



CO2 Reductieplan N5 – 2025

Organisatie

Houdstermaatschappij Verboon Maasland B.V.

Contactpersoon

C. Klompenhouwer

Goedgekeurd

C. Langerak – financieel directeur

Publicatiedatum

mei 2025

Handtekening



Inhoudsopgave

1 INLEIDING	4
LEESWIJZER	5
2 BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE.....	6
2.1 STATEMENT ORGANISATIEGROOTTE.....	6
2.2 PROJECTEN MET GUNNINGVOORDEEL	6
3 EMISSIE-INVENTARIS RAPPORT.....	6
3.1 VERANTWOORDELIJKE.....	6
3.2 AFBAKENING	6
3.3 DIRECTE- EN INDIRECTE GHG-EMISSIONS	7
3.3.1 Berekenende GHG-emissionen.....	7
3.3.2 Verbranding biomassa.....	7
3.3.3 GHG-verwijderingen.....	7
3.3.4 Uitzonderingen.....	7
3.3.5 Invloedrijke personen	7
3.3.6 Toekomst.....	7
3.3.7 Significante veranderingen.....	7
3.4 KWANTIFICERINGSMETHODEN	7
3.5 CO ₂ -EMISSIONSFACTOREN	8
3.6 ONZEKERHEDEN	8
3.7 UITSLUITINGEN	8
3.8 VERIFICATIE	8
3.9 RAPPORTAGE VOLGENS ISO 14064-1	8
4 ENERGIEBEOORDELING	9
4.1 IDENTIFICATIE GROOTSTE VERBRUIKERS	10
4.2 ANALYSE GROOTVERBRUIKERS GOEDERENVERVOER EN MOBIELE WERKTUIGEN (INCL. BAGGEREN).....	10
4.3 TRENDS IN ENERGIEVERBRUIK EN VOORTGANG CO ₂ -REDUCTIE.....	11
4.4 VOORGAANDE ENERGIEBEOORDELINGEN	12
4.5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	12
5 STRATEGISCH PLAN SCOPE 3.....	13
SIGNIFICANTE SCOPE 3 EMISSIONS.....	13
KWALITATIEVE SCOPE 3 ANALYSE	13
KWANTITATIEVE SCOPE 3 ANALYSE	13
VOORTGANG KETENANALYSE(S)	14
REDUCTIESTRATEGIE SCOPE 3.....	14
INVENTARISATIE REDUCTIESTRATEGIEËN	15
KETENPARTNERS	15
6 DOELSTELLINGEN	16
6.1 AMBITIEBEPALING	16
6.1.1 Vergelijking met sectorgenoten	16
6.1.2 Maatregelenlijst SKAO.....	17
6.1.3 Conclusie ambitiebepaling.....	17

6.2	HOOFDDOELSTELLING	17
6.3	DEELNAME AAN INITIATIEVEN	19
6.3.1	<i>De Groene Koers</i>	20
6.3.2	<i>CO2 platform vakgroep grondwerk Bouwend Nederland</i>	20
6.3.3	<i>Emissieloos Netwerk Infra (ENI)</i>	20
6.3.4	<i>Stichting Nederland CO2 Neutraal</i>	20
6.3.5	<i>Het circulaire baggerconsortium / Blue City</i>	21
6.3.6	<i>Kerngroep Duurzaamheid – Vereniging van waterbouwers</i>	21
7	 VOORTGANG	21
7.1	VOORTGANG PROJECT MET GUNNINGSVOORDEEL	21
7.2	VOORTGANG MAATREGELEN MET BETREKKING TOT SCOPE 3 – KETENANALYSES	21
7.3	SCOPE 1 SUBDOELSTELLING	22
7.4	SCOPE 2 SUBDOELSTELLING GASVERBRUIK	22
7.5	SCOPE 2 SUBDOELSTELLING ELEKTRAVERBRUIK	22
7.6	SCOPE 3 SUBDOELSTELLING AFVALREDUCTIE	22

1 | Inleiding

Verboon Maasland levert (direct en indirect) producten en diensten aan opdrachtgevers die bij aanbestedingen (mogelijk) gunningvoordeel hanteren aan de hand van de CO₂-Prestatieladder. Voor Verboon Maasland zijn deze opdrachtgevers voornamelijk gemeenten en waterschappen. Met deze CO₂-Prestatieladder worden leveranciers uitgedaagd en gestimuleerd om de eigen CO₂-uitstoot te kennen en te verminderen. Hoe meer een organisatie zich inspant om CO₂ te reduceren, hoe meer kans op gunning bij een opdracht.

De CO₂-Prestatieladder kent vier invalshoeken:

A. Inzicht

Het opstellen van een onomstreden CO₂-footprint conform de ISO 14064-1 norm en daarmee inzicht krijgen in de CO₂-uitstoot van de organisatie.

B. CO₂-reductie

De ambitie van de organisatie om de CO₂-uitstoot te verminderen.

C. Transparantie

De wijze waarop in- en extern gecommuniceerd wordt over de CO₂-footprint en reductiedoelstellingen.

D. Deelname aan initiatieven

(in sector of keten) om CO₂ te reduceren.

Elke invalshoek is onderverdeeld in vijf niveaus. Een erkende certificerende instantie beoordeelt de activiteiten en bepaalt het niveau van de CO₂-Prestatieladder. Hiervoor moeten stappen zijn gezet op alle invalshoeken van de ladder.

In dit rapport wordt onder andere de emissie-inventaris, ook wel de CO₂-footprint genoemd, van Verboon Maasland besproken. De CO₂-footprint geeft een inventarisatie van de totale hoeveelheid uitgestoten broeikasgassen, de Green House Gasses (GHG emissies).

De inventarisatie is een verantwoording van eis 3.A.1 van de CO₂-Prestatieladder en is uitgevoerd conform de ISO 14064-1: 2018 (E) "*Quantification and reporting of greenhouse gas emissions and removals.*"

In hoofdstuk 4 van dit document wordt de energiebeoordeling beschreven. De energiebeoordeling is een diepgaande analyse van de grootste energiestromen binnen de organisatie. Door middel van dit verkregen inzicht kunnen er gerichte maatregelen worden genomen om het verbruik van deze energiestromen te reduceren. Daarnaast worden er aanbevelingen opgenomen voor het komende jaar om de versnelling van de CO₂-reductie te bevorderen.

In hoofdstuk 5 worden vervolgens de doelstellingen beschreven. Naast de doelstellingen voor scope 1 en 2, wordt er voorafgaand een vergelijking met sectorgenoten uitgevoerd. Dit houdt in dat er is bekeken welke doelstellingen en maatregelen andere gecertificeerde overheden hebben om te kunnen bepalen of de doelstelling van de organisatie voldoende ambitieus is.

In het laatste hoofdstuk wordt de voortgang van de organisatie in het behalen van haar doelstellingen behandeld. Dit zal in zijn geheel worden gedaan, alsmede per subdoelstelling.

Dit reductieplan is opgesteld in overleg met en met goedkeuring van het management.

Leeswijzer

Dit document is ter onderbouwing van de eisen van de CO₂-Prestatieladder. Per hoofdstuk wordt een eis behandeld. Hieronder een leeswijzer.

HOOFDSTUK IN DOCUMENT		EIS IN CO ₂ -PRESTATIELADDER
Hoofdstuk 2	Beschrijving van de organisatie	3.A.1
Hoofdstuk 3	Emissie-inventaris rapport	3.A.1
Hoofdstuk 4	Energiebeoordeling	2.A.3
Hoofdstuk 5	Strategisch plan scope 3	5.A.2 en 5.A.3
Hoofdstuk 6	Doelstellingen	3.B.1
Hoofdstuk 7	Voortgang	1.B.1, 2.B.1, 3.B.2 en 4.B.2

Tabel 1: Leeswijzer

2 | Beschrijving van de organisatie

Verboon Maasland wil concreet en aantoonbaar maken dat we ons inspannen om CO₂ te reduceren. De visie van Verboon Maasland kenmerkt zich door het bewerkstelligen van een toonaangevend aannemingsbedrijf van kwalitatief hoogwaardige grond-, weg- en waterbouwkundige werken. Ons doel ten aanzien van de samenleving is dat deze ons herkent en respecteert omdat wij ons verantwoord opstellen ten aanzien van de wetten van onze samenleving, de democratische grondbeginselen, het milieu en energievoorraden. Wij zijn ons bewust van het impact van onze bedrijfsactiviteiten op het klimaat en zien het als onze taak om die impact te reduceren.

In 2013 zijn wij gestart met het systematisch en structureel in kaart brengen van de CO₂ emissies van onze bedrijfsvoering. Met de overname van J. den Boer /Reductum in 2016 is dit doorgezet, waarbij 2016 geldt als ons basis- en referentiejaar. Het jaarlijks monitoren van de CO₂ voetafdruk biedt onze organisatie de kans om te sturen op reductie maatregelen en de bedrijfsvoering verder te verduurzamen waarmee wij een bijdrage leveren aan een meer duurzame samenleving.

Het beleid van de directie is erop gericht te voldoen aan de voorwaarden ten aanzien van het milieu zoals omschreven in de milieuwetgeving en ISO14001. Duurzaamheid, CO₂ reductie en de continuïteit van het in 2020 behaalde CO₂ PL certificaat trede 5 maakt onderdeel uit van het beleid en de duurzame ambities van het bedrijf.

2.1 Statement organisatiegrootte

De CO₂-uitstoot in het jaar 2024, van scope 1 en 2 bedraagt 4.098 ton CO₂. Hiervan komt 4.049 ton CO₂ voor rekening van projecten (bouwplaatsen en productielocaties) en 49,2 ton door gebruik van kantoren en bedrijfsruimten. Verboon Maasland valt daarmee qua CO₂-uitstoot in de categorie Middelgrote organisatie.

2.2 Projecten met gunningvoordeel

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

- **In 2024 zijn geen projecten met gunningvoordeel aangenomen.**

3 | Emissie-inventaris rapport

3.1 Verantwoordelijke

Voor het beheren van de CO₂-Prestatieladder is Caroline Klompenhouwer de interne verantwoordelijke. Zij draagt verantwoordelijkheid voor het uitzetten van taken, toewijzen van verantwoordelijkheden en het rapporteren aan het management. Referentiejaar en rapportage

Dit rapport betreft 2024. Het jaar 2016 dient daarbij als referentiejaar voor de CO₂-reductiedoelstellingen en het monitoren van de CO₂-uitstoot.

3.2 Afbakening

Meer informatie over de Organizational Boundary van de organisatie is terug te vinden in het document 'Bepaling Organizational Boundary 2024'. Hierin is opgenomen welke gemeenschappelijke regelingen, locaties en andere factoren mee zijn genomen in de boundary.

3.3 Directe- en indirecte GHG-emissies

In dit hoofdstuk worden de berekende Green House Gas emissies (afgekort GHG-emissies) toegelicht. Het Green House Gas Protocol maakt onderscheid in verschillende scopes op basis van de herkomst van het broeikasgas. Hieruit ontstaat een zogenaamde 'inventaris aan broeikasgassen' van de organisatie die kan worden gekwantificeerd en gemanaged. Oftewel de CO₂-uitstoot die vrijkomt bij de eigen activiteiten. In de volgende paragraaf wordt de CO₂-footprint van 2022 weergegeven.

3.3.1 Berekende GHG-emissies

De directe en indirecte CO₂-emissies van Verboon Maasland bedroegen in het jaar 2024 totaal 4.098 ton CO₂. Dit is 360,5 ton meer dan in 2023 (3.737,7 ton CO₂), wat neerkomt op een toename van 9,64%

In scope 3 is de uitstoot in 2024 verminderd met 13,6%, dat is een reductie van 1.016 ton CO₂. (6.426,8 ton in 2024 t.ov. 7.443,2 ton in 2023).

Jaartal	Scope 1	Scope 2	Totaal	Scope 3
2023	3.678 ton	59,7 ton	3737,7 ton	7.443,2 ton
2024	4.049 ton	49,2 ton	4098,2 ton	6.426,8 ton
Vershil	+ 371 ton	- 10,5 ton	+ 360,5 ton	- 1.016,4 ton

3.3.2 Verbranding biomassa

In het jaar van deze rapportage vond geen verbranding van biomassa plaats bij Verboon Maasland.

3.3.3 GHG-verwijderingen

Er heeft in het jaar van deze rapportage geen broeikasgasverwijdering of compensatie plaatsgevonden bij Verboon Maasland.

3.3.4 Uitzonderingen

Er zijn geen noemenswaardige uitzonderingen te noemen op het GHG-Protocol.

3.3.5 Invloedrijke personen

Binnen de organisatie zijn geen individuele personen te benoemen die een dermate invloed op de CO₂ footprint hebben, dat gedragsverandering van deze individuele persoon alleen al zou zorgen voor een significante verandering in de CO₂-footprint.

3.3.6 Toekomst

De emissies in de paragrafen hierboven zijn vastgesteld voor 2024. In het reductieplan en beleid van de organisatie wordt beschreven welke maatregelen er in de komende jaren worden uitgevoerd. Deze zullen er samen voor moeten zorgen dat de organisatie jaarlijks 2,5% CO₂ reduceert in scope 1 en 10% in scope 2, ten opzichte van het voorgaande jaar.

3.3.7 Significante veranderingen

Zoals in paragraaf 3.2 beschreven geldt 2016 als referentiejaar. De voortgang van de reductie in CO₂-uitstoot zal beschreven worden in hoofdstuk 6 van dit document.

3.4 Kwantificeringsmethoden

Voor het kwantificeren van de CO₂-uitstoot is gebruik gemaakt van de milieubarometer van de SKAO en een Excelmodel waarbij alle energieverbruiken worden omgerekend naar CO₂-emissies. Hierbij worden de emissiefactoren van de website www.co2emissiefactoren.nl

gehanteerd. In hoofdstuk 2 van het CO₂-Managementplan van de organisatie wordt beschreven waar de brongegevens per energiestroom vandaan komen.

3.5 CO₂-Emissiefactoren

Voor de inventarisatie van de CO₂-uitstoot van Verboon Maasland over 2024 zijn de emissiefactoren uit de CO₂-Prestatieladder 3.1 gehanteerd. Omdat het gaat om specifieke emissiefactoren op nationaal niveau, zijn de gehanteerde emissiefactoren zeer geschikt voor het omrekenen van de data van de broeikasgas activiteiten naar de daarmee gepaard gaande CO₂-emissies. De emissiefactoren van de organisatie zullen te allen tijde meegaan met wijzigingen in de emissiefactoren van de CO₂-Prestatieladder 3.1.

Er zijn geen "Removal factors" van toepassing.

3.6 Onzekerheden

De gepresenteerde resultaten moeten worden gezien als de beste inschatting van de werkelijke waarden. Bijna alle gebruikte gegevens voor de berekening van de CO₂-footprint zijn gebaseerd op facturen en/of werkelijk gemeten aantallen. Hierdoor is de onzekerheidsmarge gering. Er zijn nog wel enkele onzekerheden. Deze worden onderstaand omschreven:

1. **Brandstof verbruik vrachtwagens J. den Boer zijn gebaseerd op de getankte hoeveelheden brandstof i.c.m. het gemiddeld verbruik (ervaringscijfers) waarbij de totale brandstofleverantie over 2024 is teruggerekend.**
2. **Een groot deel van de brandstofcijfers worden handmatig doorgererekend en vervolgens ingevuld in de milieubarometer, er is een geringe kans op type/overname fouten.**

3.7 Uitsluitingen

In Handboek 3.1 is de rapportage van de CO₂-emissie-inventaris over alle broeikasgassen, uitgedrukt in CO₂-equivalenten nog niet verplicht. Het is dus niet vereist overige gassen, niet zijnde CO₂ (CH₄, N₂O, HFC's, PFC's en SF₆) die vrijkomen bij operaties van de organisatie, mee te nemen in de emissie-inventaris. Dit geldt ook voor koudemiddelen (refrigerants).

3.8 Verificatie

De organisatie heeft ervoor gekozen om de emissie-inventaris niet apart te laten verifiëren door een extern bureau. De emissie-inventaris zal tijdens de externe audit middels een steekproef geverifieerd worden.

3.9 Rapportage volgens ISO 14064-1

Dit rapport is opgesteld volgens de eisen uit ISO 14064-1, paragraaf 9.3.1. In tabel 3 is een kruistabel gemaakt van de onderdelen uit ISO 14064-1 en de hoofdstukken in het rapport.

ISO 14064-1 §9.3.1	§ 7.3 GHG- REPORT CONTENT	BESCHRIJVING	HOOFDSTUK RAPPORT
A	A	Reporting organization	2
B	B	Person responsible	3.1
C	C	Reporting period	3.2
D, E	D	Organizational boundaries	3.3
F	E	Direct GHG emissions	3.4
G	F	Combustion of biomass	3.4
H	G	GHG removals	3.4
I	H	Exclusion of sources or sinks	3.4
J	I	Indirect GHG emissions	3.4
K	J	Base year	3.2
L	K	Changes or recalculations	3.4
M, T	L	Methodologies	3.5
N	M	Changes to methodologies	3.6
O	N	Emission or removal factors used	3.6
P, Q	O	Uncertainties	3.7
R	P	Statement in accordance with ISO 14064-1	3.10
S	Q	Verification	3.9

Tabel 4: Kruistabel ISO 14064-1

4 | Energiebeoordeling

Het doel van deze energiebeoordeling is de huidige en de historische energieverbruiken van de voorliggende jaren van Verboon Maasland in kaart te brengen. Middels de energiebeoordeling wordt inzicht verkregen in de grootste energieverbruikers binnen de organisatie. De CO₂-Prestatieladder vereist dat er inzicht wordt verkregen in de 80% grootste verbruikers. Hierdoor kunnen de belangrijkste processen, gebouwen en/of activiteiten die bijdragen aan CO₂-uitstoot effectief aangepakt worden. De uitgebreide analyse is uitgevoerd over 2024 en verwerkt in Excel.

4.1 Identificatie grootste verbruikers

2024



Van de totale emissie in scope 1 en 2 is 99.74% toe te schrijven aan het verbruik van brandstof, wat niet vreemd is gezien onze core business. Hierin zijn de verhoudingen in 2024 gewijzigd in relatie tot 2023.

De afgelopen jaren is er continu een verschuiving te zien in de grootste emissiestroom; was dit in 2022 goederenvervoer, in 2023 mobiele werktuigen en in 2024 wederom goederenvervoer, dit hangt allemaal nauw samen met type werkzaamheden dat is uitgevoerd.

De verschillen zijn;

1. Goederenvervoer 58% in 2024 t.o.v. 41% in 2023
2. Mobiele werktuigen 36% in 2024 t.o.v. 49% in 2023
3. Zakelijk verkeer 5,7% in 2024 t.o.v. 8,1% in 2023
4. Brandstof en Warmte 0,38% in 2024 t.o.v. 1,4% in 2023

4.2 Analyse grootverbruikers Goederenvervoer en Mobiele werktuigen (incl. baggeren)

Over de grootste emissiestroom (goederenvervoer) is een analyse uitgevoerd op de trends in CO₂-uitstoot. Daarnaast is over de grootste verbruikers een diepgaandere analyse gedaan, waarbij is onderzocht wat de huidige status is qua duurzaamheid (welke maatregelen worden reeds uitgevoerd) en welke mogelijkheden er zijn om nog om verder te verduurzamen.

Van de totale emissie is 98% toe te schrijven aan het verbruik van brandstof, wat niet vreemd is gezien onze core business, hiervan wordt 36% veroorzaakt door het brandstofverbruik van de mobiele werktuigen en 58% door goederenvervoer.

Wanneer we inzoomen op thema 1 – Goederenvervoer



Het aantal getankte liters brandstof van de vrachtwagens bij JdB/Reductum laat een toename zien van 115.655 liter in 2024 (526.744 liter) t.o.v. 2023 (411.089 liter). Dit heeft met name te maken met het type werkzaamheden, wanneer we de extra hoeveelheid brandstof omrekenen komen we uit op + ca. 377 ton CO₂, waarmee de toename van de CO₂ uitstoot in 2024 grotendeels is verklaard. Door de ingebruikname van 2 elektrische vrachtwagens bij JdB verwachten we in 2025 een reductie in het brandstofverbruik.

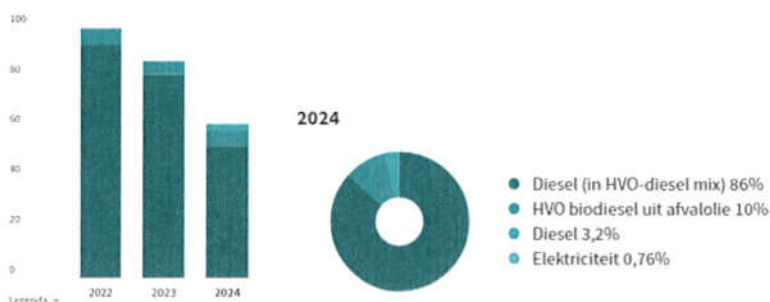
Doordat opdrachtgevers steeds meer moeite hebben met het verkrijgen van losvergunningen vindt er minder transport over water plaats.

Voor 2025 blijven we inzetten op het combineren met retourvrachten zodat vrachtwagens niet onnodig leeg terugrijden.

Onze werkzaamheden omvatten primair de inzet van mobiele werktuigen en vrachtwagens (goederenvervoer) waarbij opgemerkt moet worden dat "goederenvervoer" eigenlijk de lading niet dekt. In ons geval betreft dit het transporteren van vrijkomende grondstoffen, wat tot onze core business behoort. Afhankelijk van type werk en omzet blijven dit altijd de grootverbruikers, alternatieve brandstoffen en geëlektrificeerd materieel dragen bij aan reductie, hierop wordt de komende jaren maximaal ingezet.

Wanneer we inzoomen op thema 2 – Mobiele Werktuigen

Onder de mobiele werktuigen vallen Hydraulische graafmachines, kranen, pompen, baggermaterieel en aggregaten. Het brandstof verbruik wordt bepaald aan de hand van de leveranties in combinatie met de getankte hoeveelheid brandstof, waarbij onderscheidt wordt gemaakt in leveranties op projecten, gebruik van tankcards en soort brandstof.



Het brandstof verbruik voor mobiele werktuigen is afgenomen. Dit komt met name door de inzet van elektrisch materiaal bij 2 raamcontracten voor baggerwerkzaamheden, de 2 uitgevoerde pilot projecten met waterstof, daarnaast is de Cutterzuiger minimaal ingezet in 2024.

De toepassing van waterstof als energiebron is verder uitgerold. Dit hebben we gedaan in samenwerking met Genpower. Begin 2024 is een waterstofgenerator aangeschaft, welke direct is ingezet op 2 pilot projecten in Q3 en Q4 van 2024. Hiermee tonen we aan dat waterstof een goed en schoon alternatief is voor fossiele brandstof. De ervaringen van deze 2 pilotprojecten worden gebruikt om de toepassing van waterstof verder door te ontwikkelen.

4.3 Trends in energieverbruik en voortgang CO₂-reductie

Verboon Maasland ziet de vervanging van ouder materieel door moderner elektrisch of hybride materieel als trend voor de komende jaren. Waterstof biedt mogelijkheden, deze ontwikkelingen volgen we op de voet maar brengen ook nog (omgeving) risico's met zich mee.

De inzet van bio-diesel speelt een grote rol in de reductie van CO₂, maar heeft ook als risico dat wij onszelf uit de markt prijzen bij opdrachtgevers vanwege de hogere kosten.

Zolang (nog) niet alle opdrachtgevers bereid zijn iets extra's te betalen voor een meer duurzame uitvoering, blijven we achter de feiten aanlopen. Door middel van het organiseren van bijeenkomsten met onze ketenpartners én opdrachtgevers blijven we dit onder de aandacht brengen.

De mogelijkheden van circulariteit van vrijkomende (afval)materialen en de wijze van toepassing binnen of buiten een lopend project worden verder onderzocht. Dit kan gaan over vrijkomende grond, baggerspecie of afval. Naast hergebruik is het beperken van transporten (brandstof) ook een punt van aandacht. Wij zien hergebruik van vrijkomende grond of bijv. hout -binnen een project- als een van de oplossingen die aan opdrachtgevers wordt voorgelegd.

Naast bovenstaande maatregelen gaan we de komende jaren verder investeren in duurzame vervanging/aanschaf van materieel;

- Vervanging motor Susanna II door stage V motor (was stage 1)

- Aanschaf 2e Mteck volledig elektrische draadkraan
- VM Levering Etec bandenkraan mei 2025
- JdB Levering Etec rupskraan mei 2025
- Levering 2 elektrische Volvo's aan JdB Q1 2025 (vervanging)

Tevens is er door de toepassing van grotere rijplaten op projecten minder stop en optrek belasting voor de vrachtwagens, waarmee brandstof besparing plaatsvindt.

Bedrijfseconomische redenen kunnen soms leiden tot andere keuzes.

De verdere verduurzaming van het wagenpark (personenauto's) is een trend die de komende jaren verder wordt doorgezet, net als een meer duurzame en/of innovatieve uitvoering van projecten. Elektrificeren is een realistisch speerpunt, echter de infrastructuur moet hierop aansluiten.

De ontwikkeling van licht elektrisch materieel gaat snel en de verwachting is dat het voor 2030 haalbaar is om met deze machines projecten emissievrij uit te voeren. Maar voor het zwaardere materieel zal dat nog niet het geval zijn. Enerzijds omdat deze machines te veel energie nodig hebben, anderzijds omdat dit materieel in kleinere oplages en voor een wereldwijde markt wordt ontwikkeld. Voor het zwaardere materieel zal het waarschijnlijk nog jaren duren voordat deze af-fabriek op de markt verschijnen. Elektrificatie lijkt niet de oplossing voor zwaardere machines omdat te weinig elektriciteit voorhanden is.

Het is belangrijk dat de vraag naar emissieloos door opdrachtgevers niet stagneert!

De inzet van battery-packs voorziet in een praktische maar kostbare oplossing.

4.4 Voorgaande energiebeoordelingen

De afgelopen jaren zijn energie-audits uitgevoerd over het brandstof- en gasverbruik van Verboon Maasland. Daaruit zijn de volgende conclusies en verbeterpunten naar voren gekomen.

2023

- Conclusie 1 Testen met waterstof promoten bij opdrachtgevers
- Conclusie 2 Biobrandstof is goed alternatief maar OG wil niet altijd meer betalen
- Conclusie 3 Te weinig capaciteit of mogelijkheden elektrisch opladen materieel

2024

- Conclusie 1 Meer gasverbruik vanwege uitbreiding locatie Maasland
- Conclusie 2 Elektrisch werken niet overal mogelijk vanwege beperkte laadmogelijkheden en/of capaciteit, accu-/batterypacks is goed alternatief maar kostbaar en geeft extra transportbewegingen bij gebrek aan plaatselijke laadmogelijkheden
- Conclusie 3 Waterstof blijkt goed alternatief, maar is kostbaar en vraagt tijdige en duidelijke communicatie met de omgeving/stakeholders van het betreffende project. Groene waterstof is minimaal beschikbaar.

4.5 Conclusies en aanbevelingen

Gebaseerd op de bovenstaande analyses worden hieronder een aantal maatregelen benoemd die ervoor kunnen zorgen dat het gas-, elektra- en brandstofverbruik de komende jaren afnemen.

Brandstofverbruik

- Bij vernieuwing of vervanging materieel inzetten op elektrisch;
- Toepassing waterstof vergroten;

- Inzet van biodiesel daar waar dit financieel verantwoord is;
- In gesprek blijven met medewerkers (bewustwording ook in combinatie met hoge brandstofprijzen)
- Retourvrachten vrachtwagens, verminderen transportbewegingen;
- Hergebruik vrijkomende materialen bij voorkeur op locatie, i.p.v. afvoeren naar afvalverwerkers of stortlocaties
- Inkoopbeleid aangepast voor personenauto's:
 - Kantoormedewerkers mogen bij vervanging alleen kiezen voor elektrisch
 - Indien elektrisch niet mogelijk is, de meest duurzame keuze
 - Fietsregeling personeel

Gasverbruik/Elektraverbruik/Etc.

- JdB is inmiddels overgestapt naar groene stroom; zonnepanelen zijn niet mogelijk;
- Bij VM elektriciteitscontract omgezet naar groen (was eenzijdig aangepast naar grijs als gevolg van verhuizing werkplaats);
- Bij nieuwbouw VM 2026 duurzame oplossingen voorzien in ontwerp kantoorpand;
- Elektrische laadpalen (bij)plaatsen in Maasland en Lienden;
- Gebruik maken van "groene" bouwketen;
- Op project locaties gebruik maken van zonne-energie

5 | Strategisch plan scope 3

Verboon Maasland vindt het belangrijk om inzicht te krijgen in haar belangrijkste scope 3 emissies. Om dit inzicht te krijgen is er een kwalitatieve en kwantitatieve dominantie analyse uitgevoerd. Zie scope 3 document.

Significante scope 3 emissies

Aan de hand van zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve scope 3 analyse zijn de emissies in de keten van Verboon Maasland in kaart gebracht.

Kwalitatieve scope 3 analyse

Op basis van een indeling in Product-Marktcombinaties en de kwalitatieve benoeming van de grootte van invloed en mogelijkheden die Verboon Maasland op de verschillende Product-Marktcombinaties heeft, is de volgende top 3 naar voren gekomen:

- 1. Kleiwinning**
- 2. Bouwkuipen**
- 3. Baggeren**

Kwantitatieve scope 3 analyse

Aan de hand van de 15 GHG-genererende categorieën voor scope 3 is een kwantitatieve analyse opgesteld. Bij deze kwantitatieve analyse is ook per categorie een inventarisatie gemaakt van welke ketenpartners betrokken zijn en welke reductiemogelijkheden er zijn (zie Excel-bestand Scope 3 Analyses). Zie hieronder de resultaten van de meest significante scope 3 categorieën voor Verboon Maasland:



CO2-voortgang scope 3

TABEL V1. VOORTGANG JAARLIJKSE SCOPE 3 EMISSIES

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar
UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES						
Aangekochte goederen en diensten	6.416.0	6.243.9	10.928.0	3.469.0	2.972.8	2.402.0
Kapitaal goederen	-	-	-	205.3	-	-
Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2)	-	-	-	-	-	-
Upstream transport en distributie	1.252.5	563.6	1.690.0	1.689.5	1.852.7	913.2
Productieafval	106.0	78.6	104.0	367.4	222.4	235.3
Zakelijk reizen (niet in scope 1 of 2)	12.0	8.5	16.0	9.2	-	-
Woon-werkverkeer	133.9	126.8	34.0	21.7	-	-
Upstream geleaste activa	-	-	-	1.548.1	2.395.3	2.876.4
TOTAAL UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	7.920.4	7.021.3	12.772.0	7.310.3	7.443.2	6.426.8
DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES					0	
TOTAAL DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	-	-	-	-	-	-
TOTALE EMISSIES	7.920.4	7.021.3	12.772.0	7.310.3	7.443.2	6.426.8

Voor de komende jaren zien we een trend in het duurzamer inkopen van goederen en diensten en het meer betrekken van leveranciers. Met name de transportafstanden van de te leveren goederen (binnenland of buitenland) en de wijze van productie spelen hierin een belangrijke rol.

Daarnaast is het voorkomen van afval of het hergebruiken van vrijkomende materialen een belangrijke trend. Verboon Maasland wil vrijkomende materialen bij projecten, waar mogelijk hergebruiken binnen de projecten zodat afval wordt gereduceerd. Ditzelfde geldt voor grondstromen zodat er minder inhuur van transport nodig is.

Doordat de meesten projecten door ons worden uitgevoerd op basis van bestek eisen van de opdrachtgever, is er weinig ruimte om eigen keuzes te maken t.a.v. leveranciers. We kunnen wel onze invloed aanwenden om in gesprek te gaan met de opdrachtgever.

In het kader van onze ketenverantwoordelijkheid wijzen wij opdrachtgevers (semi/overheid) over de geboden subsidie mogelijkheden t.b.v. verduurzaming van uit te voeren projecten (SPUK regeling).

Voortgang ketenanalyse(s)

De voortgang van de -in 2023 opgestelde- keten analyses kunnen we als volgt samenvatten:

Ketenanalyse Inhuur

Door jaarlijks een duurzaamheids-/kennissessie te organiseren met de onderaannemers (inhuur) is het bewustzijn bij de ketenpartners vergroot, tijdens de bijeenkomst wordt informatie gedeeld en helpen we elkaar bij het proces om een CO2 footprint op te stellen. Het ligt in de lijn der verwachting dat 75% van de top 10 ingehuurd partijen in 2025 over een CO2 footprint beschikt. Binnen inkoop wordt vaker zaken gedaan met inhuur die beschikt over certificering t.a.v. duurzaamheid (CO2 PL/ISO14001) Dit houdt in dat de top 10 inhuur per jaar kan verschillen.

Ketenanalyse verhuur/onder-aanneming materieel

Met de aanschaf (2023) en inzet van meer elektrisch materieel in 2024 is een grote stap gezet richting de doelstelling voor 2028 (50% van het in te zetten/verhuurde materieel is elektrisch. Het gestelde doel: 10% reductie in 2025 bij al het verhuurde materieel t.o.v. 2022 lijkt haalbaar.

Reductiestrategie scope 3

Voordat er een strategie geformuleerd wordt, is er aan de hand van de 15 GHG-categorieën een analyse uitgevoerd over de mogelijkheden die Verboon Maasland heeft om de up- en

downstream emissies te beïnvloeden, inclusief de betrokken ketenpartners. De resultaten van deze analyse zijn terug te vinden in 5.A.1, Kwantitatieve Analyse. In de volgende paragrafen wordt beschreven voor welke strategie er uiteindelijk is gekozen om de scope 3 emissies te beïnvloeden en te reduceren.

Inventarisatie reductiestrategieën

Onderstaand is een opsomming gegeven van de relevante mogelijk strategieën in de keten + bijbehorende autonome acties:

- ✓ Inkoop: alternatieve producten stimuleren en ontwikkelen. Bij inkoopbeleid de verplichting tot voeren CO₂-reductiebeleid opstellen (bij onderaannemers).
- ✓ Inzet materieel derden: zuinigheid/milieulabel als criterium bij inhuur van materieel, in overleg met onderaannemers/concern over mogelijkheden van besparing.
- ✓ Transport derden: verminderen van transportkilometers door plannen van combinatie ritten, toepassing bio brandstof of elektrische vrachtwagens, letten op maximale belading en waar mogelijk per schip te vervoeren.
- ✓ Afval: verminderen van afval door direct hergebruik van materiaalstromen in hetzelfde of andere projecten, scheiden van afval op kantoor en/of op de werf, rechtstreeks terugbrengen van afvalmaterialen (vnl. metalen) naar producent (i.p.v. afvalverwerker).
- ✓ Circulaire toepassing (vrijkomende) grondstromen binnen projecten of over projecten heen

Verboon Maasland kiest ervoor zich te focussen op de strategie; inzet materieel derden en Inkoop. Daarbij is een kwantitatieve doelstelling geformuleerd die zich richt op inzet materieel derden. Deze doelstelling is opgenomen in hoofdstuk 6 'Doelstellingen'.

Ketenpartners

In deze paragraaf worden de belangrijkste ketenpartners van Verboon Maasland benoemd die betrokken zullen worden bij het realiseren van de scope 3 doelstelling. Deze ketenpartners zullen benaderd worden om informatie met betrekking tot CO₂-reductie in de keten of de organisatie aan te leveren.

KETENPARTNER	TYPE AAN TE LEVEREN GEGEVENS
Den Hartog	Alternatieven voor reguliere brandstof
Opdrachtgevers/overheden	Eisen t.a.v. uitvoering werkzaamheden, inzet op vervoer over water of elektrificeren beïnvloeden aan de voorkant (acquisitie/overleg)
Onderaannemers / transporteurs Top 5 onderaannemers Verboon Maasland en top 5 onderaannemers J. den Boer.	Type materieel, brandstof verbruik, reductie voorstellen, CO ₂ beleid, rit registratie, mogelijkheden tot verbetering, ondersteuning bieden bij het inzichtelijk maken van CO ₂ uitstoot.

6 | Doelstellingen

In dit hoofdstuk worden de doelstellingen van de organisatie voor de komende jaren gepresenteerd. In dit hoofdstuk zijn de volgende onderwerpen terug te vinden:

- **Ambitiebepaling naar aanleiding van sectorvergelijking**
- **Ambitiebepaling naar aanleiding van de maatregelenlijst SKAO**
- **Hoofddoelstelling scope 1 en 2 emissies**
- **Doelstelling scope 1 emissies**
- **Doelstelling scope 2 emissies**
- **Doelstelling business travel**
- **Doelstelling alternatieve brandstoffen**
- **Doelstelling reduceren energieverbruik**
- **Deelname aan initiatieven**

Halfjaarlijks wordt door de organisatie gemonitord of er voldoende voortgang plaatsvindt in de beoogde CO₂-reductie.

6.1 Ambitiebepaling

Onze ambitiebepaling m.b.t. het nieuwe handboek 4.0 is voor 2026 gesteld op trede 2.

Voor het komende jaar zien we een trend in het duurzamer inkopen van goederen en diensten en het nog meer betrekken van leveranciers. Met name de transportafstanden van de te leveren goederen (binnenland of buitenland) en de wijze van productie spelen hierin een belangrijke rol.

Daarnaast is het voorkomen van afval of het hergebruiken van vrijkomende materialen een belangrijke trend. Verboon Maasland wil vrijkomende materialen bij projecten, waar mogelijk hergebruiken binnen de projecten, circulaire toepassing, zodat afval wordt gereduceerd. Vrijkomende grondstoffen kunnen via een grondbank worden verhandeld binnen de regio/binne projecten.

Doordat de meesten projecten door ons worden uitgevoerd op basis van bestek eisen van de opdrachtgever, is er weinig ruimte om eigen keuzes te maken t.a.v. leveranciers. We gebruiken wel onze invloed om in gesprek te gaan met opdrachtgevers.

In het kader van onze ketenverantwoordelijkheid wijzen wij opdrachtgevers (semi/overheid) over de geboden subsidie mogelijkheden t.b.v. verduurzaming van uit te voeren projecten (SPUK regeling).

6.1.1 Vergelijking met sectorgenoten

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om reductiedoelstellingen op te stellen die zowel ambitieus als realistisch zijn. Om te kunnen bepalen hoe ambitieus de doelstellingen en maatregelen zijn van de organisatie is er gekeken naar sectorgenoten. Zie hieronder een korte samenvatting van de doelstellingen en maatregelen die zij zichzelf stellen:

✓ **Sectorgenoot 1 - Groeneveld GWW.**

Zij hebben als doel gesteld om 35% CO₂ reductie in scope 1 en 2 te reduceren in 2025 t.o.v. 2018. Om deze doelstelling te realiseren hebben zij de volgende maatregelen genomen: overstappen naar groene stroom, toepassing HVO brandstof, ontwikkelingen elektrisch (hand)materieel.

✓ **Sectorgenoot 2 Kroes Aannemingsbedrijf B.V.**

Zij hebben als doel gesteld om 10 % CO₂ op scope 1 te reduceren in 2026 t.o.v. 2023. Om deze doelstelling te realiseren hebben zij de volgende maatregelen genomen: Brandstof verbruik wagenpark en materieel reduceren, verwarming projectlocaties. Daarnaast hebben zij als reductie doelstelling 100% reductie op scope 2 in 2026 t.o.v. 2023. Dit willen zij doen door groene elektriciteit.

6.1.2 Maatregelenlijst SKAO

De maatregelenlijst van de SKAO is ingevuld conform de situatie in 2024, aangezien deze niet met terugwerkende kracht kan worden ingevuld voor voorliggende jaren. De maatregelen die hierin worden genoemd zijn voornamelijk generiek, maar geven een goed beeld van de maatregelen en doelstellingen die Verboon Maasland wil behalen.

De algemene conclusie naar aanleiding van deze maatregelenlijst is dat de organisatie al vrij vooruitstrevend is op het gebied brandstof, elektrisch materieel, elektriciteit en beleid t.a.v. personenauto's.

6.1.3 Conclusie ambitiebepaling

Verboon Maasland heeft naar aanleiding van bovenstaande vergelijkingen en de maatregelenlijst geconcludeerd dat de reductiedoelstelling gepresenteerd in de volgende paragraaf voldoende ambitieus is. In vergelijking met andere organisaties moeten we realistisch zijn en kijken op welke onderdelen we daadwerkelijk nog voordeel kunnen behalen. De organisatie schat zichzelf op het gebied van CO₂-reductie in als middenmoter.

Op basis van de werkzaamheden die wij uitvoeren kunnen we niet veel meer doen dan kijken naar m.n. de brandstof. Binnen ons eigen materieel/wagen park kunnen we stappen maken in verduurzaming van het materieel maar hierin zijn we afhankelijk van de mogelijkheden, ontwikkelingen en financiële ruimte.

Investerings op dit vlak zijn groot en vragen veel van de organisatie, naast de op handen zijnde (noodzakelijke) nieuwbouw/verhuizing van de locatie Maasland. Voor een aantal investeringen is een subsidieaanvraag ingediend.

Ten aanzien van de inkoop van materialen zijn we veelal afhankelijk van opdrachtgevers, binnen de keten gebruiken we onze verantwoordelijkheden en doen we ons best opdrachtgevers te overtuigen van de inzet van duurzaam materiaal en materieel.

Ten aanzien van de ambitiebepaling voor de toekomst moet rekening worden gehouden met de eisen die gesteld worden in het nieuwe handboek, versie 4.0.

6.2 Hoofddoelstelling

De organisatie heeft zich tot doel gesteld om jaarlijks, 2,5% CO₂ te realiseren, gemeten vanaf het referentiejaar 2016. Voor 2025 is de doelstelling aangepast, zie hieronder.

DE CONCRETE JAARDOELSTELLING VOOR 2025 SCOPE 1 EN 2 DOELSTELLING ORGANISATIE VERBOON MAASLAND

Verboon Maasland wil in 2025 ten opzichte van 2024

Scope 1 : 2,5% reductie t.o.v. 2024

Scope 2 : 10% reductie t.o.v. 2024

Bovengenoemde doelstelling is gerelateerd aan de omzet die is behaald in van 2024.

CO ₂ -Reductie doelstellingen	Reductie op emissie
SCOPE 1 – Brandstof	
Overschakelen naar HVO voor materieel, daar waar mogelijk	0,5%
Verder verduurzamen Lease auto's (benzine/elektrisch rijden)	0,5%
Verdere elektrificatie/verduurzaming materieel	0,5%
Inzet duurzaam materieel maximaliseren	0,5%
Toepassing waterstof ipv diesel	0,5%
	2,5%
SCOPE 2 – Elektriciteitsverbruik	
Overall Groene stroom	9,9%
Bewustwording energie verbruik (lichten uit, apparaten uitschakelen, LED verlichting)	0,1%
	10,0%
SCOPE 3 – Productie afval / Aangekochte goederen en diensten	
Duurzamer inkopen	1,0%
Circulaire toepassing vrijkomende (afval) materialen (binnen project) hergebruiken	0,5%
Bewustwording in de keten	1,0%
	2,5%

SCOPE	MAATREGEL	CO2 reductie binnen scope	Actie	KPI	Planning	Verantwoordelijk
1	Overschakelen naar meer duurzame brandstof (HVO)	0,5 %	Instrueren medewerkers en onderaannemers	Opnemen in calculatie proces, TBM, bijeenkomst OA	Continu	Directie/BL/Uitvoerders Calculatie/Tendermanager
1	Elektrificatie materieel, daar waar mogelijk inzetten	1,0%	Investeren in duurzaam zwaar materieel	Beleid/investering	Continu	MT & Directie
1	Vervanging diesel personen auto's (bezine/elektrisch)	0,5%	Lease regeling aangepast		2024	Directie / PZ
1	Retourladingen bij kleileveranties	0,5%	Contacten uitbreiden, retourvrachten zoeken	Brandstofverbruik	2025	Directie JdB
2	Overschakelen naar groene stroom of alternatief	9,9%	Bij nieuwbouw en gebruik accu pakketten/opladen	Certificaat/groene stroom checker	2025/2026	Directie Houdstermij. JdB 2023 gerealiseerd
2	Vergroten bewustzijn medewerkers	0,1	Herhalen / aanspreken	TBM / onderbouwen met cijfers	2025/2026	Iedereen
3	Duurzamer inkopen	1,0%	Controle in de keten, in gesprek gaan met OG /keten partners	Certificaten	2020/2021	Directie/MT/Calculatie/ werkvoorber./OG/Ketenpartners
3	Circulaire toepassing vrijkomende materialen (afval) binnen een project	1,5%	In gesprek gaan met OG, baggerconsortium,	Reduceren afval	continu	Calculatieafd./uitvoerders en OG, innovatieve oplossingen, participatie

6.3 Deelname aan initiatieven

Vanuit de CO2-Prestatieladder wordt gevraagd om deelname aan sector- of keteninitiatieven. De gedachte achter deelname aan een initiatief is dat door interactie met andere bedrijven en overheden informatie kan worden uitgewisseld en in samenwerking nieuwe ideeën en

ontwikkelingen op het gebied van CO₂-reductie tot stand kunnen komen, onderstaand de initiatieven waaraan wij deelnemen.

6.3.1 De Groene Koers

Dit initiatief is een sectorplatform van Bouw & Infra. Het doel van De Groene Koers is om door middel van een ketensamenwerking in de sector te komen tot realistische, haalbare en betaalbare maatregelen op het gebied van emissiereductie. Met behulp van de Groene Koers voor Bouw, Infra en Groen (DGK) gaat de sector versneld werken aan emissiereductie en op termijn naar zero emissie. In samenwerking met en via kennisdeling tussen overheid, marktpartijen, kennisinstellingen en andere initiatiefnemers initiëren we Koersprojecten om daadwerkelijk tot emissiereductie te komen. De Groene Koers (DGK) is een initiatief van Bouwend Nederland, BMWT, CUMELA, VHG en MKB Infra met als doel versnelling naar een uitstootvrije(re) sector in 2030. Mobiele werktuigen en materieel in de Bouw, Infra & Groen zullen steeds minder emissies, zoals CO₂, NO_x en fijnstof moeten uitstoten om klimaatdoelstellingen te realiseren. We dragen op deze manier bij aan de praktische invulling van: Klimaatakkoord, Schone Lucht Akkoord, Green Deal Duurzame Logistiek in de Bouw, Green Deal Het Nieuwe Draaien en Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES).

De doelen worden bereikt via Koersprojecten, de spil van De Groene Koers. Een Koersproject is een tijdelijke samenwerking waarmee op projectmatige wijze een idee of vraagstuk in relatie tot DGK verder ontwikkeld en/of samen opgelost wordt. De Koersprojecten hebben ten doel om emissie reducerende maatregelen in de praktijk te beproeven en aan te tonen, om de benoemde stimulansen te concretiseren en om kennis te delen. De Koersprojecten zijn daarmee de aantoonbare resultaten van De Groene Koers.

6.3.2 CO₂ platform vakgroep grondwerk Bouwend Nederland

Doelstelling van de vakgroep is om binnen de grondwerk MKB bedrijven van Bouwend Nederland informatie uit te wisselen en elkaar verder te helpen.

6.3.3 Emissieloos Netwerk Infra (ENI)

Het realiseren van de transitie op weg naar emissieloos bouwen is gebaat bij een groep koplopers die elkaar snel weten te vinden en over de grenzen van de eigen sector heen kunnen en willen kijken. Vanuit het besef dat projecten ook kunnen mislukken en oog hebben voor de kansen en de bedreigingen van de transitie. Daar is de aanpak dan ook op gericht.

Niet alleen het aanbod in kaart brengen maar ook vraag creëren is van groot belang. Door collectief vanuit de gehele sector duidelijk te maken wat het vervangingspotentieel is, ontstaat commercieel (ontwikkel)perspectief voor leveranciers en kan met andere partijen (ook overheden) gesproken worden over belemmeringen die de transitie in de weg staan. Rol aannemers => vraagbundeling, kennisbundeling t.b.v. standaarden, gebruikerservaringen verzamelen, pilots organiseren.

Binnen het ENI is de rolverdeling als volgt;

Rol leveranciers => ketenvorming, kennisbundeling t.b.v. standaarden, ondersteunen pilots.

Rol overheid => versterken vraag, financiële prikkels voor koplopers, lange termijn verdienmodellen (mede) ontwikkelen, in uitvraag stimuleren van emissie loze projecten en ondersteunen pilots.

Rol kennisinstellingen en onderwijs => verzamelen kennis, ontwikkeling, rol spelen in netwerk, zorgen voor verbindingen en ondersteunen pilots.

6.3.4 Stichting Nederland CO₂ Neutraal

Stichting Nederland CO₂ Neutraal stimuleert en ondersteunt organisaties om uit te groeien tot een klimaat neutrale onderneming: schoner en minder afhankelijk van fossiele brandstoffen, met respect voor mens en milieu. Elk kwartaal vindt een uniek event plaats -met waardevolle workshops- voor organisaties die actief aan de slag willen met CO₂-reductie en duurzaam ondernemen.

6.3.5 Het circulaire baggerconsortium / Blue City

Circulariteit bij baggerspecie betekent het zoveel mogelijk hergebruiken van bagger in plaats van het storten als afval. Dit gebeurt bijvoorbeeld door baggerspecie te gebruiken als bouw materiaal, voor landaanwinning of als grondstof voor andere producten.

Het circulaire bagger consortium is een meerjarig traject waarbij onder andere baggeraars, waterschappen, aannemers en gemeenten bij elkaar komen om de verandering door te voeren die nodig zijn om een circulaire baggerketen te realiseren. Dat doen zij niet alleen, maar met Blauwe Bagger en Noorderwind.

Blauwe bagger is bezig met het scheiden van baggerspecie, en deze individuele stromen verwaarden in de reguliere bouw. Noorderwind begeleidt innovatieprocessen in de nieuwe economie. Samen organiseren en bouwen we aan Hét Circulaire Bagger Consortium.



6.3.6 Kerngroep Duurzaamheid – Vereniging van waterbouwers

De Kerngroep Duurzaamheid zet zich in om de omstandigheden te creëren voor de sector om op een verantwoorde en realistische manier de transitie te kunnen maken naar schoner en waar mogelijk emissieloos materieel.

7 | Voortgang

In onderstaand figuur is de voortgang van de CO₂-uitstoot van Verboon Maasland opgenomen.

	CO2 tonnen per jaar	Omzet € per jaar	CO2/€	Vershil	Aantal medewerkers	CO2 emissie p/med.	Vershil
2016	5.024	26.500.000	0.19		82	61.3	
2017	4.693	26.900.000	0.17	-8.42%	82	57.2	-6.59%
2018	5.101	24.866.000	0.21	7.89%	80	63.8	4.07%
2019	4.252	22.000.000	0.19	0.00%	77	55.2	-9.87%
2020	3.984	26.891.000	0.15	-22.02%	77	51.7	-15.55%
2021	3.469	30.900.000	0.11	-40.91%	78	44.5	-27.41%
2022	4.577	32.097.399	0.14	-24.95%	78	58.7	-4.23%
2023	3.738	35.263.200	0.11	-44.21%	76	49.2	-19.72%
2024	4.098	31.755.902	0.13	-32.08%	76	53.9	-11.99%

In bovenstaand overzicht laten we zien welke reductie we hebben behaald i.r.t. het referentiejaar 2016, echter wanneer we 2024 vergelijken met 2023 zien we een toename van de CO₂ uitstoot per medewerker van ruim 7%.

7.1 Voortgang project met gunningsvoordeel

Er loopt geen project met gunningsvoordeel.

7.2 Voortgang maatregelen met betrekking tot scope 3 – ketenanalyses

Ketenanalyse 1 - Inhuur

In 2024 heeft er wederom een brainstorm bijeenkomst voor de top 10 onderaannemers plaatsgevonden. Hierbij is de doelstelling om de CO₂ uitstoot van hen in kaart te brengen en elkaar te ondersteunen in dit proces, hierbij worden duurzame maatregelen in de keten uitgewisseld.

In 2024 hebben wij een pilot project uitgevoerd in opdracht van en in samenwerking met het waterschap Hoogheemraadschap van Rijnland waarbij waterstof is toegepast als brandstof voor het materieel. Tijdens dit project is een bijeenkomst georganiseerd met de overige waterschappen om verder te praten over de duurzame mogelijkheden bij de uitvoering van GWW projecten. Tijdens deze pilot hebben wij aangetoond dat waterstof als brandstof een duurzaam alternatief is voor fossiele brandstoffen.

In 2025 zal een 2^e waterstof project als pilot worden uitgevoerd voor het Havenbedrijf Rotterdam.

Ketenanalyse 2 – verhuur elektrisch materieel/onderaanneming

Vanaf januari 2024 is de verhuur/inzet van elektrisch materieel sterk toegenomen. Voor 2 waterschappen is gedurende 4 maanden volledig elektrisch gebaggerd. Daarnaast worden er 2 elektrische vrachtwagen geleverd bij JdB in januari 2025 en een Etec rupskraan in mei 2025.

Bij opdrachtgevers vindt continu acquisitie plaats voor de promotie van de inzet van elektrisch materieel.

7.3 Scope 1 | Subdoelstelling

Buiten de genoemde doelstelling zijn er geen subdoelstellingen, anders dan bewust met brandstof omgaan en daar waar mogelijk en financieel acceptabel de toepassing van HVO, inzet van elektrisch materieel of waterstof.

7.4 Scope 2 | Subdoelstelling gasverbruik

Om het gasverbruik en de bijbehorende CO₂-uitstoot te kunnen verlagen zijn geen maatregelen geïnventariseerd die op de organisatie van toepassing zijn, gezien het feit dat het gasverbruik relatief laag is en hier geen significantie reductie valt te behalen. Bij het ontwerp van het nieuw te bouwen kantoor van VM alternatieve mogelijkheden bekeken.

7.5 Scope 2 | Subdoelstelling elektraverbruik

Om het elektraverbruik en de bijbehorende CO₂-uitstoot te kunnen verlagen zijn maatregelen geïnventariseerd die op zowel J. den Boer als op Verboon Maasland van toepassing zijn. Dit is ingeschat op een verlaging van het verbruik van 10% in 2025. Ook hier geldt dat bij het ontwerp van het nieuw te bouwen kantoor van VM alternatieve mogelijkheden worden bekeken, daarnaast worden de groene stroom contracten continu gemonitord en de piektijden van het verbruik in kaart gebracht.

Voor de komende jaren wordt gekeken naar de vervanging van de huidige keten door groene keten, voorzien van zonnepanelen en elektrische verwarming.

7.6 Scope 3 | Subdoelstelling afvalreductie

Hier zijn geen subdoelstellingen voor gedefinieerd.

Ondertekening

Auteur(s):	Houdstermij. Verboon Maasland
Kenmerk:	CO2-REDUCTIEPLAN N5
Datum:	28-5-2025
Versie:	1.0
Verantwoordelijke manager:	Caroline Klompenhouwer