

Jaarbericht 2025

Committed to the Environment



Jaarbericht 2025

Committed to the Environment

Dit rapport is geschreven door:
Han Schouten, met medewerking van:
Leonard Hoogerdijk, Anita van der Stap,
Bettina Kampman, Lonneke Wielders,
Jan van de Pol

Delft, CE Delft, mei 2026

Opdrachtgever: Directie CE Delft

Alle openbare publicaties van CE Delft zijn
verkrijgbaar via www.ce.nl

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft – Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al sinds 1978 werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

Inhoud

	Voorwoord	4
1	Verkiezing ‘Project van het jaar 2025’	5
2	Projecten en onderzoek	9
	2.1 Mobiliteit en transport	9
	2.2 Energie en brandstoffen	17
	2.3 Circulaire economie en duurzaam inkopen	24
3	CE Delft in cijfers	29
	3.1 Aantal projecten en omzet	29
	3.2 Personeel	30
	3.3 Projectevaluatie en klanttevredenheid	31
4	Governance en kwaliteit	32
	4.1 Kwaliteitszorg	32
	4.2 Informatieveiligheid	32
	4.3 MVO, SROI en diversiteit en inclusie	33

Voorwoord



2025 werd gekenmerkt door een veranderend speelveld voor duurzaamheid, zowel in Nederland als internationaal. In Nederland zagen we dat politieke aandacht voor duurzaamheid minder vanzelfsprekend is geworden, met meer nadruk op betaalbaarheid, uitvoerbaarheid en urgente vraagstukken zoals netcongestie en concurrentiekracht. Tegelijkertijd blijven belangrijke beleidsinstrumenten en investeringen in de energietransitie grotendeels overeind, wat laat zien dat de onderliggende richting breed wordt gedeeld.

Internationaal stonden klimaatambities onder druk door geopolitieke spanningen, economische onzekerheid en toenemende concurrentie om grondstoffen en energie. De oorlog in Oekraïne en andere geopolitieke ontwikkelingen hebben opnieuw duidelijk gemaakt hoe nauw energievoorziening, veiligheid en economische weerbaarheid met elkaar verweven zijn.

Maatschappelijk zien we een gemengd beeld: zorgen over kosten en haalbaarheid gaan hand in hand met blijvende steun voor een duurzame toekomst. Tegelijkertijd zijn er tal van positieve voorbeelden. Bedrijven investeren in circulaire processen, duurzame energie en innovatie, en overheden blijven werken aan langetermijnoplossingen voor een toekomstbestendige economie.

CE Delft was goed zichtbaar in de media, onder meer over actuele onderwerpen als thuisbatterijen, energiehubs, flexibiliteit in het energiesysteem en de toekomst van de luchtvaart, en evenals onze bijdrage aan het burgerberaad duurzaamheid. Deze projecten droegen bij aan het publieke en politieke debat over betaalbare, betrouwbare en duurzame oplossingen voor de energietransitie.

Met haar onderzoeken draagt CE Delft bij aan de kennisbasis voor de transitie. Om deze transitie te versnellen, is het belangrijk dat deze kennis bekend is bij publiek en beslissers. Het delen van onze kennis, via het publiceren van onze onderzoeken en het genereren van media-aandacht voor de uitkomsten, is een belangrijk onderdeel van onze missie om de transitie naar een duurzame, toekomstbestendige en eerlijke economie en maatschappij te versnellen.

Richard Kooloos
Directeur CE Delft

1 Verkiezing 'Project van het jaar 2025'

Ieder jaar houdt CE Delft onder alle medewerkers de verkiezing van het 'Project van het jaar'. Iedere themaleider nomineert één project voor de verkiezing en na een eerste stemronde blijven de drie best scorende projecten over. In een zinderende eindstrijd kiezen de medewerkers welk project een jaar lang de eretitel 'Project van het jaar' mag dragen. Daarbij wordt gekeken naar tevredenheid bij de opdrachtgever en de bijdrage aan de missie van CE Delft. Ook zijn collega's kritisch op de vraag of het project binnen budget is uitgevoerd en of het prettig samenwerken was. In dit hoofdstuk leest u meer over de drie winnende projecten van 2025, in Hoofdstuk 2 maakt u kennis met de projecten die vanuit ieder thema zijn ingediend om mee te dingen naar 'Project van het jaar 2025'.

Impactanalyse Burgerraad Klimaat

CO₂-prijs voor woningen:
Hoe wordt je wel aardgasvrij?



Duurzame koolstof in de
lucht- en zeevaart



Impactanalyse advies Nationaal Burgerberaad Klimaat



In 2025 leverde het Nationaal Burgerberaad Klimaat een belangrijk advies aan het kabinet en de Tweede Kamer over de vraag hoe Nederland kan eten, spullen kan gebruiken en kan reizen op een manier die beter is voor het klimaat. Binnen dit burgerberaad werkten 175 representatief geselecteerde burgers gedurende negen maanden aan voorstellen voor aanvullend klimaatbeleid.

CE Delft speelde gedurende het hele traject een inhoudelijk en ondersteunende rol. Zo verzorgden wij voorlichting over de milieu-impact van consumptie en beleid, fungeerden wij als vraagbaak voor deelnemers, en voerden wij zowel concept- als definitieve impactanalyses uit. In totaal hebben 21 collega's bijgedragen aan dit project. Dit resulteerde in een analyse van 23 aanbevelingen, inclusief bijbehorende factsheets met onderbouwing en detailanalyses.

De impactanalyse laat zien dat de voorstellen substantieel kunnen bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. Als alle 23 aanbevelingen worden doorgevoerd, kan dit leiden tot een CO₂-reductie van circa 14 tot 21 Mton per jaar, oftewel ongeveer 10 tot 15% van de Nederlandse uitstoot in 2024.

Naast klimaateffecten zijn ook economische en sociaal-maatschappelijke effecten in kaart gebracht. Veel maatregelen zijn gebaseerd op het principe 'de vervuiler betaalt', wat leidt tot lagere kosten voor duurzamer gedrag en hogere kosten voor meer vervuilende keuzes. Daarnaast dragen diverse voorstellen bij aan verbeteringen in luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit.

De bijdrage van CE Delft heeft geholpen om voorstellen scherper, beter onderbouwd en impactvoller te maken. Het advies van het burgerberaad en de bijbehorende impactanalyse zijn positief ontvangen door maatschappelijke organisaties, politiek en ministeries en bieden een solide basis voor verdere beleidsontwikkeling. Het kabinet heeft het advies op 1 december 2025 naar de Tweede Kamer gestuurd en zal hier in de daaropvolgende periode op reageren.



Foto: Winnaars 'Project van het jaar 2025'.

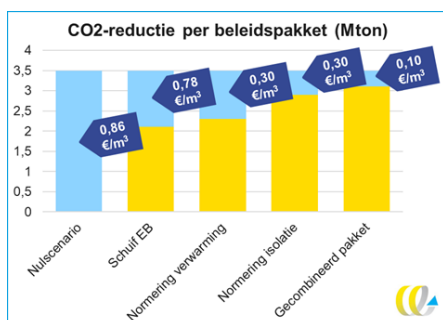
Dit project illustreert hoe onafhankelijk, inhoudelijk gedegen onderzoek kan bijdragen aan breed gedragen en concreet toepasbaar klimaatbeleid.

CO₂-prijs voor woningen: Hoe word je wel aardgasvrij?



Het ministerie van Financiën vroeg zich af welke CO₂-prijs nodig is om het klimaatdoel van de gebouwde omgeving te halen. Dit vraagstuk hebben we integraal benaderd, waarbij niet één beleidsinstrument centraal staat, maar een combinatie van beprijzing, subsidies, normering en financiering. Hiervoor is een nieuw en uitgebreid woningvoorraadmodel ontwikkeld dat niet alleen rekent met technisch en financieel haalbare maatregelen, maar ook met realistisch consumentengedrag. Huishoudens maken immers niet automatisch de financieel optimale keuze: verschillen in kennis, investeringsruimte en bereidheid zijn expliciet meegenomen. Dit maakt de uitkomsten zowel beleidsrelevant als geloofwaardig.

Het project berekent voor verschillende beleidspakketten [welke CO₂-prijs in de gebouwde omgeving nodig is](#) om de klimaatdoelen te halen. Het onderzoek laat zien dat enkel inzetten op beprijzen theoretisch effectief kan zijn, maar alleen bij hoge CO₂-prijzen. In de praktijk reageren grote groepen huishoudens echter beperkt op prijsprikkels, bijvoorbeeld omdat zij huren, niet kunnen investeren of onvoldoende geïnformeerd zijn. Daarmee worden de grenzen van CO₂-beprijzing expliciet en bespreekbaar gemaakt. Beleidspakketten die beprijzing combineren met normering en stimuleringsmaatregelen blijken effectiever en leiden bovendien tot lagere kosten voor huishoudens dan een strategie die uitsluitend op beprijzing is gericht.



Deze inzichten zijn cruciaal, omdat de CO₂-uitstoot in de subsector woningen moet dalen tot 9,7 Mton in 2030. Hoewel veel maatregelen economisch rendabel zijn, nemen huishoudens deze niet vanzelf. Factoren anders dan terugverdientijd spelen hierbij een belangrijke rol, wat de noodzaak van aanvullend beleid onderstreept.

De inzichten uit het onderzoek hebben bijgedragen aan een gedeeld beleidsbeeld bij meerdere ministeries: effectieve verduurzaming vraagt om complementaire instrumenten, waarbij beprijzing wordt ingezet voor de businesscase en wordt aangevuld met 'wortel én stok', met oog voor verschillen tussen huishoudens. Het rapport is onderdeel van de brief die de staatssecretaris van Financiën op 7 juli 2025 aan de Tweede Kamer heeft gestuurd. Intern heeft het project gezorgd voor een grote sprong in onze modelcapaciteit voor de gebouwde omgeving en vormt het een stevige basis voor vervolgprojecten. Hiermee is ook een belangrijk deel van ons droomproject rond het modelleren van menselijk gedrag daadwerkelijk gerealiseerd.

Duurzame koolstofbehoefte voor lucht- en zeevaart

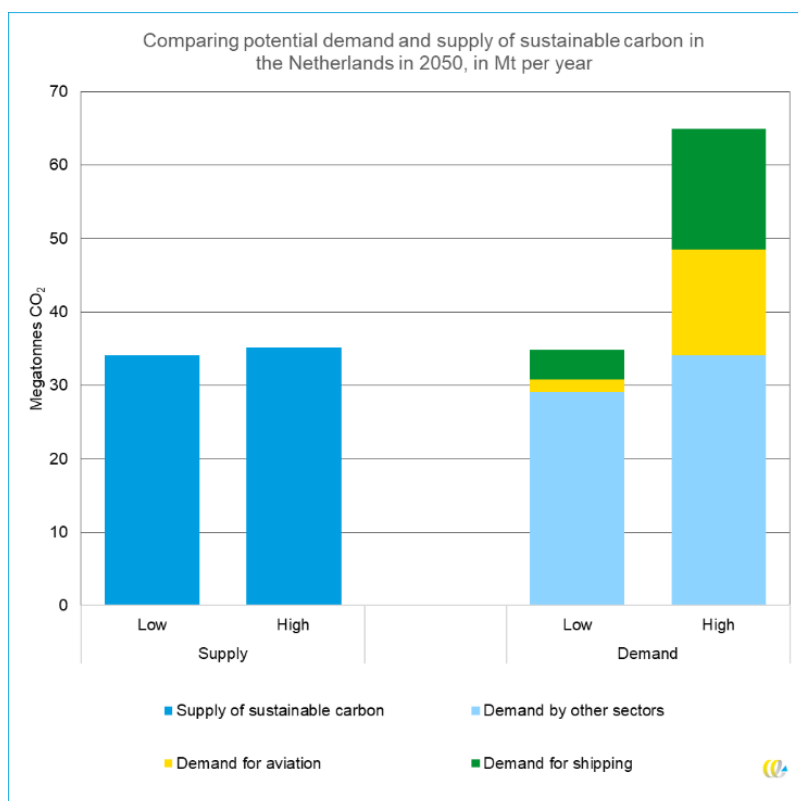


Duurzame koolstof is essentieel voor de toekomstige duurzame economie. In deze studie heeft CE Delft de duurzame koolstofbehoefte voor de lucht- en zeevaart in kaart gebracht en vergeleken met de verwachte vraag in andere sectoren en verwachte beschikbaarheid van deze duurzame koolstof.

De studie toont aan dat duurzame koolstof een schaarse grondstof wordt. Dit benadrukt dat extra mitigatie hard nodig is, zelfs als je óók met koolstofverwijdering de klimaatdoelen wil halen. De beleidskaders zijn momenteel er niet op ingericht om duurzame koolstof in te zetten in de lucht- en zeevaart: het ontwikkelen van het juiste beleid hiervoor is een aandachtspunt.

De studie heeft op een nieuw onderzoeksterrein nieuwe inzichten opgeleverd die nu al gebruikt worden in onder andere het Nationaal Programma Energiesysteem. Ook komt er een vervolgonderzoek en heeft dit onderzoek mede geholpen om CE Delft als marktleider op dit onderwerp (van de toekomst) te positioneren.

Dit is wereldwijd de eerste studie die de duurzame koolstofbehoefte voor de lucht- en zeevaart in kaart heeft gebracht. Hiermee hebben wij een duidelijke richtinggevende rol op dit nieuwe onderwerp. We hebben met vijf thema's (luchtvaart, zeevaart, brandstoffen, Europees klimaatbeleid, industrie) samengewerkt en intern veel van elkaar geleerd.

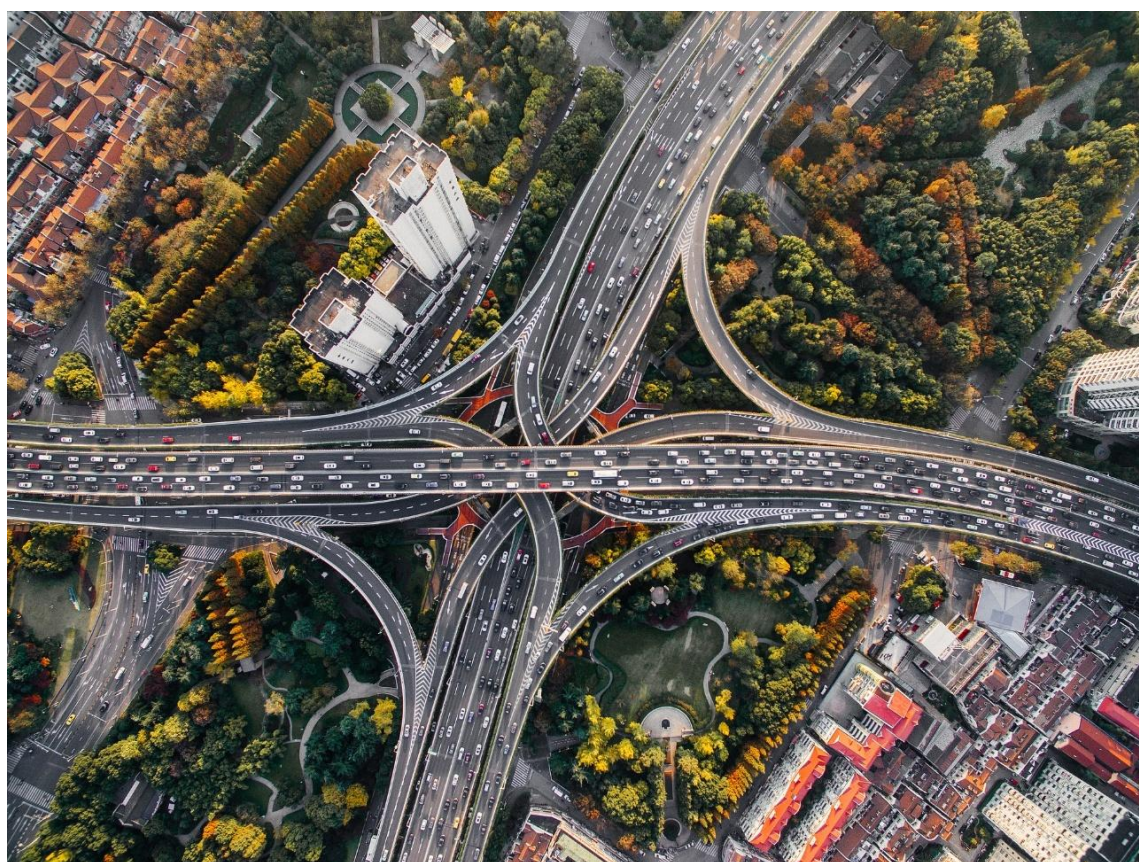


2 Projecten en onderzoek

2.1 Mobiliteit en transport

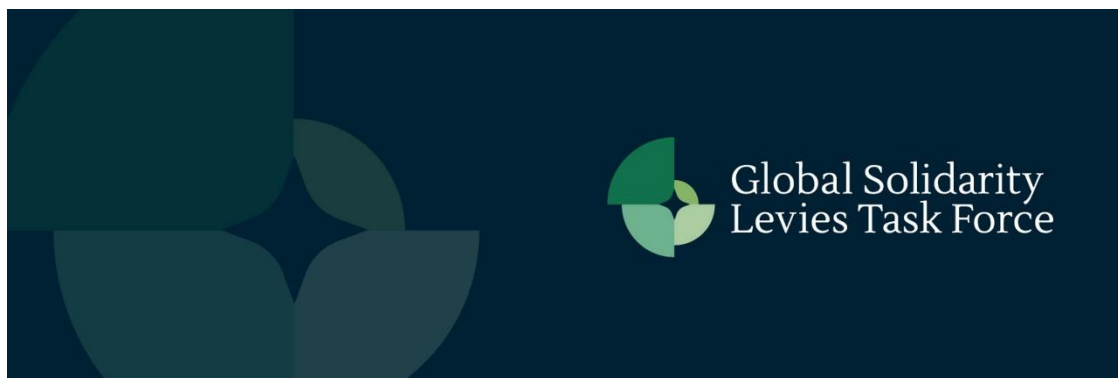
Samen richting slimme en duurzame mobiliteit

“Wij zijn verbonden door onze passie voor duurzame mobiliteit en met CE’s brede kennis van energie, grondstoffen en brandstoffen wijzen wij als inspirerende gids de weg naar slimme keuzes in een wereld van schaarste, zodat de mobiliteitssector zijn duurzaamheidsdoelen echt kan bereiken.”



2.1.1 A fair share from aviation

Tijdens COP28, de 28e VN-klimaatconferentie van 2023, werd de Global Solidarity Levies Task Force opgericht: een coalitie van veertien landen, onder leiding van Barbados, Frankrijk en Kenia, die samen heffingen willen invoeren ten behoeve van internationale klimaatfinanciering.



CE Delft voerde voor deze taskforce [een impact assessment](#) uit naar vier typen luchtvaart-heffingen:

- brandstofheffing voor commerciële luchtvaart;
- ticketheffing;
- frequent flyer levy;
- brandstofheffing voor privévluchten.

De resultaten laten zien dat luchtvaartheffingen niet alleen substantiële inkomsten voor klimaatfinanciering genereren, maar ook bijdragen aan emissiereductie, waarbij de lasten vooral neerslaan bij hoge-inkomenslanden. Kort na publicatie kondigde een coalitie van acht (inmiddels negen) landen aan om gezamenlijk heffingen in te voeren op business- en firstclass vliegtickets en privévluchten.



Een multilateraal akkoord over een vliegbelasting is uitzonderlijk, gezien de traditionele weerstand tegen belastingen in de luchtvaart en het feit dat de sector historisch sterk onderbelast is, zeker in verhouding tot de klimaatimpact. Ons rapport heeft de weg geplaveid voor deze coalitie, met een belangrijk inhoudelijk resultaat: “Ja het kan, als er voldoende politieke wil is!”

2.1.2 Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting

In dit project heeft CE Delft, in samenwerking met Significance, de effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting voor Nederland in kaart gebracht. Deze belasting komt in de plaats voor de vlakke vliegbelasting die sinds 2021 geldt voor alle vertrekkende passagiers van een in Nederland gelegen luchthaven geldt.

[In deze studie](#) zijn vijf varianten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting onderzocht. Deze verschillen in tariefstructuur en in de typen passagiers voor wie de belasting gaat gelden (wel of geen belasting voor transferpassagiers). Alle varianten zijn op zodanige wijze vormgegeven dat zij in 2027 € 257 miljoen aan extra opbrengsten genereren.

Deze studie geeft een duidelijk overzicht van de belangrijkste effecten van verschillende varianten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting:

- een verschuiving van lange- naar korte-afstandsvluchten, met een afname van klimaatimpact van 1 tot 3% van de Nederlandse luchtvaartemissies;
- de afname van passagiers is beperkt: 0,1 tot 0,7% in 2030, een gevolg van de capaciteitsrestricties op de Nederlandse luchthavens, waardoor de vraag wordt opgevuld vanuit de latente vraag naar luchtvaart;
- de effecten op netwerkqualiteit, alsook de bredere economische effecten zijn zeer beperkt.

Het rapport maakt deel uit van de [Brief van de regering](#) van 26 juni 2025 'Onderzoek gedifferentieerde vliegbelasting'. Mede op basis van ons onderzoek heeft het kabinet een keuze gemaakt voor de vormgeving van de afstandsafhankelijke vliegbelasting vanaf 2027.



Deze studie is de kroon op ons jarenlange onderzoek naar een vliegbelasting. Met ons onderzoek stonden we aan de wieg van de vlakke vliegbelasting, zoals die in 2021 in Nederland is ingevoerd. Ook bij verschillende tussentijdse aanpassingen van de vliegbelasting hebben wij de overheid met advies terzijde gestaan. Met deze variant kiest de overheid voor

een CO₂-effectievere variant, waarmee belangrijke stappen worden gezet in de verduurzaming van de Nederlandse luchtvaart.

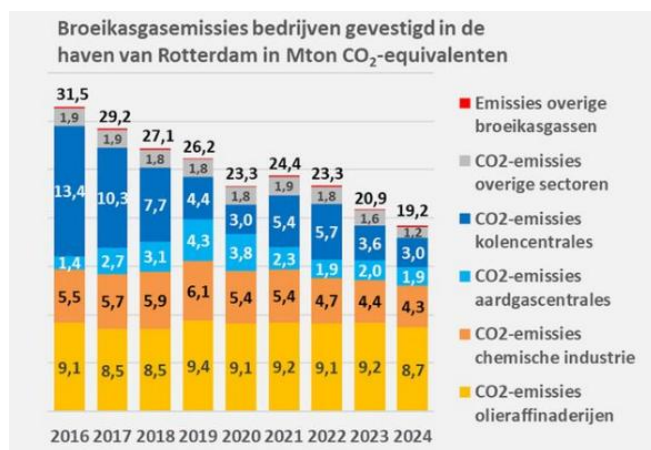
2.1.3 Broeikasgassen Haven van Rotterdam

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) monitort jaarlijks de directe CO₂-uitstoot van de activiteiten in de haven. In deze studie heeft CE Delft, in opdracht van het HbR, de huidige monitoringsmethode beschreven en getoetst. We hebben hierbij onderscheid gemaakt tussen de vele verschillende activiteiten in het havengebied, variërend van de grote ETS-bedrijven tot de vele kleinere bedrijven in het gebied, de zee- en binnenvaart en vervoer over land.

[De studie voor het Havenbedrijf Rotterdam](#) laat zien dat de monitoring op veel punten al goed was ontwikkeld, maar nog wel kon worden verbeterd. Uit de analyse bleek ook dat de emissies van maar liefst 774 bedrijven niet kunnen worden gemonitord wegens gebrek aan data. Wij hebben een methode ontwikkeld om deze uitstoot toch in te kunnen schatten.

Het HbR heeft een aantal aanbevelingen al direct in de praktijk gebracht. De rapportage van broeikasgasemissies over 2024 werd aangevuld met de emissieschatting van de bedrijven die eerder niet konden worden meegenomen; in de rapportage over 2025 zijn ook onze aanbevelingen over transport overgenomen. Daarnaast is de transparantie verbeterd door de monitoringsmethodiek openbaar te maken.

In een fijne samenwerking tussen verschillende sectoren binnen CE Delft hebben we het Havenbedrijf kunnen helpen om de broeikasgasemissies in het havengebied, in totaal ruim 22 Mton CO₂-equivalenten, goed in kaart te brengen. Erg leuk ook dat het HbR onze adviezen al heeft uitgevoerd.



Bron: Havenbedrijf Rotterdam.

De Rotterdamse haven is een van de pijlers van de Nederlandse industrie, het HbR is daarmee een belangrijke klant. Daarnaast hebben wij goed inzicht gekregen in hoe de uitstoot van activiteiten in een gebied als de Rotterdamse haven kan worden gemonitord of ingeschat.

2.1.4 Green Inland Ports

In opdracht van de Europese Commissie hebben wij, in samenwerking met enkele andere onderzoek- en adviesbureaus, een studie uitgevoerd naar de verduurzaming en digitalisering van Europese binnenhavens. Binnen dit project waren wij verantwoordelijk voor het werkpakket gericht op de milieu-impact van binnenhavens.

Gedurende het project hebben wij ruim veertig good practices verzameld en beschreven, die laten zien hoe binnenhavens hun milieu-impact kunnen reduceren. Het belangrijkste resultaat is echter de ontwikkeling van een tool waarmee de milieu-impact van een binnenhaven berekend kan worden: [de Port Environmental Impact Calculator](#).

De Port Environmental Impact Calculator is enthousiast ontvangen door binnenhavens in Europa en wordt inmiddels door meerdere havens gebruikt om een nulmeting van hun milieu-impact uit te voeren.

De tool die we hebben ontwikkeld, is uniek: het is wereldwijd de eerste toepassing voor de havensector waarmee de milieu-impact (en dus niet alleen de klimaatimpact) van een cluster van bedrijven kan worden berekend. Bovendien is de tool voor iedereen toegankelijk en gratis te gebruiken. We hebben de tool in samenwerking met diverse Europese binnenhavens (gebruikers) ontwikkeld, waardoor de tool goed afgestemd is op de wensen van de gebruiker.



2.1.5 Assistance on implementation CountEmissionsEU

CountEmissionEU is een Europese verordening die voorschrijft hoe de klimaatemissies van transportservices, zoals passagiersvluchten, taxivervoer, zeecontainertransport en pakketbezorging, op een eenduidige manier berekend moeten worden. Een belangrijk onderdeel van de methode is de verdeling van de totale klimaatemissies van transportactiviteiten over de verschillende transportservices voor diverse klanten.



Wij hebben de Europese Commissie (DG MOVE) ondersteund bij de zogenaamde triloog-onderhandelingen met de Europese Raad en de Europese Commissie om tot een definitieve verordening te komen. Onze rol was het leveren van [technische onderbouwing voor hun voorstel](#) en eventuele wijzigingen in het voorstel. Zo hebben we de Commissie van argumenten kunnen voorzien om de verordening relatief eenvoudig te houden.

Deze verordening zorgt ervoor dat reizigers binnen enkele jaren betrouwbare en vergelijkbare informatie kunnen krijgen over de CO₂-footprint van hun reis; of ze nu met de trein, het vliegtuig of de touringcar naar Barcelona gaan. Hetzelfde geldt voor het pakketje dat je besteld via Bol.com, Amazon of Temu.

Voor CE Delft betekent dit dat wij als expert worden gezien op het gebied van Carbon Footprinting regelgeving. We zijn gevraagd de Commissie verder te ondersteunen bij de implementatie en nemen momenteel deel aan een Horizon-project om databases voor CountEmissionEU te ontwikkelen. In Nederland worden wij ook ingezet voor diverse opdrachten om de implementatie verder uit te werken.



2.1.6 Prijs effecten ERE-systematiek

In opdracht van RVO en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft CE Delft met [het rapport 'Prijs effecten ERE-systematiek'](#) de gevolgen van het gewijzigde systeem Hernieuwbare Energie Vervoer (ERE-systematiek) geanalyseerd. Met behulp van een rekenmodel is inzicht gegeven in de effecten op de inzet van hernieuwbare energie, de kosten voor brandstofleveranciers, de marktwerking en de ontwikkeling van pompprijzen richting 2030.

Transportdoelen Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie

Als gevolg van de herziene Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED III) wijzigt de Nederlandse overheid de systematiek voor Hernieuwbare Energie Vervoer. Waar voorheen werd gestuurd op volumes hernieuwbare energie via verhandelbare hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's), verschuift de focus vanaf 2026 naar broeikasgasemissiereductie over de gehele keten ('well-to-wheel'). In dit nieuwe systeem worden HBE's vervangen door emissiereductie-eenheden (ERE's) en worden afzonderlijke CO₂-reductieverplichtingen geïntroduceerd voor verschillende transportmodaliteiten.

De analyse laat zien dat de ERE-verplichtingen in 2030 neerkomen op een verviervoudiging van de inzet van hernieuwbare energie. Dit brengt hogere meerkosten met zich mee voor brandstofleveranciers. Het effect op pompprijzen blijft echter beperkt, doordat deze meerkosten worden uitgesmeerd over het totale brandstofvolume en slechts één component vormen van de uiteindelijke pompprijs. Bovendien worden pompprijzen sterk beïnvloed door externe factoren, zoals olieprijsen en marktontwikkelingen.



Er is veel onzekerheid over de toekomstige kosten en ontwikkelingen op de brandstoffenmarkt. Dit rapport is gebaseerd op beleidskeuzes zoals bekend in januari 2025; het is belangrijk de resultaten binnen de vereenvoudigde kaders en aannames te beschouwen.

Het ontwikkelde rekenmodel stelt RVO in staat om toekomstige beleidskeuzes door te rekenen. Daarnaast is het rapport door de staatssecretaris als bijlage gedeeld met de Tweede Kamer in de [vierde voortgangsbrief over RED III-vervoer](#) (april 2025) en wordt deze actief gebruikt door beleidsmakers en marktpartijen.

Dit project laat zien waar CE Delft het verschil maakt: scherpe analyse van een politiek gevoelig dossier, zonder versimpeling en met expliciete aandacht voor onzekerheden. Daarmee versterkt het de rol van CE Delft als onafhankelijke en impactvolle sparring-partner op het snijvlak van beleid en marktwerking.

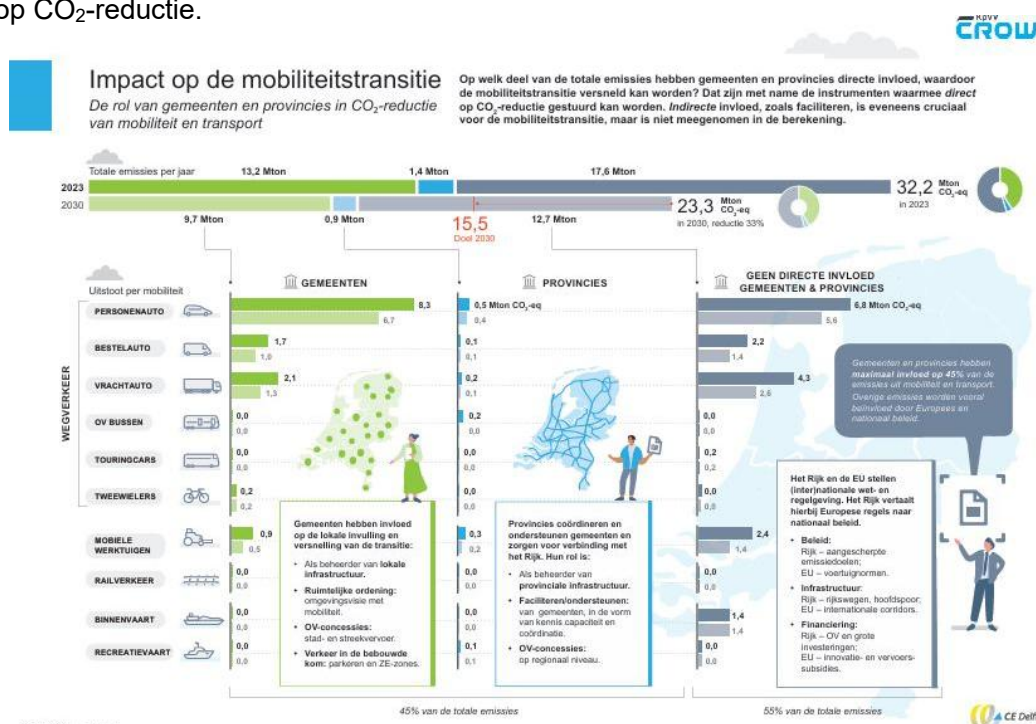
2.1.7 Impact van mobiliteitstransitie

We hebben voor CROW in kaart gebracht welke CO₂-emissies gemeenten en provincies zelf direct kunnen beïnvloeden (dus met eigen instrumenten zoals vergunningen, beheer van infra, APV en concessieverlener) en waar je vooral afhankelijk bent van de EU of het Rijk (voertuignormen, prijsprikkels, etc.). Gemeenten en provincies kunnen samen maximaal ongeveer 45% sturen met eigen instrumenten, waarbij het overgrote deel (circa 40%) bij gemeenten ligt.

[In het rapport](#) is concreet gemaakt waar die beïnvloedbaarheid zit en waar de grenzen liggen (bijvoorbeeld zeer beperkte invloed op het verduurzamen van de binnenvaart). Het resultaat is een breed gedragen en praktisch bruikbare rapportage en infographic, bruikbaar voor decentrale overheden bij het maken van afwegingen voor duurzame mobiliteit richting 2030.

Eerder zijn op nationaal en decentraal niveau inschattingen gemaakt (onder andere door onszelf) van mogelijke CO₂-impact in de mobiliteitssector. Dit is de eerste studie waarin de handelingsperspectieven voor decentrale overheden overkoepelend zijn onderzocht en waarin deze zijn afgezet tegen de mogelijkheden van het Rijk/EU. De resultaten zijn in oktober 2025 in een [webinar van het CROW](#) toegelicht en in mei 2026 volgt een presentatie op een congres, samen met de resultaten van een vervolgstudie.

Omdat dit de eerste studie is die een overkoepelend beeld geeft van de mogelijkheden voor decentrale overheden om de mobiliteitssector te verduurzamen. Dit is rekenkundig onderbouwd en daarnaast geeft de rapportage en infographic inzicht in concrete instrumenten per overheidslaag en voertuigcategorie voor verduurzaming. Naar aanleiding van deze studie zijn we gestart met een vervolgstudie waarin we de belemmeringen onderzoeken bij de uitvoering van veelvoorkomende beleidsmaatregelen en de impact daarvan op CO₂-reductie.



2.2 Energie en brandstoffen

Samen geven we vorm aan de energietransitie

“De energietransitie vereist verregaande veranderingen in de hele energieketen. CE Delft biedt technisch, economisch en beleidsadvies voor de verduurzaming over de volledige breedte van deze keten. Onze klanten zijn overheden, bedrijven en milieuorganisaties. Ons onafhankelijk advies is gebaseerd op onze decennia-lange expertise en gedegen inhoudelijke kennis.”



2.2.1 Energiehubs: Mkba van twaalf archetypes en 2.500 energiehubs

Energiehubs is één van dé hypewoorden van dit moment. Maar zijn ze nou een goed idee en hoeveel zijn er in Nederland potentieel?

De studie [Mkba energiehubs. Maatschappelijke waarde van twaalf archetypes voor 2.500 energiehubs in Nederland](#) voor Topsector Energie heeft het kaf van het koren gescheiden en laat zien welke type energiehubs grote maatschappelijke waarde of kosten kennen.

De conclusies:

- Simpele bedrijventerreinen -> energiehubs zijn te duur en complex, doe maar niet!
- Glastuinbouwclusters en RWZI-locaties met waterstof bieden veel potentie, net zoals nieuwbouwwijken en middentemperatuurrestwarmte.
- Netverzwaring is niet zo duur, alleen niet haalbaar. Energiehubs zijn een oplossing, maar ook complex en maken bedrijven afhankelijk van elkaar. Bezint eer ge begint dus!
- Er zijn 900 potentiële energiehubs met maatschappelijke baten van wel € 10,5 tot € 20,4 miljard, van de in totaal 2.500 gevonden energiehubs

We hebben aan ons CEnergie-rekenmodel een module toegevoegd die een mkba kan uitvoeren en ons geprofileerd als één van de partijen die energiehubs echt begrijpen.

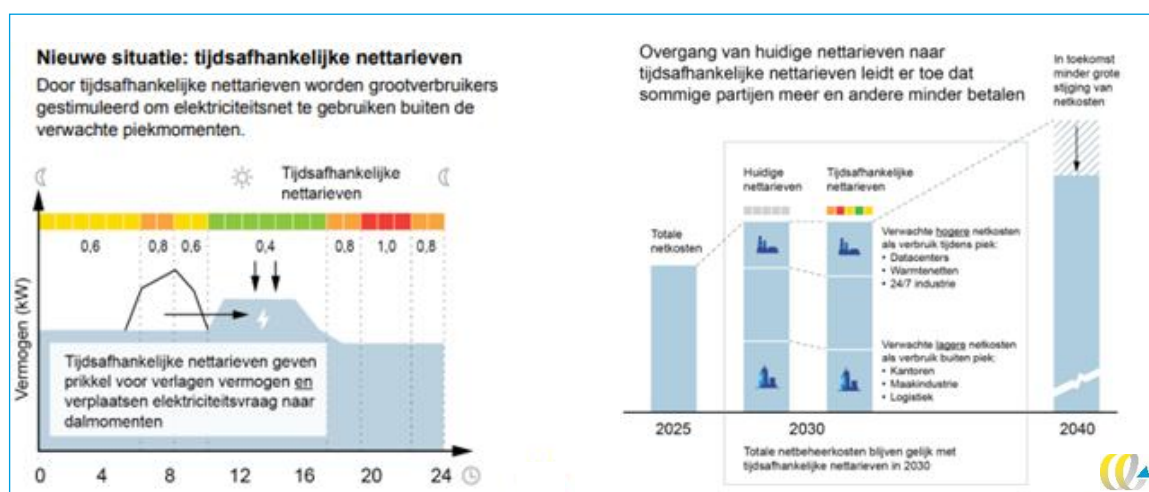


Bron: Afbeelding opgesteld in opdracht van Topsector Energie Systeemintegratie door Vrijstijl.nl.

2.2.2 Tijdsafhankelijke nettarieven grootverbruikers

We identificeerden [twaalf casussen](#) die de meeste grootverbruikers van Nederlands omvatten: kantoren, industrie, logistiek en nieuwe technieken zoals warmtenetten en batterijen. We breidden het [CEnergie](#)-model extreem uit waardoor we exact de energiehuishouding van de bedrijven kunnen doorrekenen en of en hoe ze gaan sturen op deze flexibele nettarieven. De resultaten valideren we door diepte-interviews en enquêtes bij 150 bedrijven.

De conclusie: de tarieven dragen bij aan een eerlijke verdeling en een klein beetje aan een lagere netimpact. We adviseren hoe het tarief er het beste uit kan zien, en alle stakeholders (ook degene die mogelijk meer gaan betalen) ondersteunen de nieuwe tarieven. In januari 2026 wordt een conceptvoorstel voor de wetswijziging opgeleverd, in lijn met onze adviezen. Vanaf 2028 gaan alle grootverbruikers op een nieuwe manier betalen voor het gebruik van het elektriciteitsnet.



2.2.3 De waarde van waterstof voor Nederland

Het resultaat is [een rapport met pakkende visuals](#), waarvoor we van veel partijen waardering krijgen. Ze worden veel gebruikt. Het voorziet duidelijk in een behoefte.

Het rapport is aangeboden aan de Tweede Kamer, en ook besproken in drukbezochte sessies met de ministeries en met alle stakeholders. Daarnaast is er over geschreven in de (vak)pers. Het is ook gepresenteerd bij de NVDE, bij een bijeenkomst van North Sea Port, bij een lunchlezing bij de gemeente Amsterdam, en er staan nog meer presentaties in de planning.

Dit rapport bevestigt onze rol als inspirerende gesprekspartner om een klimaatneutrale duurzame toekomst te helpen realiseren, in dit geval op het onderdeel waterstof. Het laat goed zien hoe we als CE Delft een inspirerende sparring partner kunnen zijn.

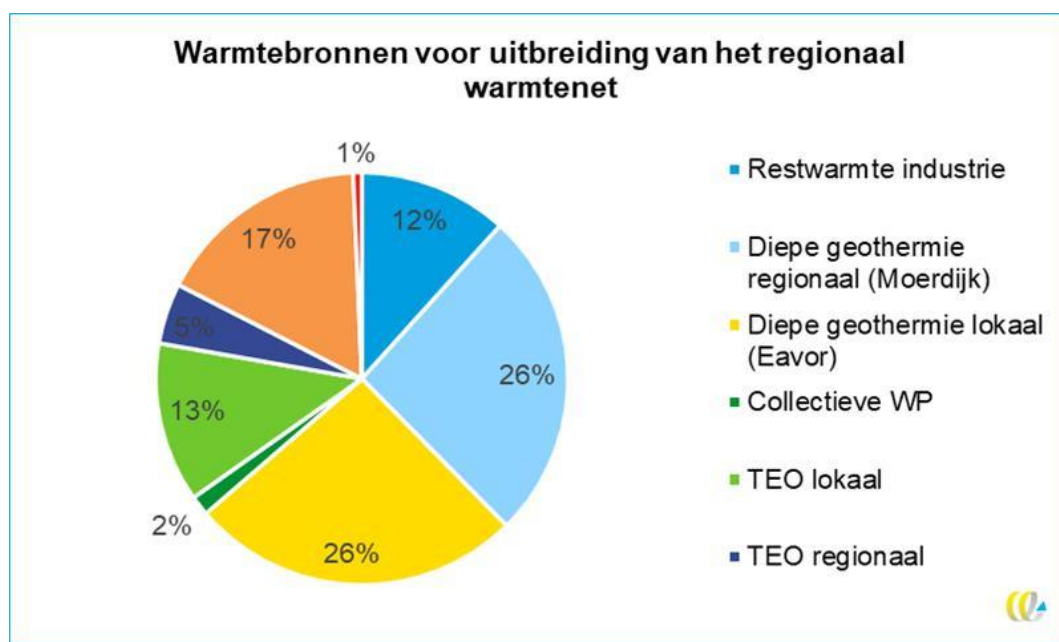


2.2.4 Tilburgs energiesysteem van de toekomst

Gemeente Tilburg heeft CE Delft gevraagd een integrale energiesysteemanalyse uit te voeren, met concrete stappen naar 2050. Samen met Antea Group en Generation Energy hebben we [een energiesysteemvisie](#) ontwikkeld. CE Delft bracht hiervoor de toekomstige energievraag en -aanbod van het energiesysteem in kaart, inclusief een warmtebronnen-strategie voor de Tilburgse warmtenetten.

Na een jaar intensieve samenwerking, en duizenden post-its, ontstond een door de gemeenteraad goedgekeurde visie, die richting geeft aan alle toekomstige energie- en infrastructuurprojecten in de gemeente Tilburg. In deze studie zijn energievraag en -aanbod door de jaren heen uitgewerkt en is de ruimtelijke impact inzichtelijk gemaakt, inclusief scenario's en oplossingsrichtingen voor mogelijke knelpunten.

We hebben niet alleen laten zien hoe we als bureau de toekomst van een stad kunnen mee vormgeven, maar ook hoe we samen met andere disciplines, bureaus en de opdrachtgever kunnen werken aan een richtinggevende visie voor alle beleidsstukken, visiedocumenten en vervolgprojecten.



2.2.5 ZLT-uitwisselnetten

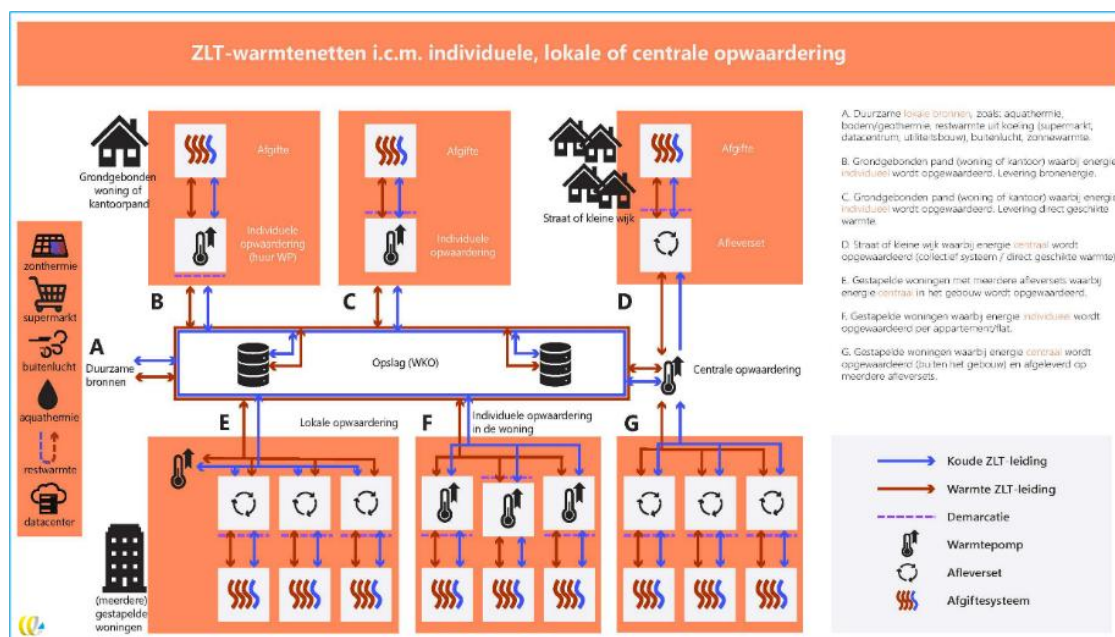
Zeerlagetemperatuur(ZLT-)uitwisselnetten: de stille kracht achter een duurzame, leefbare én betaalbare warmtetransitie

Tijdens een periode waarin Nederland zoekt naar doorbraken in de warmtetransitie, laat dit project zien hoe het wél kan: slim, eerlijk, toekomstbestendig en met brede maatschappelijke meerwaarde. De studie '[Maatschappelijke rentabiliteit van ZLT uitwisselnetten](#)' zet een nieuwe standaard neer voor hoe we warmte en koude in wijken kunnen organiseren.

Zeerlagetemperatuuruitwisselnetten (ZLT-U) tonen aan dat warmte en koude slimmer kunnen worden verdeeld tussen woningen en gebouwen. Door warmtevraag, koudevraag en lokale duurzame bronnen met elkaar te verbinden, ontstaat een systeem dat méér doet dan alleen verwarmen:

- het verlaagt hittestress;
- verbetert de luchtkwaliteit;
- ontlast het elektriciteitsnet;
- benut lokale restwarmte die anders verloren gaat.

Precies de thema's die steeds urgenter worden in Nederlandse steden. Waar veel warmtenetten vastlopen door hoge kosten of beperkte deelname, biedt dit project een nieuwe route die perfect past bij de realiteit van vandaag: flexibel, faseerbaar en inclusief. Deze studie toont overtuigend aan dat de maatschappelijke baten van ZLT-U enorm zijn. Niet alleen financieel, maar vooral in welzijn, leefomgeving en energiezekerheid. Van minder buitenunits in het straatbeeld tot lagere piekbelasting in de winter.



2.2.6 Evaluatie EU Innovation Fund

Voor de Europese Commissie heeft CE Delft het Innovation Fund (IF) geëvalueerd, en dit in samenwerking met Ramboll, Wuppertal Institut en Climate & Company. Dit fonds financiert technologisch, innovatieve projecten binnen de EU die bijdragen aan de CO₂-emissiereductie. Binnen het consortium was CE Delft verantwoordelijk voor het evaluatiecriterium 'efficiency' en de uitvoering van de Cost Benefit Analysis (CBA). In totaal hebben we 41 evaluatie(sub)vragen beantwoord (van meer dan 90 in totaal) en tien casestudies uitgewerkt.

€ 13.05

Kost een ton CO₂-reductie
onder het Innovation Fund

VOORDEEL!

De evaluatie laat zien dat het Innovation Fund een zeer effectief instrument is voor zowel het reduceren van CO₂-emissies als het stimuleren van innovatie. De kostenefficiëntie bedraagt € 13,05 per ton vermeden CO₂, terwijl elke geïnvesteerde euro gemiddeld € 4,47 aan directe investeringen oplevert. Een verbeterpunt is vooral het terugbrengen van de hoge administratieve lasten, waar met name kleine bedrijven zoals start-ups tegenaan lopen als ze van het IF gebruik willen maken.

Het Innovation Fund is één van de belangrijkste instrumenten van de EU om de CO₂-emissies in de industrie en energievoorziening te verminderen en om innovatie aan te jagen. Gezien de huidige zorgen over de Europese concurrentiepositie staat het IF meer dan ooit in de aandacht. Mede op basis van deze evaluatie wordt verwacht dat het IF in de komende Europese meerjarenbegroting verder wordt versterkt en uitgebreid.

Dit project markeert bovendien een belangrijke stap voor CE Delft. Met deze succesvolle evaluatie voldoet de organisatie aan de strenge richtlijnen van de Europese Commissie en behoort zij tot een selecte groep adviesbureaus die dergelijke opdrachten kunnen uitvoeren. Daarnaast heeft de kwaliteit van de econometrische analyse geleid tot nieuwe samenwerkingskansen.

2.3 Circulaire economie en duurzaam inkopen

Circulair werken met grondstoffen en afvalstromen

“CE Delft analyseert de milieueffecten van grondstoffen, producten en afvalstromen en helpt om deze milieubelasting stap voor stap te verlagen. We doen onderzoek naar de circulaire economie, waarin hergebruik van materialen er voor zorgt dat zoveel mogelijk waarde wordt behouden. Door duurzaam inkopen (ook wel Maatschappelijk Verantwoord Inkopen, MVI) kunnen overheden en bedrijven de milieu-impact van aanbestedingen beperken en maatschappelijk verantwoord handelen bevorderen. Het is een krachtig instrument om de eigen CO₂-uitstoot te verminderen, de circulaire economie te stimuleren en duurzame innovatie bij andere partijen te ondersteunen.”



2.3.1 Circulaire criteria voor klimaatinstallaties

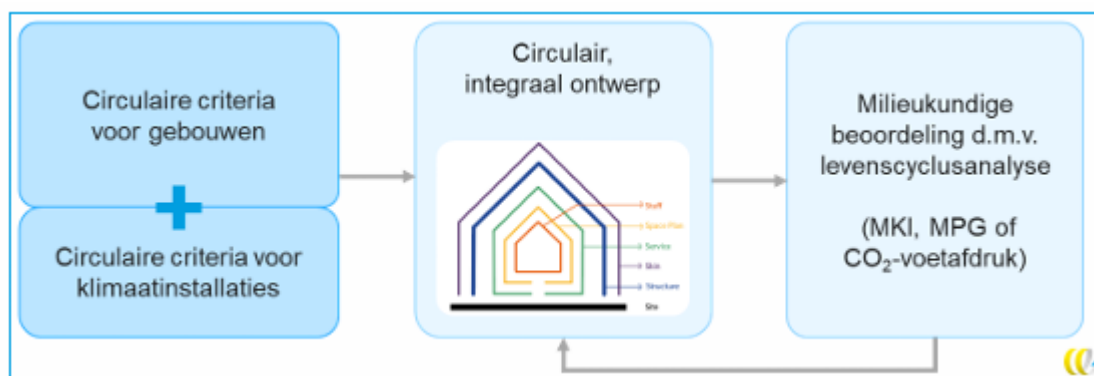
Dit project helpt de bouwsector om ook de klimaatinstallaties in een gebouw circulair te ontwikkelen en toe te passen. We hebben circulaire maatregelen zoals losmaakbaarheid en adaptief vermogen concreet gemaakt. De criteria zijn bedoeld voor producenten, installatie-adviseurs, bouwkundigen en opdrachtgevers die circulaire klimaatinstallaties willen toepassen in bouw- en renovatieprojecten

Zoals onze tevreden opdrachtgever schrijft op de website over ons werk:

“De Circulaire Criteria brengen duidelijkheid voor alle betrokken partijen. Met behulp van de Circulaire Criteria formuleren opdrachtgevers hun ambitie en een stappenplan en uitvraag naar leveranciers. Fabrikanten en installatie-adviseurs zijn geholpen met heldere verwachtingen en een technische onderbouwing van keuzes.” — Circonnect

De criteria lossen twee veelvoorkomende problemen op:

1. Overgedimensioneerde klimaatinstallaties.
2. Onnodige milieu-impact gebouwen.



Het project is een sleutelproject voor circulariteit in bouwwerken en is ontwikkeld met en voor de installatiebranche. Dit kan de hele branche in beweging gaan zetten. De criteria worden momenteel in de praktijk gebracht bij koplopende bedrijven, onder begeleiding van SquareWise.

2.3.2 MVOI-kadermonitor catering

De rijksoverheid wil graag met de restaurants in de overheidsgebouwen bijdragen aan een duurzaam en circulair voedselsysteem. Dat is het doel van Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) bij de rijks catering. Maar doen cateraars wel wat ze beloven? Om die vraag te beantwoorden heeft CE Delft het [Monitoringskader MVOI-consumptieve dienstverlening](#) opgesteld, waarmee duurzaamheidsprestaties kunnen worden gemeten en gemonitord. We zijn samen met leveranciers diep in de materie gedoken, verkenden methodieken en mogelijkheden en zijn gekomen tot een resultaat, waar draagvlak voor is bij zowel het rijk als de cateraars.

De door ons ontwikkelde methodiek vormt de basis voor het nieuwe monitoringsysteem dat rijksbreed zal worden ingezet. Daarmee draagt het bij aan de duurzaamheid van voeding van alle rijksgebouwen.

Indicatoren en procesvragen voor de belangrijke thema's: klimaat, circulariteit gezondheid, ketenverantwoordelijkheid en social return. Door hiermee te gaan meten, worden resultaten zichtbaar. Het is een krachtige stimulans voor verduurzaming.

Denk bijvoorbeeld ook aan defensie, DJI (de gevangenen) en de Rechtspraak.

Dit project combineert kennis van voedsel, duurzaamheid en inkopen. Het vormt de basis voor verdere verduurzaming van de voeding van alle rijksambtenaren, DJI en de Rechtspraak.

Eén van de speerpunten van het thema duurzaam inkopen is monitoring. Met dit project hebben we laten zien hoe onze kennis heeft geleid tot een inhoudelijk sterke methodiek.



2.3.3 Menukaart eiwittransitiebeleid voor Amsterdam

Op 22 januari 2026 heeft Amsterdam vleesreclames in de stad verboden. Amsterdam wil de eiwitconsumptie naar 60% plantaardig brengen in 2030 (42% in 2024). Hiermee wil Amsterdam de Scope 3-emissies verlagen. Wij maakten een menukaart voor gemeentelijk eiwittransitiebeleid om dit te bereiken. Een team van CE Delft en de Britse consultancy Eunomia heeft met [literatuuronderzoek en expert-interviews](#) de wereld afgestruind op zoek naar voorbeelden, en de best passende daarvan voor Amsterdam uitgediept.

Internationaal is dit een doorbraak: Dit is de eerste gemeentelijke menukaart voor eiwittransitiebeleid. Gemeenten hebben veel invloed op 'de voedselomgeving', maar doelen op duurzame en gezonde consumptie ontbreken vaak, en inzicht hoe hun invloed aan te wenden ook. Dit onderzoek kunnen we binnen en buiten Nederland vervolg geven.

Een longlist met 75 beleidsopties en heeft geleid tot aanbevelingen op vijf thema's, geselecteerd in samenspraak met Amsterdam. De thema's en één voorbeeld per thema:

1. Betrek de retail: Lokale afspraken met retail om 60:40 eiwitverhouding te realiseren.
2. Richt op de jeugd: Beperk ongezond voedsel nabij scholen en sportlocaties via het standplaatsenbeleid.
3. Verbind met ommeland: Langdurige contracten met verduurzamende boeren in de MRA om hun omschakeling financieel haalbaar te maken.
4. Vergroot zichtbaarheid: Duurzaamheidseisen aan veevoer dat via de haven wordt verscheept.
5. Benut je kracht: Semi-publieke instellingen begeleiden bij duurzaam inkopen.



De kennis uit ons onderzoek wordt verspreid binnen het Europese Mission Cities Network (112 steden) via een workshop over stedelijk voedselbeleid waar wij aan meedoen.

2.3.4 Evaluatie statiegeld

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben wij onderzocht wat de effecten van het statiegeldsysteem voor kleine flesjes en blikjes zijn en hoe het beter kan. In dit onderzoek hebben we samengewerkt met de Universiteit Utrecht en Markeffect. De juristen van de UU hebben de juridische kwaliteit van de statiegeldregelgeving beoordeeld en Markeffect heeft een consumentenonderzoek uitgezet.

Het resultaat is [deze evaluatie](#) die naar de Tweede Kamer is gestuurd. Belangrijke bevindingen zijn het dat statiegeld werkt en dat er breed draagvlak is! Wel kunnen de inzamelpercentages en beleving van het systeem nog beter en daartoe hebben we zeven beleidsopties opgesteld:

1. Verplicht statiegeld op voor kunststof flessen met sappen.
2. Verplicht statiegeld op voor kunststof flessen met zuivel.
3. Verplicht het heffen van statiegeld door alle verkooppunten.
4. Inzamelplicht opnemen en nader detailleren in statiegeldwetgeving.
5. Invoeren verpakkingenbelasting voor producenten naar Noors model.
6. Europees of meertalig statiegeld.
7. Verhogen statiegeldbedrag.

Waar de formerende partijen in 2024 nog onderzochten of het statiegeld afgeschaft kon worden is nu overduidelijk dat het statiegeld werkt en dat de burger het wil. Drie van de aanbevelingen (statiegeld op zuivel, belasting naar Noors-model, innameplicht) worden nu verder onderzocht.

Dit project laat zien dat je met goede kennis, expertise en samenwerking echt kan bijdragen aan een duurzamer en schoner Nederland.



3 CE Delft in cijfers

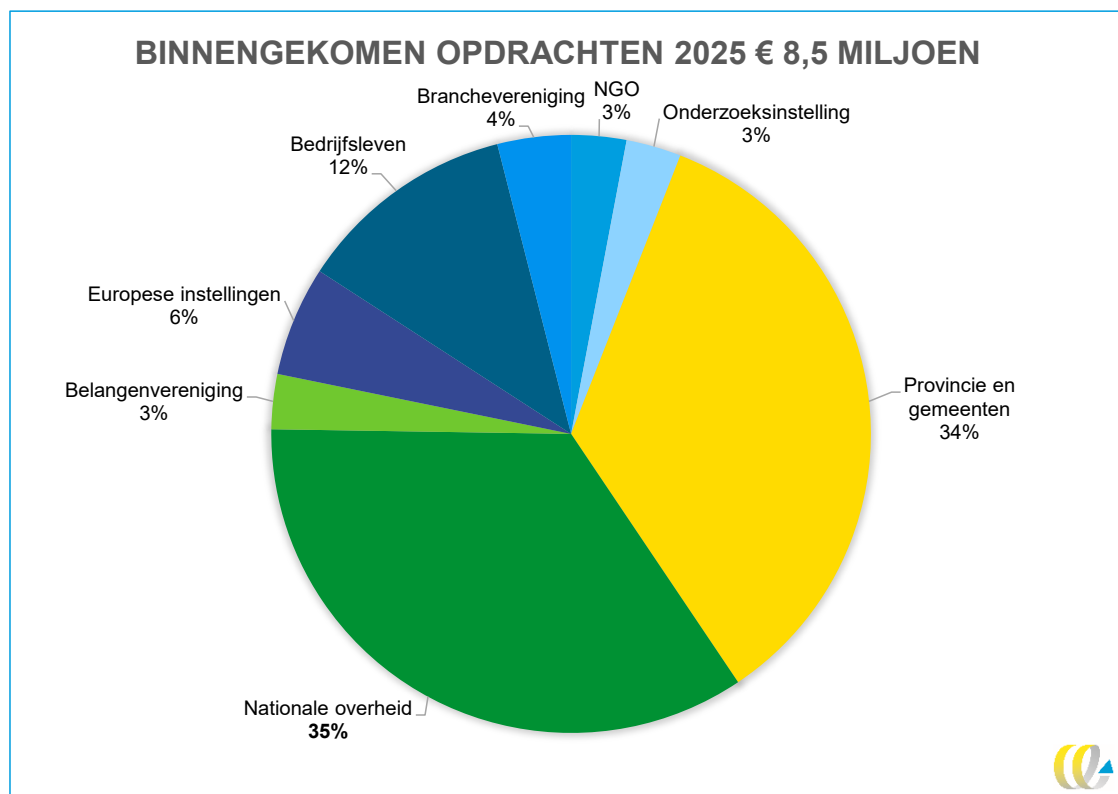
3.1 Aantal projecten en omzet

In 2025 kwam voor € 8,5 miljoen aan projecten binnen (€ 9,1 miljoen in 2024).

Het aandeel opdrachten voor de nationale overheid bleef ongeveer gelijk, 35% (37% in 2024). Het aandeel opdrachten voor provincies en gemeenten steeg naar 35% (27% in 2024 en 19% in 2023).

Het aandeel opdrachten voor internationale instellingen (zowel Europees als mondiaal) bleef gelijk, 6%. Voor het bedrijfsleven nam het aandeel opdrachten iets af, naar 12% (was 15%). 3% van de omzet kwam uit opdrachten voor NGO's, en 4% kwam van onderzoek- en adviesvragen van brancheverenigingen.

Figuur 1 – Aantal projecten in 2025, ingedeeld per groep opdrachtgevers



3.2 Personeel

In 2025 zijn er vijftien nieuwe medewerkers aangenomen en zijn zes medewerkers vertrokken. Het totaal aantal medewerkers op 31 december 2025 stond op 95 medewerkers, oftewel 76,6 fte's. Ook zijn zeven studenten een stage gestart bij CE Delft tijdens het afgelopen jaar.

Tabel 1 – Aantal medewerkers, aantal fte's

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal medewerkers	48	57	59	65	69	79	82	85	85	95
Totaal fte	40	46,6	50	53,3	56,6	63,9	67,5	69,8	71,0	76,6

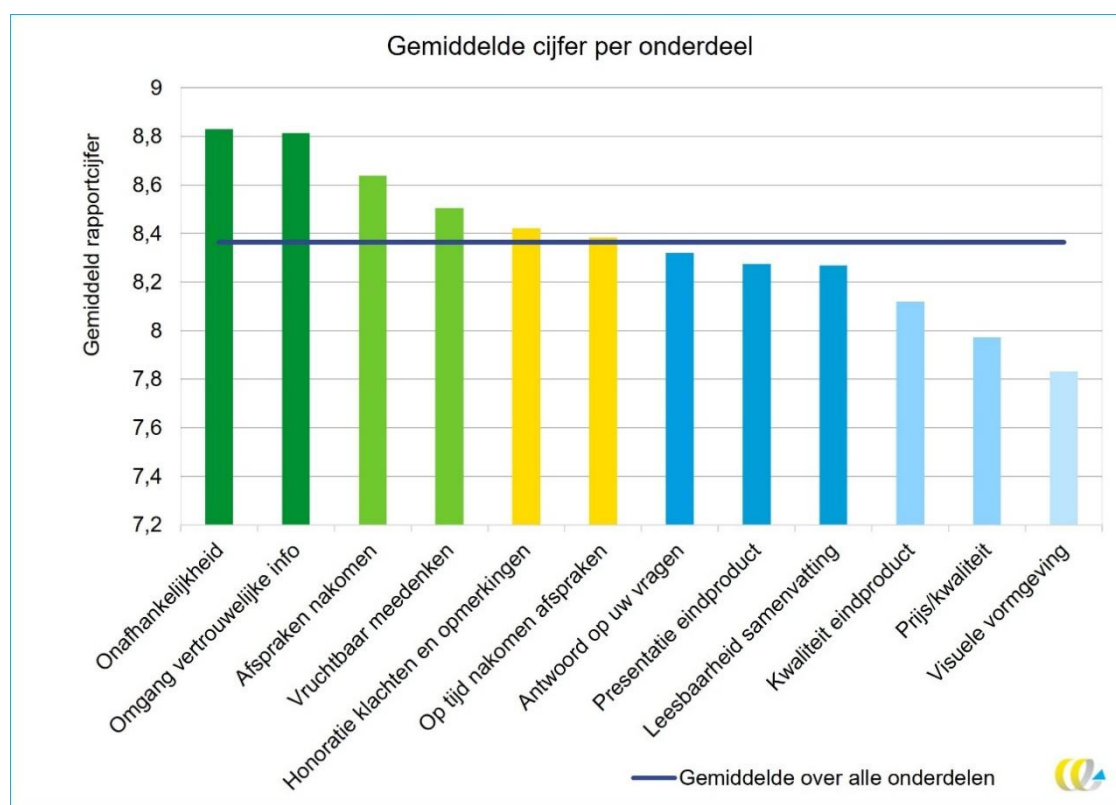
3.3 Projectevaluatie en klanttevredenheid

Ieder jaar vraagt CE Delft opdrachtgevers actief om projecten te evalueren, zodat we zicht houden op de klanttevredenheid.

In 2025 hebben onze klanten 101 evaluaties ingevuld. Dit is 45% van de 225 uitgestuurde evaluaties (vorig jaar was dit 39%). Het gemiddelde rapportcijfer in 2025 is een 8,4 op 10. Dit past binnen de gemiddelden van de afgelopen jaren (8,5 in 2024; 8,4 in 2023).

De meeste respondenten noemen de expertise (63%) en/of goede eerdere ervaringen (60%) als reden om voor CE Delft te kiezen. Ook dit is in lijn met eerdere jaren. 72% van de opdrachtgevers die een evaluatie hebben ingevuld geeft aan CE Delft te kennen van eerdere samenwerking.

Figuur 2 – Klanttevredenheid in cijfers (range begint vanaf 7)



| 4 Governance en kwaliteit

4.1 Kwaliteitszorg

De kwaliteit van onze werkprocessen en ons inhoudelijke (onderzoeks)werk heeft hoge prioriteit binnen CE Delft. Dit is verankerd door de gehele organisatie. Ons kwaliteitszorgsysteem is ingericht conform de eisen uit ISO9001.

[Lees meer over onze kwaliteitszorg.](#)

4.2 Informatieveiligheid

CE Delft werkt voor heel verschillende organisaties; enerzijds grote multinationals en de Europese Unie, maar anderzijds ook kleine NGO's en gemeenten. Hierdoor werken wij vaak met gegevens die variëren van concurrentiegevoelige bedrijfsgegevens tot persoonsgegevens van inwoners. Wij vinden het belangrijk dat deze informatie veilig is bij CE Delft en dat onze opdrachtgevers er op kunnen vertrouwen dat hun gegevens alleen gebruikt worden waarvoor ze bedoeld zijn. Om de veiligheid van informatie binnen CE Delft te garanderen werken wij met een systeem van dataveiligheid en vertrouwelijkheid. Dit systeem is ingericht conform ISO27001.

[Lees meer over ons beleid rond informatieveiligheid.](#)

4.3 MVO, SROI en diversiteit en inclusie

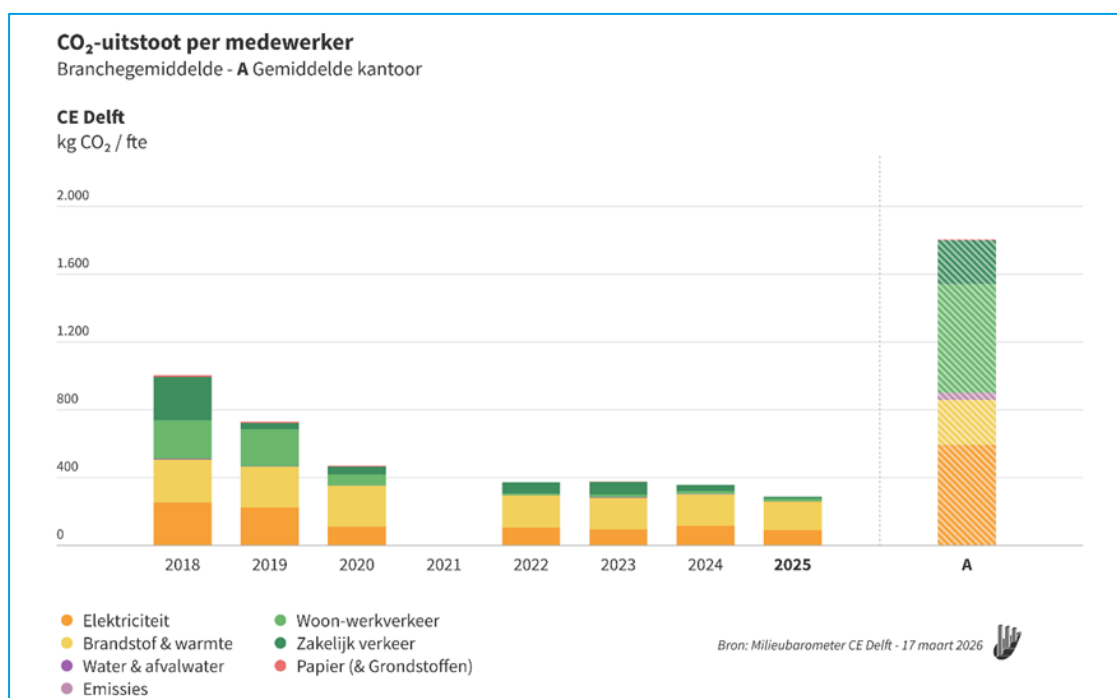
In ons MVO-beleid richten we ons op reduceren van onze CO₂-uitstoot en ons materiaalgebruik. Daarnaast werken we aan Social Return on Investment (SROI) en diversiteit en inclusie.

4.3.1 CO₂-uitstoot

We monitoren onze CO₂-uitstoot en we hebben al verschillende maatregelen genomen om onze CO₂-uitstoot te reduceren:

- We meten jaarlijks onze milieudruk en de CO₂-footprint per medewerker met de Milieubarometer, een instrument dat door meer dan 2.500 bedrijven wordt gebruikt (2021 ontbreekt in de reeks, omdat dat een zogenaamd 'coronajaar' is.).
- Onze CO₂-footprint is grofweg een kwart vergeleken met het branchegemiddelde voor kantoren in Nederland (A in de figuur). Bij deze berekening gaan we conservatief om met het toerekenen van het milieuvoordeel van inkoop van groene stroom. We kopen groene stroom uit Nederland en gas waarbij de leverancier CO₂-compensatie organiseert, maar we rapporteren dit als ware het 'grijze stroom/gas'.
- Onze CO₂-uitstoot neemt al sinds 2018 jaarlijks af. Die komt met name door een reductie van ons papiergebruik en een sterkte reductie van ons transport (zowel woon-werkverkeer als zakelijk verkeer).

Figuur 3 – Kg CO₂/fte in de jaren 2018-2025 vs. branchegemiddelde kg CO₂/fte kantoor (A)



4.3.2 Circulariteit (reductie materiaalgebruik)

Naast dat CE Delft onderzoek uitvoert naar het effect van (beleids-)maatregelen op het gebied van de circulaire economie hebben we in onze eigen bedrijfsvoering ook een aantal maatregelen genomen:

- Meubilair wordt bij voorkeur tweedehands of refurbished ingekocht. Daarnaast hebben we onlangs onze kapstokken en vergaderstoelen zelf opgeknapt zodat we deze konden blijven gebruiken.
- We gebruiken geen economische afschrijvingstermijn van onze ICT-devices, maar hanteren de technische levensduur van apparatuur. Pas als een laptop en/of een telefoon kapot is wordt deze vervangen (in de praktijk vaak pas om de vijf à zes jaar).
- We printen documenten alleen als dat strikt noodzakelijk is. Als er wordt geprint, is het standaard dubbelzijdig. In principe worden alle (tussen-)rapportages digitaal met de klant gedeeld.

4.3.3 Social return (SROI)

CE Delft zet zich op meerdere manieren in om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt een kans te geven:

- Wij voeren een intensief preventiebeleid, waarbij we medewerkers die ziek zijn gepaste ondersteuning (bijvoorbeeld in de vorm van coaching) bieden om te re-integreren in hun eigen functie, of als dat niet meer mogelijk is, te re-integreren in een andere functie.
- We betalen medewerkers die langdurig ziek zijn ook in het 2^e jaar 100% van hun salaris.
- Eind 2018 hebben we een extra arbeidsplaats gecreëerd voor een nieuwe medewerker die langdurig arbeidsongeschikt geweest is en daardoor een afstand tot de arbeidsmarkt had (categorie: arbeid beperkten Participatiewet (binnen de banenafpraak)). Deze medewerker is nu in vaste dienst en werkt in de facilitaire dienstverlening, en is daardoor ondersteunend aan al onze projectmedewerkers.
- Sinds 2020 hebben we het tuinonderhoud uitbesteed bij Werkse! (Werkse! begeleidt Delftenaren met een afstand tot de arbeidsmarkt naar passend werk). Hierdoor bieden wij de mogelijkheid voor begeleid werken voor medewerkers in de groenvoorziening.
- We hebben twee medewerkers in dienst die WIA-gerechtigd zijn en hun re-integratietraject bij ons voortzetten.
- Verschillende medewerkers zetten zich, soms belangeloos, in voor opleiding van studenten door hoorcolleges te geven.

- We zijn een erkend leerbedrijf. We bieden veelvuldig stageplaatsen aan op de niveaus MBO/HBO/WO. Elk jaar hebben we een of meerdere stagiaires die we een voltallige stageplaats en professionele begeleiding bieden.
- We hebben een samenwerking met [Power Flower Stories](#). Elke maand ontvangen we een mooie nieuwe vaas met bloemen die gemaakt is door mensen met een lichamelijke uitdaging.

4.3.4 Diversiteit en inclusie

We zetten ons op meerdere manieren in om diversiteit en inclusie in onze organisatie goed te houden/te verbeteren. Dit is sinds 2023 een belangrijk aandachtspunt voor ons.

- De man/vrouw-verhouding is ongeveer 50/50 bij CE Delft. Dit geldt ook voor de hogere functieniveaus en de directie. De man/vrouw-verhouding rapporteren we jaarlijks in ons beleidsplan.
- We behandelen iedereen gelijk en uit een korte analyse blijkt dan ook dat er geen onverklaarbare salarisverschillen en carrièremogelijkheden zijn tussen mannen en vrouwen.
- We hebben in onze arbeidsvoorwaarden opgenomen dat kortdurend zorgverlof en het aanvullende partnerverlof (na geboorte van een kind) voor 100% worden doorbetaald zodat iedereen de mogelijkheid heeft om dit verlof zonder financiële belemmering op te nemen.
- We hebben het spel 'let's play equal' om medewerkers bewust te maken van onbewuste vooroordelen en ongelijkheden in de maatschappij.
- We hebben de mogelijkheden om alle feestdagen flexibel op te nemen en kennen geen verplichte (religieuze) vrije dagen.
- We plaatsen onze vacatures op Colourful Jobs, een vacaturesite met een focus op diversiteit en inclusie.
- Bovenstaande beleidslijn, inclusief genomen en geplande maatregelen, wordt volledig onderschreven door de directie. Voor de uitvoering van de maatregelen wordt jaarlijks geld en capaciteit beschikbaar gesteld.