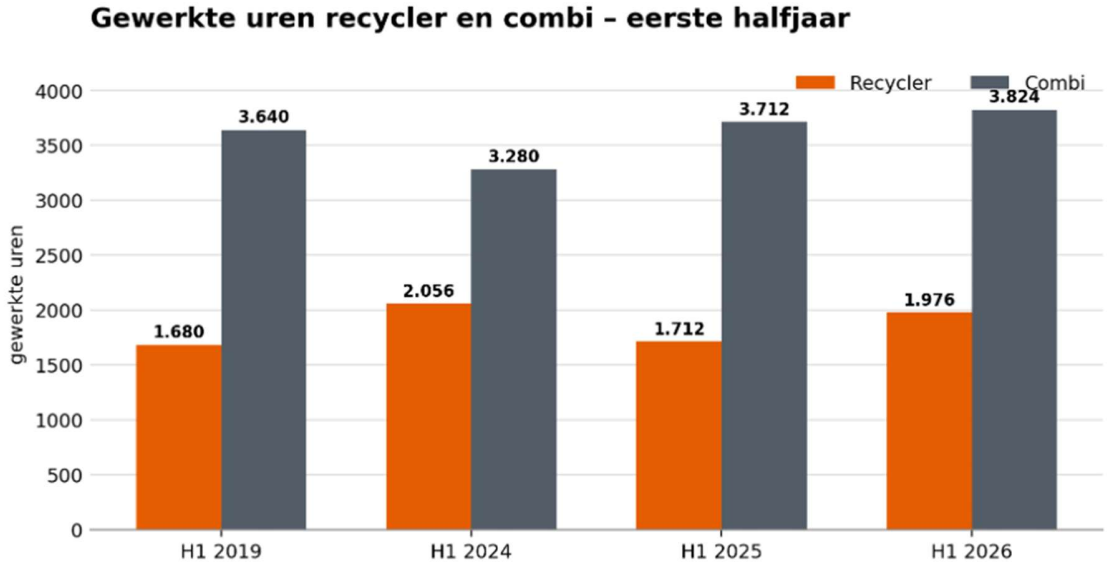
gebruikte 40.116,66 kWh groene stroom en 1.821,01 kWh grijze stroom. De groene laadstroom veroorzaakt volgens de toegepaste emissiefactor geen directe CO_2-uitstoot.

CO_2-prestatieladderprojecten

Ook per project is de uitstoot inzichtelijk gemaakt. De hoogste gerapporteerde projectuitstoot ligt bij Kolken en lijngoten Den Haag met 946,7 ton CO_2 en bij Kolken/lijngoten BAR-gemeenten met 293,4 ton CO_2. Bij deze projectfootprints wordt ook slib in scope 3 meegenomen. Daardoor liggen de projecttotalen aanzienlijk hoger dan de bedrijfsfootprint en kunnen deze cijfers niet rechtstreeks bij de totale footprint worden opgeteld. Het afzonderlijk registreren maakt wel duidelijk waar de grootste reductiekansen liggen.

Inzet recycler en combi

In H1 2026 is de recycler **1.976 uur** ingezet. Dat is 17,6% meer dan in H1 2019, 3,9% minder dan in H1 2024 en 15,4% meer dan in H1 2025. De combi kwam uit op **3.824 uur**: 5,1% meer dan in H1 2019, 16,6% meer dan in H1 2024 en 3,0% meer dan in H1 2025. De recycler laat dus een duidelijke groei zien ten opzichte van vorig jaar. De gewenste daling van de combi-inzet is echter nog niet bereikt. De geplande elektrische combi en het gerichter inzetten van de recycler moeten deze verschuiving in de komende perioden versterken.



Uitgangspunt: iedere ingeplande productiedag telt als 8 gewerkte uren; onderhoudsdagen zijn uitgesloten.

Elektrisch materieel draait volop

Beide elektrische kolkenzuigers worden inmiddels fulltime ingezet in Den Haag. De tweede elektrische kolkenzuiger is een doorontwikkeling van het eerste voertuig. De aangebrachte verbeteringen bevallen zo goed dat de eerste kolkenzuiger terug is gegaan naar Müller in Duitsland om dezelfde technische aanpassingen te krijgen. Hiermee wordt de betrouwbaarheid en dagelijkse inzetbaarheid van beide voertuigen verder gelijkgetrokken.

Vernieuwing van het elektrische wagenpark

In de eerste helft van 2026 zijn twee elektrische meerpersoons-Citans en twee reguliere elektrische Citans afgeleverd. Tegelijkertijd is een oudere meerpersoons-Caddy op diesel

verkocht. Daarmee wordt het aandeel elektrische lichte bedrijfswagens verder vergroot en verdwijnt opnieuw een dieselvoertuig uit het wagenpark.

GAIA: oude kleding en PBM's krijgen een nieuwe bestemming

Via GAIA zijn gebruikte werkkleding, werkschoenen en persoonlijke beschermingsmiddelen ingezameld voor verwerking en hergebruik. Over de gerapporteerde periode is **156 kg materiaal verwerkt**. De impactrapportage vertaalt dit naar onder andere 177 douches aan waterbesparing, 525 uur sociale impact, 107 kg bespaarde grondstoffen, 58 kg vermeden CO_2 en een klimaatequivalent van twee bomen. Naast de milieuwinst heeft deze aanpak dus ook een sociale opbrengst.

Bron: GAIA-impactrapport Jansen Rioolreiniging B.V., rapportageperiode 1 januari t/m 27 februari 2026. Waarden zijn impactequivalenten uit de GAIA-rapportage.

Betere registratie van CO_2- en laadgegevens

Er is een nieuw CO_2-overzicht ingericht waarmee de verbruiken en emissies per maand, activiteit, locatie en project kunnen worden vergeleken met het voorgaande jaar. Daarnaast wordt programmatuur in de laadpalen geplaatst zodat de geladen elektriciteit nauwkeurig per voertuig kan worden uitgelezen. Dit verbetert de kwaliteit van de rapportage en maakt gerichte sturing op verbruik en laadgedrag mogelijk.

Veiliger laden in Sliedrecht

Boven de laadpunten binnen in Sliedrecht zijn brandmelders geplaatst. Ook zijn twee noodstoppen gemonteerd. Hiermee is de laadinfrastructuur niet alleen verder uitgebreid, maar ook veiliger ingericht voor dagelijks gebruik.

Verbetervoorstellen en vooruitblik

Accu-opslag bij de locaties. Samen met Joulz wordt onderzocht of het plaatsen van een accu technisch en financieel haalbaar is. Een accu kan helpen om opgewekte of beschikbare elektriciteit slimmer te benutten en piekbelasting bij het laden te beperken.

Elektrische zuigwagen. Naar verwachting komt in Q3 of Q4 van 2026 een elektrisch chassis op de markt dat sterk genoeg is voor de zuigwagenopbouw. De opbouw van de bestaande zuigwagen BV-NL-07 wordt hiervoor hergebruikt. Hiermee wordt ingezet op elektrificatie én behoud van bruikbare materialen.

Elektrische combi. De opbouw voor de elektrische combi is gekocht en de gewichtsplannen worden uitgewerkt. De verwachting is dat het voertuig in Q4 2026 gereed is. Vanuit

duurzaamheidsoogpunt wordt een bestaande opbouw van een oude zuigwagen gerecycled en opnieuw ingezet.

Aanvulling met een Euro 6-recycler. Vanwege een tekort aan beschikbare wagens is een gebruikte recycler met Euro 6-motor aangeschaft. Hoewel dit geen volledig emissievrije oplossing is, zorgt de extra capaciteit ervoor dat werkzaamheden vaker met het passende voertuig kunnen worden uitgevoerd en vormt Euro 6 binnen conventionele dieseltechniek een schonere tussenstap.

Conclusie

De eerste helft van 2026 laat zien dat de verduurzaming op meerdere fronten wordt doorgezet: meer elektrische bedrijfswagens, twee elektrische kolkenzuigers die fulltime draaien, hergebruik van voertuigopbouwen, betere laadregistratie, verbeterde brandveiligheid en aantoonbare resultaten uit de GAIA-inzameling. Tegelijkertijd is de totale footprint licht gestegen en is de combi-inzet nog niet afgenomen. De belangrijkste opgave voor de komende periode blijft daarom het terugdringen van dieselverbruik door verdere elektrificatie, slimmer laden en een doelgerichte verschuiving van combi naar recycler waar de werkzaamheden dat toelaten.