

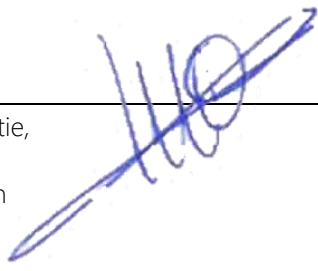
Voortgangsrapportage CO₂-reductie 2024 – 1^e helft

Scope 1, 2 en 3

Namens de directie,

M.S.L. Heuvelman

31 oktober 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

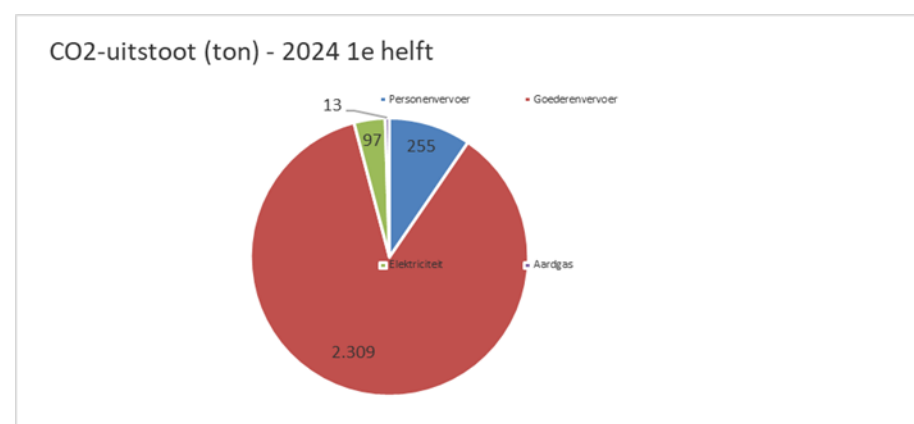
1 Doel en reikwijdte van de voortgangsrapportage

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 de eerste helft van 2024 weergegeven, zowel in matrix als in diagram. De analyse zelf is terug te vinden in het document "CO₂-inventarisatie 2024 – 1^e helft".

TOTAAL 2024 - 1e helft				
Hoeveelheid CO ₂ - Scope 1			2.565 ton	96%
Hoeveelheid CO ₂ - Scope 2			110 ton	4%
Totale hoeveelheid CO ₂			2.674 ton	100%
Personenvervoer			255 ton	10%
Goederenvervoer			2.309 ton	86%
Elektriciteit			97 ton	4%
Aardgas			13 ton	0%



Na analyse van de CO₂-emissie inventarisatie over de eerste helft van het kalenderjaar 2024 blijkt dat met betrekking tot de scope 1-emissies de grootste CO₂-uitstoot gerelateerd is aan het vervoer van goederen (90%). Met betrekking tot de scope 2-emissies is de grootste CO₂-uitstoot gerelateerd aan elektriciteit (88%). Aangezien de scope 1-emissies maar liefst 96% is van de totale CO₂-uitstoot in de eerste helft van 2024, 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.

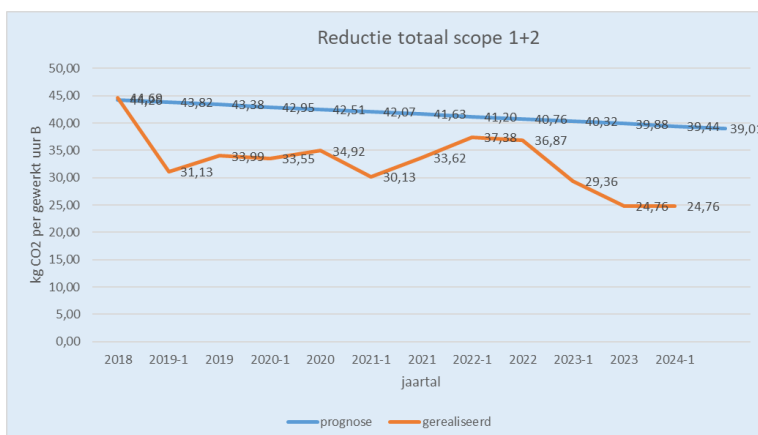
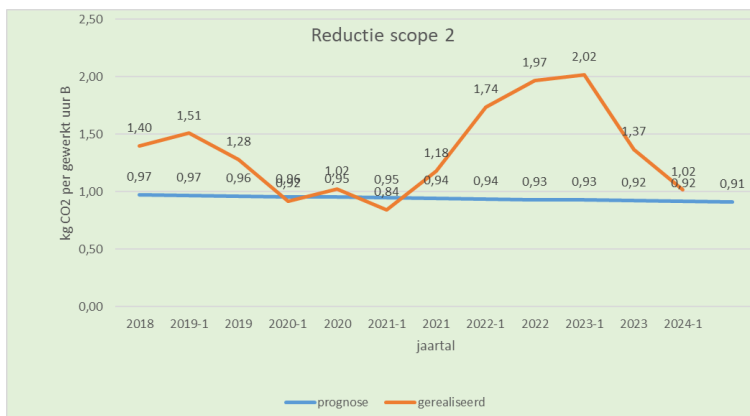
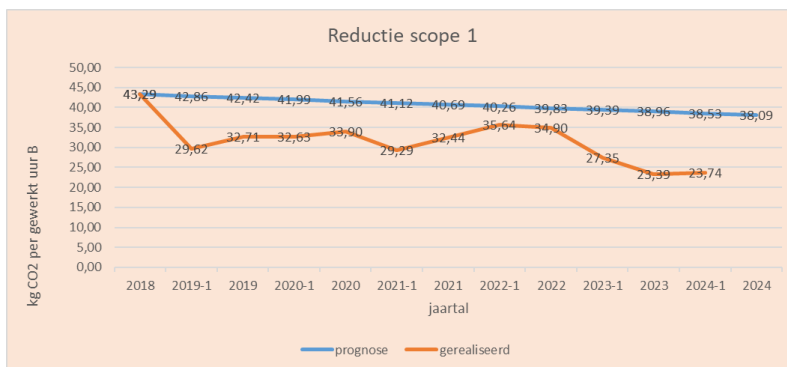
1.2 Voortgang van CO₂-reductiedoelen scope 1 en 2

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 geprognostiseerde reductieprestaties. Er is sprake van (overigens verklaarbare) pieken en dalen in de curven voor de gerealiseerde cijfers.



1.3 Voortgang van de reductiedoelen – scope 3

Heuvelman Ibis heeft het doel om in scope 3 jaarlijks 1% CO₂-reductie te bereiken. 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 4 jaar is in scope 3 in totaal 4,33% gereduceerd. Deze reductie is toe te wijzen aan de staal (4,05%) en stortsteen (0,28%). Hiermee is de doelstelling van gemiddeld 1% per jaar reductie voor de ketenanalyse staal behaald, want het doel was 4% over 4 jaar. Voor de ketenanalyse van stortsteen is de doelstelling nog niet behaald.

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 in totaal ongeveer 10,25% CO₂ kunnen reduceren door het aanbieden duurzamere alternatieven. Gemiddeld over 4 jaar is dit dan iets meer dan 2,5% per jaar (1,25% per jaar per ketenanalyse). Dit laat zien dat Heuvelman-Ibis op de goede weg is om de scope 3 doelstellingen te realiseren. De berekening is te zien in de bijbehorende achterliggende bronnen (voortgang scope 3 doelstellingen).

Hieronder is in tabelvorm de voortgang per ketenanalyse weergegeven:

2023	Aanwezig binnen de keten (ja/nee/n.v.t.)	Afgedekt in scope 1 en/of 2 (ja/nee)	Project-gerelateerd (ja/nee)	Omvang geschat in CO ₂ (ton)	Beïnvloedbaarheid (Ja, matig, nee)	Ranking
Upstream Scope 3 Emissions						
1. Aangekochte goederen en diensten: Steenachtige materialen	ja	nee	ja	1.060	matig	2
1. Aangekochte goederen en diensten: Staal	ja	nee	ja	10.293	matig	1
1. Aangekochte goederen en diensten: Onderaanneming	ja	nee	ja	912	matig	4
1. Aangekochte goederen en diensten: Pensioen	ja	nee	ja	98	matig	6
Aangekochte goederen en diensten: Hout	Ja	nee	ja	160	matig	5
2. Kapitaal goederen	nvt, niet beïnvloedbaar					
3. Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet opgenomen in scope 1 of 2)	nee					
4. Upstream transport en distributie	ja	nee	deels	52	matig	7
5. Productieafval	ja	nee	deels	12	ja	8
6. Zakelijk reizen (niet in scope 1&2)	ja	ja				
7. Woon-werkverkeer	ja	nee	deels	966	ja	3
8. Upstream geleaste activa	niet significant					
Downstream Scope 3 Emissions						
9. Downstream transport en distributie	nee					
10. Ver- of bewerken van verkochte producten	nee					
11. Gebruik van verkochte producten	nee					
12. End-of-life verwerking van verkochte producten	nvt, niet beïnvloedbaar					
13. Downstream geleaste activa	nee					
14. Franchisehouders	nee					
15. Investerings	nee					
				13553		

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.

De volgende vervanging van scheepsmotoren zijn afgelopen jaar doorgevoerd:

Ibis 4: 1 stage 2 generatormotor gewisseld met een stage 5 generatormotor

Ibis 8: 2 stage 2 generatormotor gewisseld met 1 stage 5 generatormotor

Ibis 5: 1 stage 3 generatormotor gewisseld met een stage 5 generatormotor

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 met betrekking tot elektrificatie van grondverzetmaterieel wordt op de voet gevolgd, o.a. door te participeren in werkgroepen die zich met dit thema bezighouden.

Het is de bedoeling dat in het jaar 2025 de hydraulische graafmachine Hitachi 470 wordt vervangen door een stage 5 CAT 352 LRE. Deze vervanging zou een reductie van emissie moeten opleveren van ca. 100 ton per jaar, ca. 3% van de huidige totale uitstoot.

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

Medio 2024 zijn op het kantoor aan de Handelskade zonnepanelen geplaatst. Naar verwachting zal dit op termijn een besparing opleveren van ca. 25 ton hetgeen een relatieve reductie oplevert van ca. 20% op de scope 2 uitstoot. Voor zowel medewerkers als bezoekers worden er laadpalen geplaatst.

Maatregelen om te komen tot reductie van scope 3 emissies: Bij een bestelling van minimaal 2500ton stortsteen wordt in de offerteaanvraag duurzaamheid als selectiecriterium opgenomen. De volgende zaken worden meegenomen in de beoordeling:

- MKI van de betreffende bouwstof en het transport
- Middel van vervoer: type vervoer (schip/as), grootte van vervoer, type brandstof
- Wat doet de leverancier aan zuinig rijden / varen, trainingen e.d.