

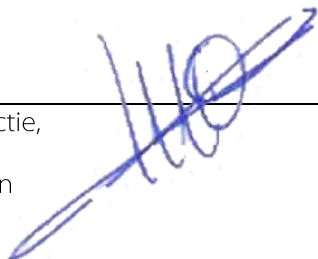
Voortgangsrapportage CO₂-reductie 2023

Scope 1, 2 en 3

Namens de directie,

M.S.L. Heuvelman

26 april 2024



Inhoudsopgave

1	Doel en reikwijdte van de voortgangsrapportage	3
1.1	Actuele inventarisatie van CO ₂ -uitstoot.....	3
1.2	Voortgang van CO ₂ -reductiedoelen scope 1 en 2.....	4
1.3	Voortgang van de reductiedoelen – scope 3.....	5
1.4	Projecten met gunningsvoordeel	6
1.5	Verbeterpotentieel	6

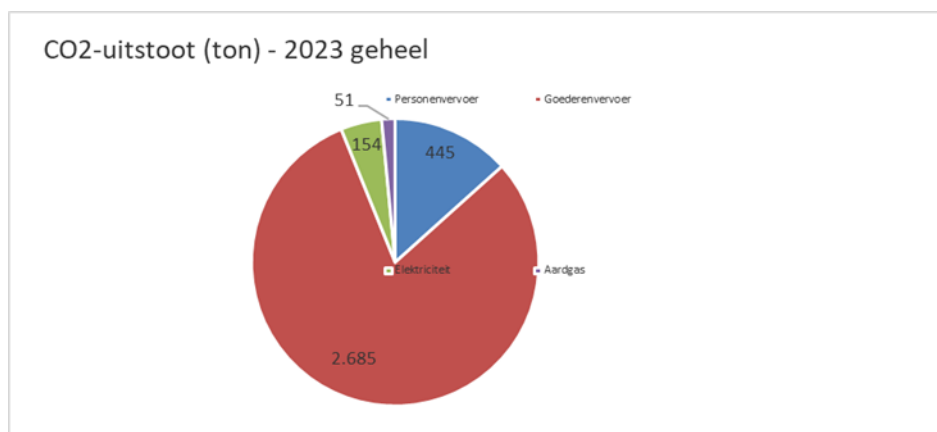
1 Doel en reikwijdte van de voortgangsrapportage

Het doel van deze voortgangsrapportage is inzicht geven in de actuele CO₂-inventarisatie, de beoogde reductiedoelen en de maatregelen om deze doelen te behalen, de voortgang van de acties en resultaten om te komen tot de gestelde doelen die bijdragen aan een effectieve reductie van de CO₂-uitstoot. Tevens worden kansen voor verbetering aangegeven.

1.1 Actuele inventarisatie van CO₂-uitstoot

Hieronder zijn de emissies over 2023 weergegeven, zowel in matrix als in diagram. De analyse zelf is terug te vinden in het document "CO₂-inventarisatie 2023".

TOTAAL 2023 - geheel				
Hoeveelheid CO ₂ - Scope 1			3.151 ton	94%
Hoeveelheid CO ₂ - Scope 2			184 ton	6%
Totale hoeveelheid CO ₂			3.335 ton	100%
Personenvervoer			445 ton	13%
Goederenvervoer			2.685 ton	81%
Elektriciteit			154 ton	5%
Aardgas			51 ton	2%



Na analyse van de CO₂-emissie inventarisatie van het kalenderjaar 2023 blijkt dat met betrekking tot de scope 1-emissies de grootste CO₂-uitstoot gerelateerd is aan het vervoer van goederen (82%). Met betrekking tot de scope 2-emissies is de grootste CO₂-uitstoot gerelateerd aan elektriciteit (76%). Aangezien de scope 1-emissies maar liefst 96% is van de totale CO₂-uitstoot in 2023, is de grootste winst op gebied van reductie van CO₂-uitstoot dus te behalen op vermindering van gasolieverbruik door het materieel (schepen, grondverzetmaterieel, funderingsmachines). Ondanks dat wordt verwacht dat de absolute effecten kleiner van omvang zijn, is ook reductie van CO₂-uitstoot als gevolg van elektriciteitsverbruik opgenomen in de doelstellingen.

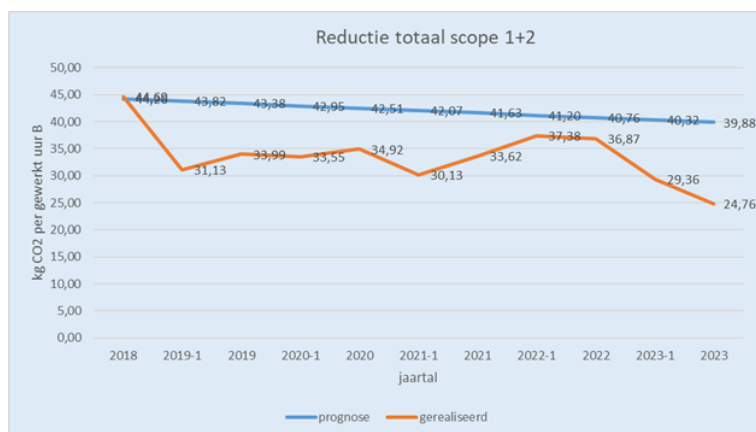
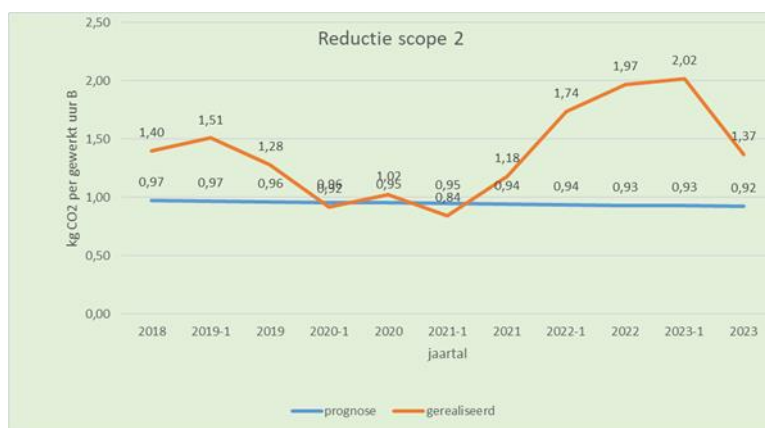
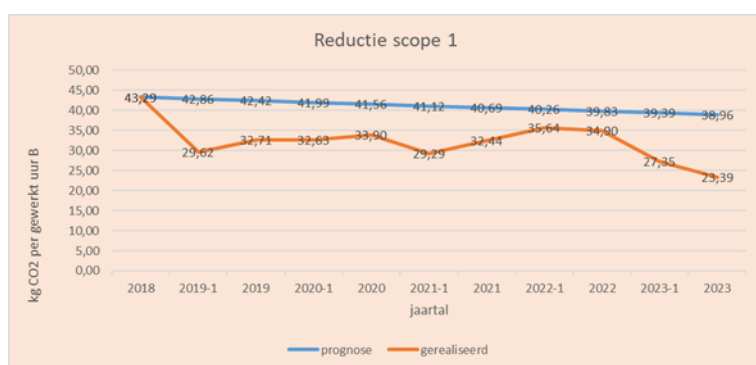
1.2 Voortgang van CO₂-reductiedoelen scope 1 en 2

Reductiedoelstelling scope 1 emissies: Vermindering van CO₂-uitstoot ten gevolge van de verbranding van gasolie tot 10% in het jaar 2026 ten opzichte van het basisjaar 2018.

Reductiedoelstelling scope 2 emissies: Vermindering van CO₂-uitstoot ten gevolge van het verbruik van elektriciteit tot 5 % in het jaar 2026 ten opzichte van het basisjaar 2018.

In het jaar 2021 is beschouwd of de hier boven gestelde doelen nog steeds realistisch waren. Dit was het geval dus worden de doelstellingen nog gerelateerd aan het basisjaar 2018.

Hieronder zijn de gerealiseerde reductieprestaties weergegeven ten opzichte van de geprognoseerde reductieprestaties. Er is sprake is van (overigens verklaarbare) pieken en dalen in de curven voor de gerealiseerde cijfers.



Conclusie ten aanzien van de actuele voortgang voor scope 1:

In absolute cijfers is de uitstoot van CO₂ in 2023 gereduceerd met 2.912 ton, dit geeft een daling van 48% ten opzichte van 2018.

De gecorrigeerde uitstoot (gerelateerd aan het aantal gewerkte uren door operationeel personeel) is in 2023 gereduceerd van 43,29 naar 23,39 kg CO₂ per gewerkt uur.

Conclusie ten aanzien van de actuele voortgang voor scope 2:

In absolute cijfers is de uitstoot van CO₂ in 2023 gereduceerd met 9 ton, dit geeft een daling van 7% ten opzichte van 2018.

De gecorrigeerde uitstoot (gerelateerd aan het aantal gewerkte uren door operationeel personeel) is in 2023 gereduceerd van 0,97 naar 0,94 kg CO₂ per gewerkt uur.

Conclusie ten aanzien van het behalen van de doelstelling voor scope 1 voor 2026:

De doelstelling voor 2026 is een gecorrigeerde CO₂ uitstoot van 36,36 kg CO₂ per gewerkt uur. Gezien de huidige gecorrigeerde uitstoot en de geplande maatregelen om de CO₂ uitstoot verder te reduceren lijkt de doelstelling haalbaar.

Conclusie ten aanzien van het behalen van de doelstelling voor scope 2 voor 2026:

De doelstelling voor 2026 is een gecorrigeerde CO₂ uitstoot van 0,89 kg CO₂ per gewerkt uur. Gezien de huidige gecorrigeerde uitstoot en de geplande maatregelen om de CO₂ uitstoot verder te reduceren lijkt de doelstelling haalbaar.

1.3 Voortgang van de reductiedoelen – scope 3

Heuvelman Ibis heeft het doel om in scope 3 (keten van staal en stortsteen) 5% CO₂-reductie te bereiken in 2026 ten opzichte van 2021. De doelstelling zal de komende 5 jaar lopen en na ieder jaar ook cumulatief beoordeeld worden. Het doel is dus om na 5 jaar gemiddeld 1% per jaar gereduceerd te hebben.

De afgelopen 2 jaar is in scope 3 1,47% gereduceerd. Deze reductie is behaald op het project Meerstad, het project Bodembescherming wachtplaatsen vaarweg Lemmer - Delfzijl en de inkoop van staal. Hiermee is de doelstelling van gemiddeld 1% per jaar reductie niet behaald, want dan had er nu een reductie van 3% moeten zijn. Heuvelman-Ibis is wel op de goede weg om de reductie te behalen (zie hieronder).

Daarnaast is ook ingeschreven op een viertal projecten. Helaas zijn deze projecten niet aangenomen door Heuvelman-Ibis. Indien dit wel het geval was geweest had Heuvelman-Ibis ongeveer 9,35% CO₂ kunnen reduceren door het aanbieden duurzamere alternatieven. Gemiddeld over 3 jaar is dit dan iets meer dan 3%. Dit laat zien dat Heuvelman-Ibis op de goede weg is om de scope 3 doelstelling te realiseren. De berekening is te zien in de bijbehorende achterliggende bronnen (voortgang scope 3 doelstellingen).

1.4 Projecten met gunningsvoordeel

In de periode waar dit document betrekking op heeft, zijn er geen projecten met gunningsvoordeel vanuit de CO₂-prestatieladder gegund aan Heuvelman Ibis.

1.5 Verbeterpotentieel

Verbeterpunten uit de vorige energiebeoordeling zijn gedeeltelijk (voornamelijk scope 1) uitgevoerd, voornamelijk hebben de verbeterpunten die betrekking hebben op scope 2 meer actie nodig.

Het brandstofverbruik is afhankelijk van het type werk (droog grondwerk, baggerwerk, steenbestorting aanbrengen, hijsen en heien van stalen delen). Het is complex om per type activiteit goed inzicht te krijgen van het verbruik aangezien er per type activiteit er keuze is uit diverse kranen waarbij dit afhankelijk is van de benodigde capaciteit voor de activiteit.

Een mogelijk reductiepotentieel is het vervangen van oude schepen en/of scheepsmotoren door nieuwere exemplaren (met een lager brandstofverbruik) en door elektrificatie van motoren. Elektrificatie bij grondverzetmachines (hydraulische graafmachines) staat nog in de kinderschoenen voor de zwaardere machines (vanaf ca. 50 ton). Op één exemplaar na, vallen alle hydraulische machines in deze zware categorie. De ontwikkelingen net betrekking tot elektrificatie van grondverzetmaterieel wordt op de voet gevolgd, o.a. door te participeren in werkgroepen die zich met dit thema bezighouden.

Elektrificatie van materieel en het plaatsen van zonnepanelen op de gebouwen zijn echter belangrijke kansen om de energieprestatie te verbeteren.