



AANNEMINGSBEDRIJF  
**DUBBINK**

trektunnels -  
doorpersingen -  
betonwerken -  
damwanden -

Nieuwe Daarerveenseweg 1L  
7671 SK Vriezenveen  
Tel.: 0546 - 56 14 24  
Fax: 0546 - 56 47 18  
E-mail: info@dubbink.nl  
Internet: www.dubbink.nl

VRIEZENVEEN B.V.



## CO<sub>2</sub> Prestatieladder

### Doelstellingen en reductieplan

2024 t/m 2026



Datum:  
20 februari 2024

Opdrachtgever:  
Dubbink Vriezenveen B.V.





# CO<sub>2</sub> prestatieladder

## Doelstellingen en reductieplan

Dubbink Vriezenveen B.V.  
Nieuwe Daarlerveenseweg 1-L  
7671 SK Vriezenveen



Versie	Datum	Status
1	15-01-2021	definitief
2	20-02-2024	Update 2024 /tm 2026

Opgesteld	Vrijgegeven
G. Kolkman Paraaf: 	M.G. Dubbink Paraaf: 



<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>4</b>
<b>2. REDUCTIEMOGELIJKHEDEN .....</b>	<b>5</b>
2.1 GESCHIEDENIS REDUCTIE CO2 EN ANALYSE .....	5
2.2 ANALYSE REDUCTIEDOELSTELLINGEN 2017- 2020 .....	6
2.3 INVENTARISATIE REDUCTIEMOGELIJKHEDEN 2021 T/M 2023 .....	7
<b>3. DOELSTELLINGEN .....</b>	<b>9</b>
3.1 DOELSTELLINGEN SCOPE 1 .....	9
3.2 DOELSTELLINGEN SCOPE 2 .....	9
<b>4. PLAN VAN AANPAK.....</b>	<b>10</b>
4.1 CO2 REDUCTIEMAATREGELEN.....	10



## 1. INLEIDING

In dit document worden de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen van scope 1, 2 en 3 van Aannemingsbedrijf Dubbink gepresenteerd. Daarnaast wordt de voortgang van de CO<sub>2</sub>-reductie beoordeeld. De CO<sub>2</sub>-footprint voor scope 1 en 2 wordt door Dubbink al sinds 2015 vastgelegd. De CO<sub>2</sub>-footprint is opgesteld conform ISO 14064-1 en het GHG Protocol

De werkwijze om te komen tot een reductieplan over de jaren 2024 t/m 2024 is als volgt:

1. Inventariseren mogelijke reductiemaatregelen;
2. Bepalen relevante reductiestrategie en reductiemaatregelen;
3. Opstellen reductieplan

In dit reductieplan worden de reductiedoelstellingen over de periode 2024 t/m 2026 en de daarbij behorende reductiemaatregelen beschreven.

Gedurende deze periode worden de reductiedoelstellingen halfjaarlijks geanalyseerd zodat tijdig kan worden bijgestuurd indien dit nodig is.



## 2. Reductiemogelijkheden

### 2.1 Geschiedenis reductie CO<sub>2</sub> en analyse

Dubbink is al sinds 2015 meetbaar bezig met het reduceren van brandstof en energiestromen. Sinds 2017 zijn wij in het bezit van het certificaat CO<sub>2</sub>-prestatieladder trede 3. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van het referentiejaar 2019 en de laatste 3 jaren zijn in onderstaande tabellen weergegeven.

Energiestroom	Referentiejaar 2019 CO <sub>2</sub> uitstoot in tonnen	2021 CO <sub>2</sub> uitstoot in tonnen	2022 CO <sub>2</sub> uitstoot in tonnen	2023 CO <sub>2</sub> uitstoot in tonnen
Elektra (kWh)	0	0	0	0
Aardgas (m <sup>3</sup> )	2,8	2,7	2,5	2,9
Diesel (heel boekjaar)	140,4	152,9	139,7	152,6
HVO biodiesel	0	0,6	1,6	1,6
Benzine (heel boekjaar)	3,8	19,8	21,2	19,9
Smeermiddelen	0	0	0	0
Overige oliën	0	0	0	0
Propaan	0	0	0	0
LPG	0	0	0	0
Totaal CO <sub>2</sub> -uitstoot (ton)	147,0	176	165	177
Totaal CO <sub>2</sub> -uitstoot (ton/medewerker) 9,9 FTE	17,4	18,4	16,7	17,9

Brandstof	2019 (basis)	2020	2021	2022	2023
Diesel	95,4%	89,4%	87,2%	84,6%	84,0%
HVO 100 biodiesel	0%	0%	0,3%	1,0%	1,0%
Benzine	2,6%	9,6%	11,0%	12,8%	11%
Elektriciteit	0%	0%	0%	0%	0%
Aardgas	2,0%	1,0%	1,5%	1,5%	2,0%
Smeermiddelen	0%	0%	0%	0%	0%
Overige oliën	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Totaal</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100%</b>

De CO<sub>2</sub>-uitstoot van Dubbink wordt over de jaren 2020-2023 voor circa 90% veroorzaakt door verbranding van brandstoffen, met name diesel en in mindere mate benzine.



## 2.2 Analyse reductiedoelstellingen 2021 - 2023

De onderstaande doelstelling was vastgesteld in de afgelopen periode.

### Bedrijfsdoelstelling

De directeur van Dubbink heeft de volgende reductiedoelstelling gesteld:

#### Scope 1

Meer dan 95% van onze emissie in scope 1 is herleidbaar als de uitstoot van diesel en benzine. Het is aannemelijk dat reductie moet worden gezocht in verminderen van het verbruik van onze materieel, en onze transportmiddelen. Dit kan enerzijds door middel van het vervangen door nieuwere / zuinigere modellen, anderzijds door het sturen op bewustzijn van directie en personeel. Ons machinepark is dusdanig jong dat er weinig tot niets valt te reduceren door middel van vervanging. Enkel het proces van bewustwording zal CO<sub>2</sub> reductie teweeg brengen. Gelet op bovenstaande onderbouwing zijn wij dan ook van mening dat een reductie van 0,5% per jaar voldoende ambitieus is. Wat betreft scope 2 is de doelstelling zeker ambitieus en behoeft geen nadere onderbouwing. Wel is er de vraag of dit bereikt zal gaan worden door het investeren in groene stroom of door zelf meer stroom op te gaan wekken middels zonnepanelen. Op basis van een vergelijk met sectorgenoten aan de hand van op hun websites vermelde reductiemaatregelen, eigen maatregelen en de ingevulde maatregellijst concluderen wij dat Dubbink een goede middenmoter is al het gaat om reductiedoelstellingen.

- |   |               |
|---|---------------|
| • CO <sub>2</sub> -uitstoot vrachtwagen in kg/km        | 0,5% per jaar |
| • CO <sub>2</sub> -uitstoot bedrijfswagens in kg/km     | 0,5% per jaar |
| • CO <sub>2</sub> -uitstoot materieel in kg/bedrijfsuur | 1,0% per jaar |

#### Scope 2

Scope 2 omvat onder andere het elektraverbruik. Doordat er reeds 100% groene stroom uit windenergie wordt ingekocht door Dubbink is reductie op CO<sub>2</sub> uitstoot niet meer mogelijk. Onze doelstelling voor scope 2 is als volgt:

De doelstelling voor CO<sub>2</sub>-besparing over de periode 2021 t/m 2023 is hieronder vastgelegd:

- Vermindering elektra-verbruik 3% over 2021 t/m 2023

### Conclusies:

- De absolute CO<sub>2</sub> uitstoot is in de periode 2021 - 2023 gestegen. Dubbink heeft echter ook een groei in personeel, omzet en materieel doorgemaakt.
- De reductiedoelstellingen in scope 1 worden op hoofdlijnen gerealiseerd, maar zijn grillig door variatie in brandstofverbruik door reisafstand en variatie in inzet van machines.
- De reductiedoelstelling in scope 2 is ruimschoots gehaald.
- Resultaten van de reductiedoelstellingen voor vrachtwagens en machine-uren liggen redelijk in lijn met de reducties die SKAO ook heeft geconstateerd (gemiddelde reductie per jaar is 1,5%)
- Reductie elektraverbruik significant hoger dan gepland. Naast reductie van CO<sub>2</sub> is ook het verbruik aanzienlijk gedaald door vervangingsmaatregelen.



### 2.3 Inventarisatie reductiemogelijkheden 2024 t/m 2026

Het jaar 2023 is gekozen als nieuw basisjaar. Ter voorbereiding tot het bepalen van de nieuwe reductiedoelstellingen zijn de reductiemogelijkheden vastgesteld.

Voor de inventarisatie van de reductiemogelijkheden zijn hieronder per energiestroom en scope de mogelijkheden beschreven en geanalyseerd.

<b>Scope 1:</b>		
<b>Energiestroom</b>	<b>Mogelijk acties</b>	<b>Toepassen</b>
Materieel	Vervanging	Mogelijk
	Inzet andere brandstoffen	nee
	Inzet Hybride materieel	mogelijk
	Start-stop boordcomputer	Ja/ mogelijk
	Het nieuwe draaien	Ja
	Boordcomputer	Ja
<p><u>Toelichting:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De ontwikkelingen van elektrische kranen volgen en opnieuw afwegen bij volgende investeringen.</li> <li>- Klein materieel vervangen voor elektrisch, bijvoorbeeld trilnaalden.</li> <li>- Nieuw materieel voorzien van start-stop systeem.</li> <li>- Reductie door het nieuwe draaien</li> <li>- Nauwkeuriger in beeld brengen verbruik en koppelen doelstellingen* per machine door middel van boordcomputers.</li> </ul> <p><i>*Onderlinge competitie is niet mogelijk door grote diversiteit in werkzaamheden per project.</i></p>		

<b>Scope 1:</b>		
<b>Energiestroom</b>	<b>Mogelijk acties</b>	<b>Toepassen</b>
Bedrijfsauto's en bussen	Vervanging	Nee
	Inzet andere brandstoffen	Nee
	Het nieuwe rijden	mogelijk
<p><u>Toelichting:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In de komende periode zal er geïnvesteerd worden in vervanging van bedrijfswagens en bussen. Daarbij zal hybride/ elektrisch de basis zijn voor personenauto's. Vanwege reisafstanden per dag en mogelijkheid voor het rijden met aanhangers zijn elektrische voertuigen nog niet aangeschaft. Voor de komende periode deze ontwikkelingen wel blijven volgen.</li> <li>- Het nieuwe rijden wordt de komende periode middels toolboxen opnieuw onder de aandacht gebracht.*</li> </ul> <p><i>* Competitieverband toevoegen is moeilijk omdat het verbruik sterk afhankelijk is van wel/niet rijden met aanhanger.</i></p>		



<b>Scope 2:</b>		
<b>Energiestroom</b>	<b>Mogelijk acties</b>	<b>Toepassen</b>
Gebouwen	Besparing elektraverbruik	Ja
	Bewustwording personeel	Ja
	Groene stroom	Reeds
	Groen gas	Reeds
	Zonnepanelen	Mogelijk
<p><u>Toelichting:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle energie wordt al groen ingekocht, waardoor de CO<sub>2</sub> uitstoot in scope 2 reeds 0 ton is.</li> <li>- De afgelopen periode is alle verlichting vervangen door LED</li> <li>- In de afgelopen 3 jaar is geïnvesteerd in zonnepanelen op het kantoor en op de werkplaats.</li> <li>- In de komende periode investeren in een energie zuinigere verwarming in de werkplaats.</li> <li>- In de komende periode investeren in energie zuiniger gereedschap.</li> </ul>		





### 3. DOELSTELLINGEN

#### 3.1 Doelstellingen scope 1

Naar aanleiding van de analyse van de afgelopen jaren en de inventarisatie van de mogelijkheden in hoofdstuk 2 wordt nu ingegaan op onze doelstellingen. Scope 1 omvat grotendeels het brandstofverbruik. In scope 1 zijn de volgende indicatoren met daarachter hun doelstellingen voor 2024 t/m 2026 vastgelegd:

- |   |               |
|---|---------------|
| • CO <sub>2</sub> -uitstoot vrachtwagen in kg/km        | 0,5% per jaar |
| • CO <sub>2</sub> -uitstoot bedrijfswagens in kg/km     | 0,5% per jaar |
| • CO <sub>2</sub> -uitstoot materieel in kg/bedrijfsuur | 3,0% per jaar |

Circa 90% van onze emissie in scope 1 is herleidbaar als de uitstoot van diesel en benzine. Het is aannemelijk dat reductie moet worden gezocht in verminderen van het verbruik van onze materieel, en onze transportmiddelen. Dit kan enerzijds door middel van het vervangen door nieuwere / zuinigere modellen en het gebruik van HVO 100 brandstof. anderzijds door het sturen op bewustzijn van directie en personeel. Ons machinepark is dusdanig jong dat er weinig tot niets valt te reduceren door middel van vervanging. Enkel het proces van bewustwording zal CO<sub>2</sub> reductie teweeg brengen. Gelet op bovenstaande onderbouwing zijn wij dan ook van mening dat een reductie van 0,5% per jaar voldoende ambitieus is. Wat betreft scope 2 is de doelstelling zeker ambitieus en behoeft geen nadere onderbouwing. Wel is er de vraag of dit bereikt zal gaan worden door het investeren in groene stroom of door zelf meer stroom op te gaan wekken middels zonnepanelen. Op basis van een vergelijk met sectorgenoten aan de hand van op hun websites vermelde reductiemaatregelen, eigen maatregelen en de ingevulde maatregellijst concluderen wij dat Dubbink een goede middenmoter is al het gaat om reductiedoelstellingen.

#### 3.2 Doelstellingen scope 2

Scope 2 omvat onder andere het elektraverbruik. Doordat er reeds 100% groene stroom uit windenergie wordt ingekocht door Dubbink is reductie op CO<sub>2</sub> uitstoot niet meer mogelijk. Onze doelstelling voor scope 2 is als volgt:

CO<sub>2</sub> uitstoot De doelstelling voor CO<sub>2</sub>-besparing over de periode 2024 t/m 2027 is hieronder vastgelegd:

- Vermindering elektra-verbruik 3% over 2024 t/m 2026

#### Opmerking bij bovenstaande doelstellingen:

Dubbink is al jaren bezig met terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hierdoor zijn grote klappers in reductie niet meer zo makkelijk haalbaar. Dubbink vindt daarom een reductiedoelstelling van 0,5% per jaar een reële doelstelling voor gereden kilometers en in vergelijking met branchegenoten.



## 4. plan van aanpak

In hoofdstuk 3 zijn de reductiedoelstellingen voor de periode 2021 t/m 2023 geformuleerd. In dit hoofdstuk wordt het plan van aanpak om tot de geformuleerde doelstellingen te komen beschreven.

### 4.1 CO<sub>2</sub> reductiemaatregelen

	Maatregel	Verantwoordelijke	Resultaat
<b>SCOPE 1</b>			
Brandstofverbruik wagen/ machinepark (materiele maatregelen)	Wagenpark bij vervanging “groener” maken. Markt monitoren voor aanschaf in een volgende periode.	Directeur	doorlopend
	Onderzoek naar aanschaf nieuwe rupskraan.(hybride / elektrisch)	Directeur	2024-2026
Brandstofverbruik wagen/ machinepark (bewustwording)	Campagne bewustwording vervoer en projecten. D.m.v. boordcomputer bedrijfsbussen en kranen verbruik monitoren en vergelijken.	KVGM-manager	2-jaarlijks
	Kraanmachinisten de cursus “het nieuwe draaien” laten volgen of middels toolbox herhalen	KVGM-manager	2024 -2026
	Uitleg over “het nieuwe rijden”middels cursus of toolbox.	KVGM-manager	2024-2026
<b>SCOPE 2</b>			
Kantoor	Vervangen van kapotte verlichting door LED.	Directeur	doorlopend
Werkplaats	Verwarming vervangen door energiezuinigere variant	KVGM-manager	2024-2026
	Bij vervanging elektrisch materieel besparing energieverbruik realiseren	Directeur	Doorlopend
Elektriciteitsverbruik	Campagne bewustwording vervoer en projecten.	KVGM-manager	2-jaarlijks (icm brandstofverbruik)