

Voortgangsrapportage CO₂-prestatieladder

1^e halfjaar **2025**



VDBH Beheer BV

Lakemondsestraat 13b
4043 JC Opheusden



0488 – 443093
info@vdbh.nl
www.vdbh.nl



Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	4
1.1	Over dit rapport	4
1.2	Betrokkenen	4
2.	DOELSTELLINGEN.....	4
2.1	Doelstellingen scope 1-2-3 Business travel (2024 t/m 2026)	4
2.2	Doelstellingen scope 3 voor 2024 t/m 2026	4
3.	HUIDIG ENERGIEVERBRUIK	5
3.1	Energiebeoordeling / emissie-inventaris	5
3.2	CO ₂ -footprint 2025-I.....	5
3.2.1	Categorieën emissie-inventaris	7
3.3	Variabelen en uitsluitingen	8
4.	VERGELIJKING CO₂-EMISSIONS MET VOORGAANDE JAREN EN TRENDS.....	9
4.1	Vergelijking scopes 1, 2 en business travel (3).....	9
5.	REALISERING DOELSTELLINGEN	12
5.1	Realisering doelstellingen scope 1 & 2 & BT	12
5.2	Realisering doelstellingen scope 3 ketenanalyse	12
6.	GENOMEN EN GEPLANEDE MAATREGELEN	13
6.1	Genomen maatregelen.....	13
6.2	Geplande maatregelen.....	13
6.3	Evaluatie energiemangement-actieplan	13
7.	EVALUATIE COMMUNICATIE.....	14
7.1	Communicatieplan.....	14
8.	NIEUWE VERBETERKANSSEN EN INDIVIDUELE BIJDRAGEN.....	14
9.	CONCLUSIES	15
10.	BIJLAGEN EN VERWIJZINGEN	15
	Verwijzingen: CO ₂ -portfolio van de organisatie	15
	Bijlagen:.....	15

Opheusden, 17-12-2025

Auteur:

M. van der Wal-Bredemeijer

Geaccordeerd door:



A.H. Heierman
Directeur

1. Inleiding

1.1 Over dit rapport

Deze voortgangsrapportage bevat een evaluatie van de reductiedoelstellingen over de CO₂-periode 2024 t/m 2026 in scope 1, 2 en Business travel (3) en heeft betrekking op: VDBH, VDBH Boomverzorging, Grevelingen Groen en VDBH WEST. Het bevat een analyse van CO₂-bronnen, indirecte emissies (ketenanalyse), het energie- en communicatiebeleid, en de voortgang van reductiemaatregelen. Ook worden er verbeterkansen benoemd.

1.2 Betrokkenen

Bij de totstandkoming van dit rapport zijn betrokken: M. van der Wal-Bredemeijer, KAM-coördinator en A.H. Heerman, directeur.

2. Doelstellingen

2.1 Doelstellingen scope 1-2-3 Business travel (2024 t/m 2026)

Gezien het feit dat ca. 95% van de CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door materieel- en wagenpark, hebben wij in de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in verduurzaming daarvan én in verduurzaming van brandstoffen voor dit wagen-/machinepark.

Scope 1

Wij hebben ons ten doel gesteld om vóór 31 december 2026 een reductie in onze relatieve CO₂-uitstoot te realiseren van:

CO ₂ -reductiedoelstellingen scope 1								
	Gerealiseerd					Nieuwe doelstellingen		
Jaartal	2019*	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Bruto ton CO ₂	1459,38	1571,72	1844,23	1769,59	1954,06	2000*	2100*	2220*
Gem. aant. fte's	98,53	110,83	130,8	143,2	146,25	160*	180*	200*
Bruto % t.o.v. 2019	100%	107,7%	126,37%	121,26%	133,90%			
Netto ton CO ₂ naar fte	14,81	14,18	14,10	12,36	13,36	12,5	11,67	11,1
% besparing per medewerker t.o.v. 2019	-	4,25%	4,81%	16,57%	9,79%	15,6%	21,2%	25% t.o.v. 2019

* geschat

Scope 2

CO ₂ -reductiedoelstellingen scope 2				
Jaartal	2019	2024	2025*	2026*
Bruto ton CO ₂ in scope 2	47,48	112,32	82*	90*
Gem. aantal fte's	98,51	147,9	180*	200*
Bruto % t.o.v. 2019	100%	231,6%		
Netto ton CO ₂ naar fte	0,48	0,76	0,46	0,45
% besparing per medewerker t.o.v. 2019 in scope 2	-	- 58,33%	5%	7%

Scope 3 Business travel

CO ₂ -reductiedoelstellingen scope 3 Business travel				
Jaartal	2019	2024	2025*	2026*
Bruto ton CO ₂ in scope 2-3 Business travel	14,92	6,63	7,00*	7,00
Gem. aantal fte's	98,51	147,9	180*	200*
Bruto % t.o.v. 2019	100%			
Netto ton CO ₂ naar fte	0,15	0,04	0,04	0,04
% besparing per medewerker t.o.v. 2019 in scope 2	-	70%	74%	77%

2.2 Doelstellingen scope 3 voor 2024 t/m 2026

VDBH heeft zich ten doel gesteld zich in scope 3 te richten op reductie van CO₂-emissies in de verwerking van bladafval d.m.v. toepassing van de **Bokashi-methode**. Deze methode verwerkt organisch restmateriaal, zoals bladafval, ter plaatse via fermentatie, waardoor bodemgezondheid en microbiële diversiteit toenemen. Hierdoor wordt CO₂-uitstoot vermeden doordat het afval niet wordt afgevoerd naar externe compostering, wat bijdraagt aan een hogere trede op de Ladder van Lansink (eis 4.B.1). Deze methode draagt niet alleen bij aan de biodiversiteit van het terrein, maar dient ook een maatschappelijk en marktgericht belang (duurzaam werken creëert duurzaamheidsbewustzijn. De markt is onveranderd en de bokashimethode is nog steeds geen standaardmethode, dus bokashi is nog steeds een goede keuze.

VDBH heeft de ambitie om op projecten waar de bokashi-methode kan worden toegepast, minimaal een gemiddelde reductie te behalen in de CO₂ die vrijkomt bij de verwerking van bladafval van: **95%** t.o.v. de reguliere methode, e.e.a. afhankelijk van de locatie van de opdrachtgever, de afvalverwerker en de compost-leverancier). Bij oplevering van de jaarrapportage zullen de specificaties daarvan worden aangehecht aan deze rapportage. Hierdoor wordt het aandeel vermeden CO₂-emissies groter (eis 4.B.1).

Gemiddelde geschatte jaarlijkse hoeveelheid bladafval: max. 200 ton.

- Hiervan zal circa 80% (160 ton) bladafval worden verwerkt volgens de bokashi-methode, tenzij we de mogelijkheid hebben om op meer projecten de bokashi-methode te gaan toepassen.
- Ongeveer 20% (40 ton) blad komt verspreid vrij op diverse (kleine) projecten en wordt afgevoerd ter compostering.

Voor meer informatie over deze methode, en een uitwerking van scope 3, zie ketenanalyse.

3. Huidig energieverbruik

3.1 Energiebeoordeling / emissie-inventaris

De emissie-inventaris geeft een totaaloverzicht van de CO₂-uitstoot in scope 1, 2 en business travel (scope 3). Voor vergelijkingsdoeleinden is daarnaast de uitstoot per fte berekend. Een deel van de gerapporteerde uitstoot is gerelateerd aan projecten waarbij gunningsvoordeel is verkregen op basis van de CO₂-Prestatieladder, zoals gepubliceerd op de website van SKAO.

Overzicht energiestromen en energieverbruikers

Bedrijfsgebouwen:

- Hoofdkantoor 13b VDBH (ca. 25 medewerkers);
- Administratiekantoor 11 VDBH (ca. 20 medewerkers)
- Deel van gehuurde materieelopslagloods (Grevelingen Groen)
- Vestiging/kantoor VDBH WEST (ca. 6 kantoormedewerkers).

Per medewerker is er één computer of laptop met twee schermen beschikbaar. Verder beschikt elke kamer over airconditioning. Voor het elektriciteitsverbruik van de bedrijfspanden wordt verwezen naar de inventarisaties van de elektrische apparatuur per locatie. CO₂-uitstoot in de bedrijfspanden vindt met name plaats door energieverbruik (licht, verwarming) panden en opladen van elektrisch wagen-/materieelpark. Medio 2025 is het hoofdkantoor afgebroken en er wordt een nieuw pand gebouwd (verwacht gereed: medio 2026). De medewerkers zijn tijdelijk ondergebracht op nr. 11.

Projectlocaties bevinden zich in het hele land en incidenteel in het buitenland. Op projecten worden machines en bedrijfswagens ingezet. Zie hiervoor de materieeldatabase en het auto-overzicht van de organisatie.

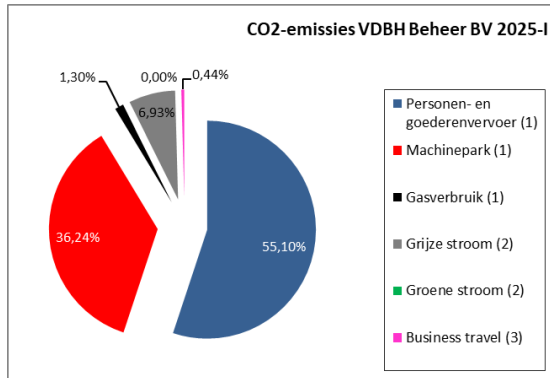
Relevante data	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-I
Gegevens organisatie							
Omzet (x mln.)	19,4	23,3	29,1	36,7	40,3	43,3	-
Uitstoot bedrijfsbreed (in ton CO ₂)	1419,18	1571,72	1844,23	1769,59	1.954,06	1.632,89	804,74
Gem. FTE	98,5	110,8	130,8	143,2	146,25	147,9	156
Wagenpark (aantal)							
Bestelwagens (aantal)	51	90	109	129	134	142	142
Vrachtwagens (aantal)	6	6	6	8	8	9	9
Auto's van de zaak (aantal)	13	11	18	22	30	31	31
Brandstof wagen-/materieelpark (liter)							
B7 diesel (liter)	393.992	426.216	88.366	96.997	55.199	57.031	23.289
XTRA Green diesel (liter)	0	0	413.742	372.371	469.189	140.652	0
HVO 100/CO ₂ -saving diesel (liter)	10.691	44.574	42.820	33.543	40.019	46.283	16.056
Ultra Green diesel (liter)	0	0	0	0	0	280.358	227.723
Benzine (liter)		20.581	24.221	28.835	36.231	33.223	18.950

Overige data die betrekking hebben op de emissie-inventaris/energiebeoordeling zijn verweven in overige paragrafen van dit rapport en in de inventarisaties waaruit de CO₂-footprint-cijfers zijn gegenereerd.

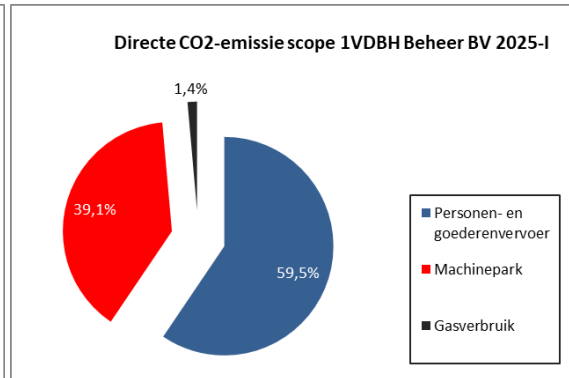
3.2 CO₂-footprint 2025-I

De totale CO₂-uitstoot beliep in het eerste halfjaar 2025: **807,74 ton CO₂** (zie bijlage).

Totale CO₂-emissies



Directe CO₂-emissies

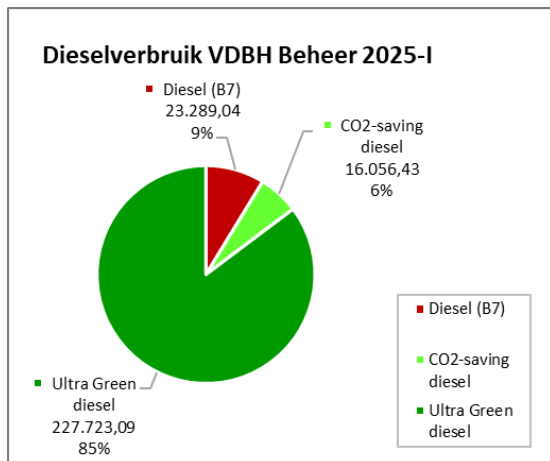


CO₂-uitstoot door brandstoffen

Gelet op de activiteiten die de organisatie uitvoert, is het verklaarbaar dat het grootste deel van de CO₂-uitstoot in scope 1 & 2 wordt veroorzaakt door het wagen- en machinepark. Er vindt een kleine verschuiving plaats naar scope 2 in verband met elektrificatie van het wagen-/materieelpark.

Diesel

De organisatie verbruikt verschillende soorten diesel voor wagen-/materieelpark. De organisatie zet een voortdurende verduurzaming van brandstoffen door. Omdat diesel het grootste aandeel heeft in de CO₂-uitstoot, wordt sinds 2019 CO₂-saving diesel en ULTRA Green diesel gebruikt voor het wagen- en materieelpark. Daarnaast neemt het gebruik van elektrisch materieel en vervoersmiddelen toe.



CO₂ saving diesel

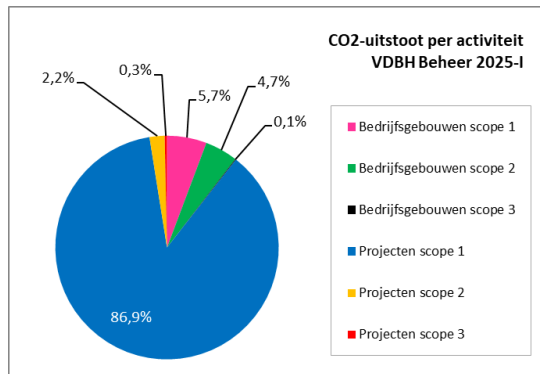
CO₂ saving Diesel (HVO 100) wordt voor 100% geproduceerd uit hernieuwbare brandstoffen. Bij dit product is een milieuvriendelijk additief toegevoegd voor optimale motorprestaties. De CO₂-saving diesel wordt voornamelijk toegepast op CO₂-gunningsprojecten, maar wordt ook op de bedrijfslocatie gebruikt. CO₂-saving diesel geeft in pure vorm een reductie van 80%. In het 1^e halfjaar 2025 heeft de organisatie hiermee een reductie behaald van **45 ton CO₂** met 16.056 liter t.o.v. reguliere (B7-) diesel.

Ultra Green diesel

Ultra Green diesel bestaat voor 70% uit diesel B0 en 20% HVO en 10% FAME en is daarmee **nóg duurzamer** dan de in 2024 gebruikte XTRA Green diesel. Met 227.723 liter Ultra Green diesel heeft VDBH een reductie behaald van **158 ton CO₂** t.o.v. gewone diesel!

Soort diesel	Aantal liters	Emissie-factor	CO ₂ -uitstoot (ton)	indien gewone diesel	reductie t.o.v. regulier (ton)
Diesel (B7)	23.289,04	3,251	76	75,71	0
CO ₂ -saving diesel	16.056,43	0,441	7	52,20	45
Ultra Green diesel	227.723,09	2,556	582	740,33	158
TOTAAL IN 2025-I	267.068,56				203

Verdeling CO₂-uitstoot per activiteit



3.2.1 Categorieën emissie-inventaris

SCOPE 1

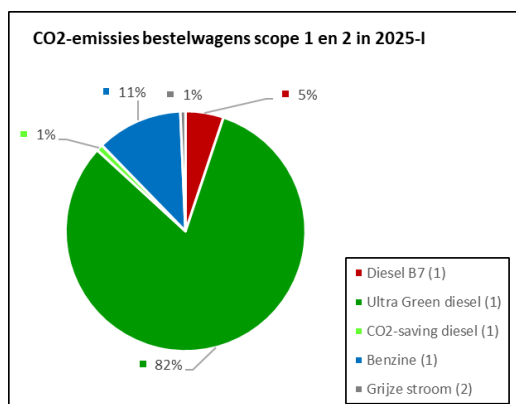
PERSONEN- EN GOEDERENVERVOER

Zoals blijkt uit de CO₂-footprint, wordt 55% van de CO₂-uitstoot veroorzaakt door het personen- en goederenvervoer (let wel: elektrisch personen- en goederenvervoer valt in scope 2).

Bestelwagens

Hiertoe worden ook kleine vrachtwagens gerekend waarvoor geén C-rijbewijs nodig is. In deze categorie heeft een sterke uitbreiding plaatsgevonden binnen de 4 BV's, en tevens een verduurzaming namelijk:

- 2019 51 bestelwagens VDBH + WEST, waarvan 4 stuks elektrisch
- 2023 134 bestelwagens VDBH + WEST, waarvan 17 stuks elektrisch
- 2024: 142 bestelwagens VDBH (94) + WEST (48), waarvan 20 elektrisch



In 2019 werd in deze categorie voornamelijk gewone (B7-)diesel getankt. Dit gaf een CO₂-uitstoot van 497 ton. T.o.v. het aantal fte's (98,53) bedroeg de uitstoot 5 ton CO₂ per fte.

In 2025-I zijn deze grotendeels vervangen voor CO₂-saving en Ultra Green diesel. Dat beliep in 2025-I: 294 ton CO₂.

T.o.v. het aantal fte's (156/2=78) 3,76 ton CO₂ per fte. Dat is een daling in de CO₂-uitstoot van 24% toe te schrijven aan deze verduurzaming.

Vrachtwagens (scope 1)

Tot deze categorie worden alleen de vervoermiddelen gerekend waarvoor een C-rijbewijs nodig is. Na 2020 is het vrachtwagenpark uitgebreid (van 6) naar 9 vrachtwagens (7 VDBH en 2 WEST). Bij vervanging wordt steeds gekozen voor duurzamere vrachtwagens. Daarnaast levert de verduurzaming van brandstoffen ook een forse CO₂-reductie op: 135 ton CO₂ in het 1^e halfjaar 2025 (t.o.v. 229 in heel 2024)!

Auto's van de zaak (in scope 1)

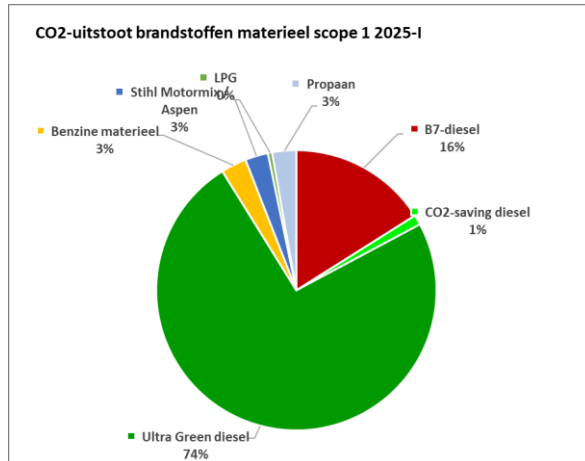
1,2% van de totale CO₂-uitstoot was in het 1^e halfjaar 2025 toe te schrijven aan auto's van de zaak in scope 1. Er heeft een verduurzaming plaatsgevonden in deze categorie, waardoor de uitstoot van een steeds groter deel van de auto's van de zaak nu in scope 2 valt (elektrisch).

In deze categorie zijn privékilometers inbegrepen, aangezien niet exact is vast te stellen hoeveel dit belooft (ca. 500.000 km/jr. (95 ton CO₂), gebaseerd op het contractueel overeengekomen aantal privékilometers volgens leasecontract (15.000 km).

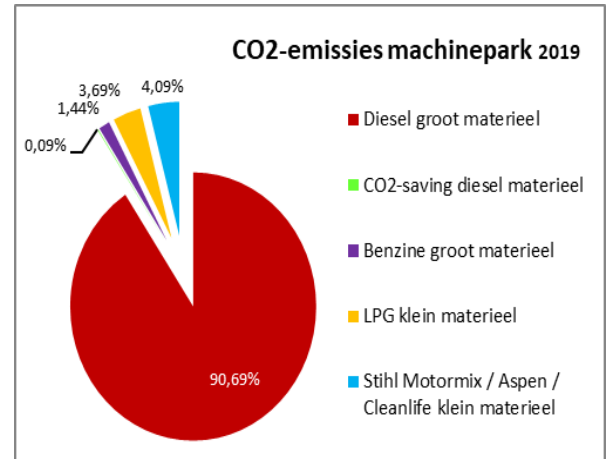
MATERIEEL

Het materieelpark in scope 1 was verantwoordelijk voor 36% van de totale CO₂-uitstoot van de organisatie. In 2019 werd voor het materieel voornamelijk B7-diesel (90%), benzine en Motormix/Aspen gebruikt. Later werden daaraan toegevoegd: CO₂-saving diesel, LPG/propaan (onkruidbranders) en Ultra Green diesel.

1^e halfjaar 2025



2019



Het gebruik van benzine en Motomix/Aspen voor materieel fluctueert want dit is afhankelijk van de aard van het werk. Een toename van maaiwerk zal vaker leiden tot een stijging van de uitstoot door benzine (maaiers), dan bij een toename van bijv. schoffelmaterieel (handmatig), of grondwerk (diesel).

Gasverbruik (scope 1)

Het gasverbruik binnen VDBH blijft redelijk stabiel. In het eerste halfjaar van 2025 kwam het gasverbruik uit op 10 ton CO₂, mede door de verzelfstandiging van de werkplaats. De uitstoot ligt vergelijkbaar met eerdere jaren (13,58 ton in 2019), met mogelijke fluctuaties door weersomstandigheden.

SCOPE 2

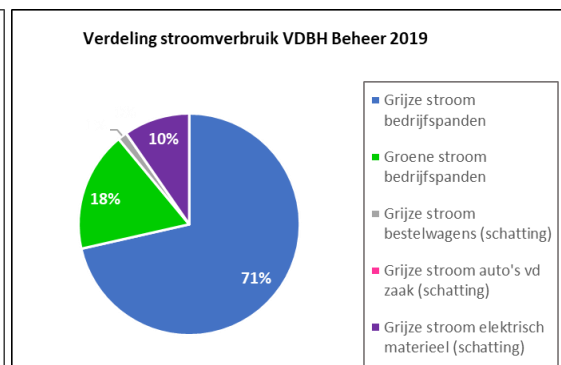
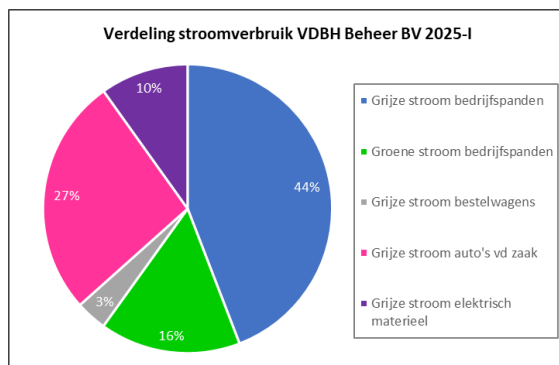
Door de verduurzaming van het wagenpark verschuift een deel van de CO₂-uitstoot van scope 1 naar scope 2, waardoor daar nu meer uitstoot zichtbaar is.

ELEKTRICITEIT

Het totale elektriciteitsverbruik is de afgelopen jaren gestegen door een uitbreiding van de bedrijfsterreinen/kantoren (groen/grijs) en werkplekken, en door verduurzaming van het wagen- en materieelpark. Het stroomverbruik: 133.165 kWh. Deze stroom is gebruikt voor kantoren/bedrijfspanen en voor het opladen van wagen-/materieelpark voor de uitvoering van projecten.

Opmerking:

Een deel van het wagen- en materieelpark wordt opgeladen via eigen laadpunten, die deels worden gevoed met groene stroom. Omdat het exacte aandeel groene ten opzichte van grijze stroom niet nauwkeurig is vast te stellen, en om versnippering in de rapportage te voorkomen, wordt de verbruikte laadstroom op dit moment volledig als grijze stroom geregistreerd.



3.3 Variabelen en uitsluitingen

De CO₂-uitstoot is dynamisch en wordt beïnvloed door diverse factoren.

Wagenpark

Belangrijke factoren zijn onder andere: rijgedrag, gereden afstanden, belading, weers- en verkeersomstandigheden, type brandstof en tanklocatie.

Materieel

Emissies hangen af van inzetintensiteit, soort activiteit, bodem- en weersomstandigheden, afgelegde afstanden, rijgedrag van de bediener en type brandstof. Daarnaast spelen inhuuraantallen en het soort activiteiten een rol, maar deze zijn vaak niet kwantificeerbaar. Ons administratiesysteem is de afgelopen jaren sterk verbeterd om gegevens voor de CO₂-prestatieladder nauwkeuriger te kunnen genereren. Zo is sinds 2022 het stroomverbruik voor het opladen van auto's beter inzichtelijk gemaakt.

Voorbeelden van factoren die de CO₂-uitstoot beïnvloeden

- **Groenonderhoudsprojecten:** Een project kan zeer duurzaam worden uitgevoerd door het gebruik van elektrisch materieel. Echter, wanneer hetzelfde project ver buiten de regio plaatsvindt, wordt het milieueffect negatief beïnvloed, vooral als het personenvervoer gebeurt met voertuigen op conventionele diesel. Hierdoor verschuift de CO₂-uitstoot van materieel naar personenvervoer.
- **Infra-projecten:** Een toename van het aantal infra-projecten met inzet van zware, dieselverbruikende machines leidt vanzelfsprekend tot een hogere CO₂-uitstoot van het materieel. Daarnaast speelt de locatie een belangrijke rol; projecten buiten de regio veroorzaken extra emissies door het langere personenvervoer, wat de totale CO₂-uitstoot verder verhoogt.
- **Seizoensgebonden werkdruk en materiaaltransport:** Tijdens piekperiodes, bijvoorbeeld in het voorjaar of na stormschade, neemt de inzet van materieel en transport toe. Wanneer materialen en materieel van verder weg moeten worden aangevoerd, bijvoorbeeld vanwege beperkte lokale beschikbaarheid, leidt dit tot extra CO₂-uitstoot door langere transportafstanden. Dit kan de totale emissies tijdelijk verhogen, ondanks de inzet van duurzamere technieken op de werkplek zelf.

Uitsluitingen

- Zakelijk vliegverkeer is niet van toepassing.
- In het eerste halfjaar van 2025 is 3.047 liter AdBlue gebruikt in ons wagen- en machinepark. AdBlue zelf veroorzaakt geen directe CO₂-uitstoot en is daarom niet meegenomen in de CO₂-berekening. Het draagt echter wel indirect bij aan een lager dieselverbruik en daardoor tot een vermindering van CO₂-uitstoot. Vanwege de complexiteit van het registratiesysteem en de variabiliteit in dieselverbruik is deze reductie niet kwantitatief meegenomen. Deze uitsluiting wordt verantwoord conform ISO 14064-1, paragraaf i.
- Privékilometers gereden met auto's van de zaak zijn niet meegenomen, omdat deze gegevens ontbreken.

4. Vergelijking CO₂-emissies met voorgaande jaren en trends

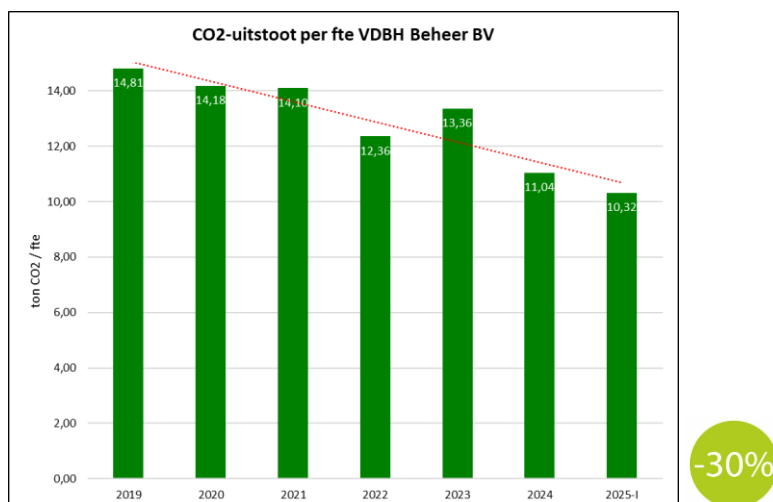
4.1 Vergelijking scopes 1, 2 en business travel (3)

Dit hoofdstuk geeft een vergelijking van zowel de absolute uitstootcijfers als de uitstoot gerelateerd aan indicatoren vanaf het basisjaar (2019) tot heden in scope 1, 2 en 3 (business travel).

Meerjarentabel CO₂-emissies is te vinden in de bijlage.

Relatieve CO₂-emissies

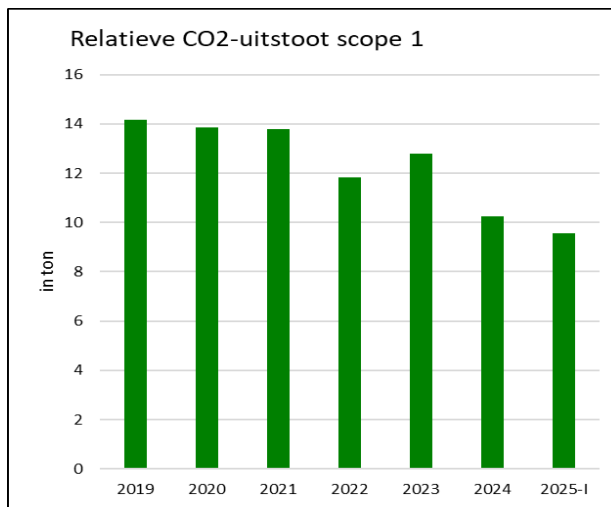
Ten opzichte van het basisjaar (2019) is de totale CO₂-uitstoot in scope 1/2 per fte gedaald met **30%**.



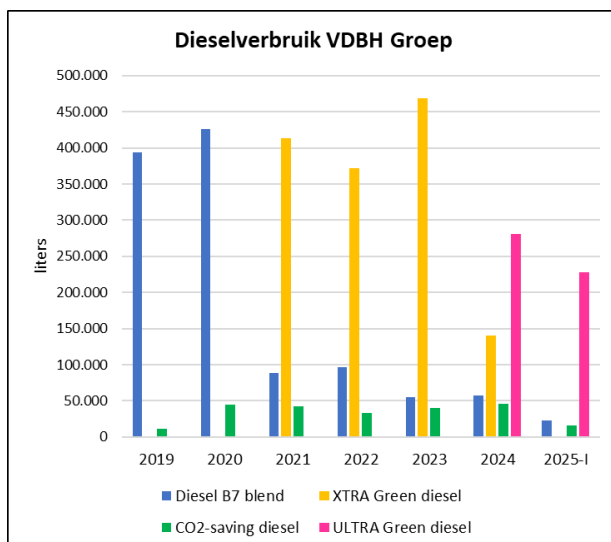
Vergelijking relatieve CO₂-emissies scope 1 & 2 2019-heden

CO ₂ -jaar	ton CO ₂	Gem. aantal fte's heel jaar	Relatieve CO ₂ -uitstoot (ton CO ₂ /fte) afgerond
2019 (basisjr.)	1459,38	98,53	14,81
2020	1571,72	110,83	14,18
2021	1844,23	130,8	14,10
2022	1769,59	143,2	12,36
2023	1954,06	146,25	13,36
2024	1632,89	147,9	11,04
1 ^e halfjaar 2025	804,74	78 (halfjaar)	10,32

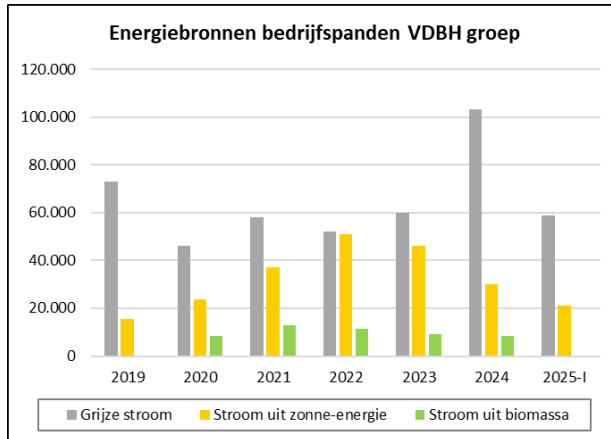
Scope 1



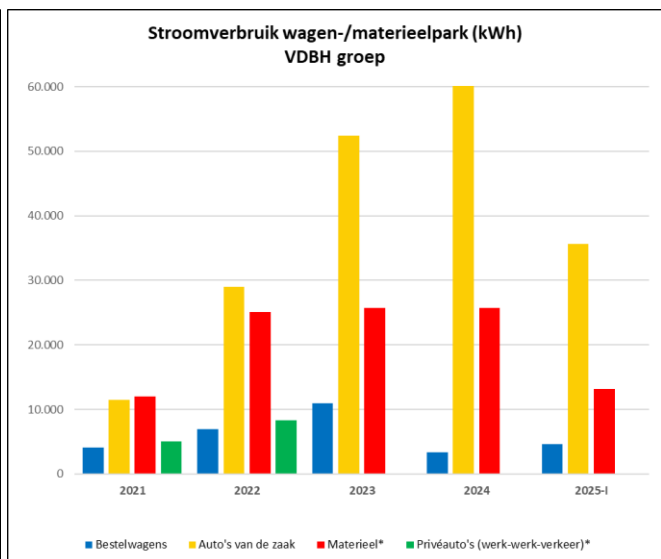
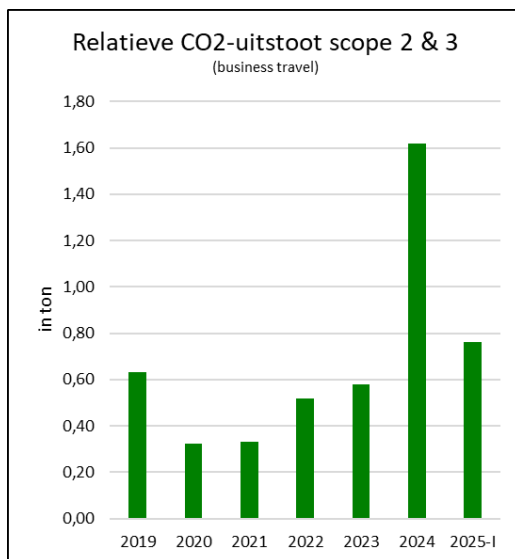
De effecten van de verduurzaming worden duidelijk zichtbaar: de CO₂-uitstoot in **scope 1** neemt af, terwijl de emissies in **scope 2 en 3** toenemen door de verdere elektrificatie van het machine- en wagenpark. Diesel vormt het grootste bestanddeel van onze CO₂-uitstoot. Door verduurzaming van deze brandstof is er veel reductie behaald.



Door de toename van het aantal kantoormedewerkers en de uitbreiding van werkplekken (computers, verlichting, airco's, werkplaatsfaciliteiten) is het verklaarbaar dat het stroomverbruik van de bedrijfspanden is gestegen.



Scope 2, 3



Opm. in 2020 en 2021 was de stroom die nodig was voor het opladen van materieel/wagenpark hierbij inbegrepen.

SCOPE 3

BUSINESS TRAVEL

Privéauto's en treinkilometers voor de zaak (scope 3 business travel)

De jaarlijkse CO₂-uitstoot van privéauto's die voor zakelijke doeleinden worden gebruikt, vertoont enige fluctuatie, variërend tussen 5 en 15 ton per jaar. In het eerste halfjaar 2025 bedroeg de uitstoot **3,53 ton CO₂** t.o.v. 14,92% in 2019. Dat is een reductie van 76%.

Hoewel de totale impact van deze categorie binnen Business Travel beperkt is, kunnen we de uitstoot wel beïnvloeden via het tanken uit onze eigen dieselbultank, waarbij we steeds vaker kiezen voor duurzame brandstoffen zoals UltraGreen Diesel en CO₂-saving diesel.

5. Realisering doelstellingen

5.1 Realisering doelstellingen scope 1 & 2 & BT

Voor een eerlijke vergelijking zijn de CO₂-cijfers genormaliseerd naar een equivalent van het aantal fte's voor een halfjaarperiode. Op deze manier zijn de gegevens van het eerste halfjaar 2025 direct vergelijkbaar met het referentiejaar 2019.

Scope 1:

Relatieve CO ₂ -reductie scope 1	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-I
Scope 1	1.396,98	1.536,06	1.801,14	1.695,59	1.869,22	1.513,95	745,46
Fte's	98,53	110,83	130,8	143,2	146,25	147,9	78
Relatieve uitstoot scope 1	14,18	13,86	13,77	11,84	12,78	10,24	9,56

Reductie scope 1 = 14,18 – 9,56 = 4,62 ton CO₂/fte; percentage reductie = (4,62 / 14,18) × 100% ≈ **32,58%**, dus ruim boven de beoogde 25%. Dit is voornamelijk toe te schrijven aan de vervanging van XTRA Green diesel voor Ultra Green diesel.

De investeringen blijken voornamelijk uitbreidingsinvesteringen te betreffen in plaats van de beoogde vervanging, maar worden uitgevoerd met duurzame middelen die zijn vervaardigd volgens de nieuwste stand van de techniek, waardoor de uitstoot relatief kan dalen doordat het aandeel duurzame materieelstukken toeneemt.

Scope 2:

CO ₂ -uitstoot scope 2	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-I
Scope 2	47,48	25,54	36,81	65,13	72,18	112,32	55,75
Fte's	98,53	110,83	130,8	150	146,25	73,45	78
Relatieve CO ₂ -uitstoot scope 2	0,48	0,23	0,28	0,43	0,49	1,53	0,71

Reductie scope 2 = - 0,715 ton CO₂ per fte. Verandering: +0,233 ton CO₂ per fte, een stijging van circa **48%** ten opzichte van 2019. Deze toename is niet zorgwekkend. Door de verdere elektrificatie van het wagenpark verschuift een deel van de uitstoot van scope 1 (brandstofverbruik) naar scope 2 (elektriciteitsverbruik). Vanwege deze verschuiving zijn absolute reductiedoelen voor scope 2 minder relevant, aangezien verduurzaming logischerwijs leidt tot een herverdeling van emissies tussen de scopes. De CO₂-norm verplicht echter om in elke scope reductie te realiseren. Daarom is besloten om in de tweede helft van 2025 GvO's (Garanties van Oorsprong) aan te kopen, waarmee de grijze stroom wordt vergoend, naast de verduurzaming van het nieuwe hoofdkantoor/bedrijfspan 13b (zelfvoorzienend). Bouw: juli 2025 t/m mei 2026.

Wat betreft de vergroening van onze stroom (scope 2) wordt voor het kantoorpand aan de Lakemondsestraat 11 vanaf medio 2025 een nieuw contract afgesloten met een energieleverancier die groene stroom van Nederlandse herkomst kan leveren.

Scope 3 Business Travel (BT)

Doelstelling 2025: 74%. Behaalde reductie scope 3 Business travel: **76,4%** t.o.v. 2019.

CO ₂ -uitstoot scope 3 BT	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-I
Scope 3 BT	14,92	10,12	6,28	8,87	12,65	6,63	3,53
Fte's	98,53	110,83	130,8	150	146,25	73,45	78
Relatieve CO ₂ -uitstoot scope 3 BT	0,15	0,09	0,05	0,06	0,09	0,09	0,05

Deze reductie is voornamelijk toe te schrijven aan de verduurzaming van brandstoffen voor privéauto's die zijn ingezet voor de zaak. Het gepromote Fietsplan wordt vaker gebruikt dan verwacht. Momenteel zijn er 8 medewerkers met een fiets die via Fietsplan is aangeschaft. In 2025 zijn er echter geen nieuwe deelnemers bijgekomen.

5.2 Realisering doelstellingen scope 3 ketenanalyse

VDBH heeft zich ten doel gesteld om de komende drie jaren, op projecten waar de bokashi-methode kan worden toegepast, minimaal een gemiddelde reductie te behalen in de CO₂ die vrijkomt bij de verwerking van bladafval van: **95%** t.o.v. de reguliere methode. De behaalde resultaten zijn opgenomen in volgende tabel:

Behaalde reducties CO ₂ -emissies door toepassing Bokashi-methode				
Project	Jaar	Hoeveelheid verwerkt bladafval **	Reductie t.o.v. reguliere methode door combi compostering & bokashi	Gerealiseerde reductie t.o.v. reguliere methode *
Radboud Nijmegen	2019	100 ton	59,26 ton CO ₂	99,25%
Radboud Nijmegen	2020	100 ton	59,26 ton CO ₂	99,25%
Radboud Nijmegen	2021	125 ton	69,48 ton CO ₂	99,28%
Radboud Nijmegen	2022	150 ton	98,2 ton CO ₂	99,48%
Radboud Nijmegen	2023	110 ton	54,1 ton CO ₂	99,13%
Radboud Nijmegen	2024	110 ton	54,1 ton CO ₂	99,13%
Radboud Nijmegen	2025-I	cijfers nog niet bekend		

West Maas en Waal	2020	87 ton	20,87 ton CO ₂	91,31%
West Maas en Waal	2021	28 ton	1,85 ton CO ₂	73,73%
Pro Persona Wolfheze	2023	80 ton	47,2 ton CO ₂	99,16%
Pro Persona Wolfheze	2024	80 ton	47,2 ton CO ₂	99,16%
Pro Persona Wolfheze	2025-I	cijfers nog niet bekend		

* *Belangrijke note!* De behaalde reductie is afhankelijk van projectgebonden factoren, zoals locatie van opdrachtgever, compostleverancier en afstanden tot afvalverwerker. Daardoor kan de CO₂-uitstoot bij de reguliere methode per project verschillen.

** In januari na genoemd kalenderjaar verwerkt.

Aangezien toepassing van deze methode op de projecten aantoonbaar vruchten afwerpt, zal de directie in de toekomst mogelijk opnieuw de mogelijkheden onderzoeken om een eigen bokashi-voorziening op het bedrijfsterrein van de vestiging in Opheusden aan te leggen om zo een nog grotere reductie te kunnen behalen.

6. Genomen en geplande maatregelen

6.1 Genomen maatregelen

In de afgelopen jaren zijn volgende maatregelen genomen:

- Elektrificatie van het wagenpark (bedrijfsbussen en leaseauto's) en installatie van laadpalen bij bedrijfspanden.
- Aanschaf van elektrisch materieel (maaiers, shovels, kranen, goupils).
- Invoering van duurzamere brandstoffen: Ultra Green diesel en CO₂-saving diesel (HVO-100).
- Vervanging van motorgereedschap door elektrische varianten, deels opgeladen met zonnepanelen.
- Plaatsing zonnepanelen hoofdkantoor (Lakemondsestraat 13b) en administratiekantoor (nr. 11) Opheusden (scope 2).
- Toepassing van de Bokashi-methode voor duurzame verwerking van (blad)afval (scope 3).
- Bewustwordingscampagnes voor buitendienstmedewerkers over reductiemaatregelen en hun bijdrage daarin.

6.2 Geplande maatregelen

Voor de komende jaren blijft de organisatie actief inzetten op verdere verduurzaming door middel van:

- Verdere elektrificatie van het wagen- en machinepark.
- Nieuw duurzaam hoofdkantoor (mei 2026) Lakemondsestraat 13b, Opheusden, voorzien van een geavanceerd klimaatstelsel, eigen stroomopslag en -gebruik, en een groendak.
- GvO's (Garantie van Oorsprong) Nederlandse windenergie t.b.v. vergroening grijze stroom.
- Breder gebruik van duurzame brandstoffen, zoals Ultra Green diesel en CO₂-saving diesel.
- Duurzaamheidscriteria integreren bij investeringsbeslissingen (energieverbruik, milieubelasting en CO₂-emissies).
- Stimuleren van CO₂-neutrale oplossingen in projectvoorbereidingen, zoals groene daken en recyclebare materialen.
- Behouden van het aannemebeleid met korte woon-werkafstanden.
- Verder stimuleren van fietsgebruik voor woon-werkverkeer.

6.3 Evaluatie energiemangement-actieplan

Om de voortgang van de geplande en behaalde energiedoelstellingen te monitoren en waar nodig bij te sturen, is een managementsysteem ingericht waarin iedereen duidelijke verantwoordelijkheden heeft. Binnen de organisatie zijn specifieke taken op het gebied van energiemangement toegewezen aan de betrokken functionarissen.

Taak (jaarlijks)	Functie
• Formuleren CO ₂ - en energiedoelstellingen	Directeur
• Borgen van energiemangementactieplan	KAM-coördinator
• Verzamelen energiegegevens en opstellen CO ₂ -footprint	KAM-coördinator
• Analyseren CO ₂ -footprint (CO ₂ -rapportages)	KAM-coördinator
• Bespreken en vertalen van verbeterkansen naar maatregelen	KAM-coördinator, directeur
• Accorderen van maatregelen	Directeur
• Implementeren van maatregelen*	Afdelingsverantwoordelijken
• Bewaken, monitoren en eventueel bijsturen van maatregelen	KAM-coördinator, directeur
• Rapporteren van resultaten aan MT (CO ₂ -rapportages)	KAM-coördinator
• Evaluatie van het energiemangement (managementrapportage)	Directeur, KAM-coördinator

* De uitvoering ligt per maatregel bij de verantwoordelijke afdeling, zoals vastgelegd in het energiemangementactieplan.

De operationele verantwoordelijkheden worden breed gedragen binnen de organisatie. De KAM-coördinator vervult hierbij een coördinerende en faciliterende rol. Door het uitvoeren van het communicatieplan worden interne en externe belanghebbenden continu geïnformeerd over relevante CO₂-ontwikkelingen. Deze werkwijze heeft zich bewezen als effectief en doeltreffend.

7. Evaluatie communicatie

7.1 Communicatieplan

Het bedrijf communiceert doorlopend op verschillende manieren extern en intern. Door uitvoering te geven aan het **communicatieplan** (zie hieronder) worden externen en internen van alle relevante CO₂-zaken op de hoogte gesteld.

Intern

Middel	Frequentie	Doelgroep	Inhoud	Verantwoordelijke
Website (en social media)	Continu	Alle interne en externe belanghebbenden	6.1.3. 'Eisen aan de verplichte Internetpublicatie'	KAM-coördinator Directie
Nieuwsbrief personeel	1x/maand	Alle interne belanghebbenden	KVGM en CO ₂	KAM-coördinator
Managementrapportage	1x/jaar	Directie/management	Voortgang energiemangement actieplan	Directie KAM-coördinator
Managementoverleg	1x/week	Directie en afdelings-verantwoordelijken, operationeel leidinggevend	Beleid en voortgang plan van aanpak CO ₂ -reductiedoelen en – maatregelen. Opvolging individuele acties CO ₂ -reductie	Directie
KAM-overleg / overkoepelen projectleidersoverleg	1x/kwartaal	Projectleiders VDBH KAM-coördinator Werkvoorbereider WEST	Beleid en praktische invulling CO ₂ -reductie en informatievoorziening personeel	KAM-coördinator
Personeelsoverleg (i.c.m. toolboxmeeting)	2x/jaar	Alle medewerkers	Bewustwording m.b.t. mogelijkheden CO ₂ -uitstoot vermindering	Directie
Toolboxmeetings	2x/jaar	Alle operationele medewerkers	Bewustwording, tips, CO ₂ -reductie; projectgerelateerde info CO ₂	Directie

Extern

Middel	Frequentie	Doelgroep	Inhoud	Verantwoordelijke
Website bedrijf (+ social media)	Continu	Alle interne en externe belanghebbenden	6.1.3. 'Eisen aan de verplichte Internetpublicatie'	KAM-coördinator
Website SKAO	2x per jaar	Externe belanghebbenden (opdrachtgevers), CI	6.1.3. 'Eisen aan de verplichte Internetpublicatie'	KAM-coördinator
CO ₂ Nieuwsbrief	2x per jaar	Externe belanghebbenden (opdrachtgevers i.c.m. KTO)	Voortgang(srapportage) CO ₂	KAM-coördinator
Ketenbijeenkomsten (via hoofdaannemer)	1-2x per jaar	Partners in de sector	Kennisdeling en uitwisseling ervaringen en informatie en realisering gezamenlijke doelen.	Directie + KAM-coördinator

Doordat (externe) stakeholders en (interne) medewerkers via verschillende kanalen informatie kunnen krijgen, blijven zij betrokken bij (en medeverantwoordelijk voor) de reductie van onze CO₂-uitstoot. Dit communicatieplan is effectief en doeltreffend gebleken en zal daarom worden gecontinueerd in de volgende CO₂-periode.

8. Nieuwe verbeterkansen en individuele bijdragen

Er zijn volop mogelijkheden om de CO₂-uitstoot verder te reduceren:

- Verdere verduurzaming van het wagen- en machinepark.
- Verduurzaming van brandstoffen.
- Vergroening van grijze stroom, door combinatie van zelfvoorzienende energieopwekking en het gebruik van GvO's (Garantie van Oorsprong) voor hernieuwbare energie.

Om medewerkers actief te betrekken bij CO₂-reductie worden via nieuwsbrieven, toolboxmeetings en personeelsbijeenkomsten tips en suggesties gedeeld voor individuele bijdragen. Tijdens deze bijeenkomsten krijgen medewerkers tevens de gelegenheid om hun eigen ideeën in te dienen.

Daarnaast is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het wagen- en materieelpark in Rivierenland volledig te laten draaien op groene waterstof (opgewekt met windenergie). Hierbij bleek de beoogde locatie vanuit gemeentelijk oogpunt niet haalbaar.

9. Conclusies

Absolute CO₂-reducties

Totale CO₂-uitstoot

In het eerste halfjaar 2025 was de absolute CO₂-uitstoot van de organisatie 804,74 ton CO₂. Dat is een stijging t.o.v. 1^e halfjaar 2019 (679 ton CO₂), maar een **daling** van 91,3 ton CO₂ t.o.v. 1^e halfjaar 2024 (896,07 ton CO₂): 10%!

Relatieve CO₂-reducties

1. **Scope 1:** reductiedoelstelling 2025: 21,2%. Gerealiseerd: 32,58% reductie t.o.v. 2019. Er is veel reductie behaald door het gebruik van Ultra Green diesel.
2. **Scope 2:** reductiedoelstelling 2025: 5%. Gerealiseerd: 48% stijging t.o.v. 2019. Dit is mede veroorzaakt door elektrificatie van wagen-/materieelpark. Door aankoop van GvO's had ook in scope 2 reductie behaald kunnen worden. Dit is daarom ook doelstelling voor 2^e halfjaar 2025.
3. **Scope 3 BT:** reductiedoelstelling 2025: 74%; gerealiseerd: 76,4% reductie t.o.v. 2019, met name bereikt door de verduurzaming van brandstoffen waarmee ook ingezette privéauto's getankt werden.

Zie par. 5.1 voor een toelichting.

Scope 3

Voor wat betreft de doelstelling voor de 'bokashi-projecten' in scope 3 (gem. 25% reductie/jr.) behaalden wij in 2024 een gemiddelde reductie van **99%**. Zie bijlage. Aangezien blad eenmaal per jaar wordt verwerkt tot bokashi zijn deze cijfers over 2024 pas na afloop van het kalenderjaar (jan. 2025) bekend, maar de verwachting is dat deze reductie in 2025 ook weer behaald is.

10. Bijlagen en verwijzingen

Verwijzingen:

CO₂-portfolio van de organisatie

Bijlagen:

- CO₂-footprint 1^e halfjaar 2025 scope 1-2
- Meerjarentabel CO₂-emissies

CO2-footprint 1e halfjaar 2025 VDBH Beheer BV



CO ₂ Scope 1	Hoeveelheid	Eenheid	kg CO ₂ / eenheid	CO ₂ -uitstoot in kg	CO ₂ -uitstoot in ton	%
Personen- en goederenvervoer						
Diesel bestelwagens	5.290,47	liter	3,251	17.199	17,20	2,1%
CO ₂ -saving diesel bestelwagens	6.895,74	liter	0,441	3.041	3,04	0,4%
Ultra Green diesel bestelwagens	107.149,35	liter	2,556	273.842	273,84	34,0%
Benzine bestelwagens	1.982,14	liter	2,797	5.544	5,54	0,7%
Diesel vrachtwagens	3.429,30	liter	3,251	11.149	11,15	1,4%
CO ₂ -saving diesel vrachtwagens	1.460,91	liter	0,441	644	0,64	0,1%
Ultra Green diesel vrachtwagens	32.434,85	liter	2,556	82.894	82,89	10,3%
Diesel auto's van de zaak	173,63	liter	3,251	564	0,56	0,1%
CO ₂ -saving diesel auto's vd zaak	99,29	liter	0,441	44	0,04	0,0%
Ultra Green diesel auto's vd zaak	3.755,44	liter	2,556	9.598	9,60	1,2%
Benzine auto's vd zaak	13.898,99	liter	2,797	38.875	38,88	4,8%
Machinepark						
Diesel groot materieel	14.395,64	liter	3,251	46.800	46,80	5,8%
CO ₂ -saving diesel materieel	7.557,29	liter	0,441	3.333	3,33	0,4%
Ultra Green diesel materieel	84.383,45	liter	2,556	215.659	215,66	26,8%
Benzine materieel	3.068,95	liter	2,797	8.584	8,58	1,1%
Stihl Motormix klein materieel	2.757,00	liter	2,797	7.711	7,71	1,0%
LPG klein materieel	785,08	liter	1,792	1.407	1,41	0,2%
Propaan materieel	4.700,00	liter	1,725	8.108	8,11	1,0%
Gasverbruik						
Gasverbruik bedrijfspanden	4.902,90	m3	2,134	10.463	10,46	1,3%
CO₂ Scope 2	Hoeveelheid	Eenheid	kg CO₂ / eenheid	CO₂-uitstoot in kg	CO₂-uitstoot in ton	%
Stroom bedrijfspanden (grijs)	58.795,87	kWh	0,497	29.222	29,22	3,6%
Stroom bedrijfspanden (groen)	20.982,10	kWh	0,000	0	0,00	0,0%
Stroom bestelwagens (eigen OLP grijs)	2.226,59	kWh	0,497	1.107	1,11	0,1%
Stroom bestelwagens (OLP derden grijs)	2.400,18	kWh	0,497	1.193	1,19	0,1%
Stroom auto's vd zaak (eigen OLP grijs)	15.687,77	kWh	0,497	7.797	7,80	1,0%
Stroom auto's vd zaak (OLP derden grijs)	19.930,31	kWh	0,497	9.905	9,91	1,2%
Stroom materieel (eigen OLP grijs)	13.142,24	kWh	0,497	6.532	6,53	0,8%
CO₂ Scope 3 Business travel	Hoeveelheid	Eenheid	kg CO₂ / eenheid	CO₂-uitstoot in kg	CO₂-uitstoot in ton	%
Diesel privéauto (zakelijk gebruik)	0,00	liter	3,251	0	0,00	0,0%
XTRA Green diesel privéauto (zakelijk gebruik)	0,00	liter	3,160	0	0,00	0,0%
CO ₂ -saving diesel privéauto (zakelijk gebruik)	43,20	liter	0,441	19	0,02	0,0%

Ultra Green diesel privéauto (zakelijk gebruik)	959,12	liter	2,556	2.451	2,45	0,3%
Gebruik privéauto (zakelijk gebruik) brandstof onbekend	5.536,00	km	0,191	1.057	1,06	0,1%
Treinkilometers voor de zaak, treintype onbekend	0,00	km	0,003	0	0,00	0,0%
Totaal					804,74	100,00%

Totalen	ton CO2
Personen- en goederenvervoer (1)	443,39
Machinepark (1)	291,60
Gasverbruik (1)	10,46
Grijze stroom (2)	55,75
Groene stroom (2)	0,00
Business travel (3)	3,53

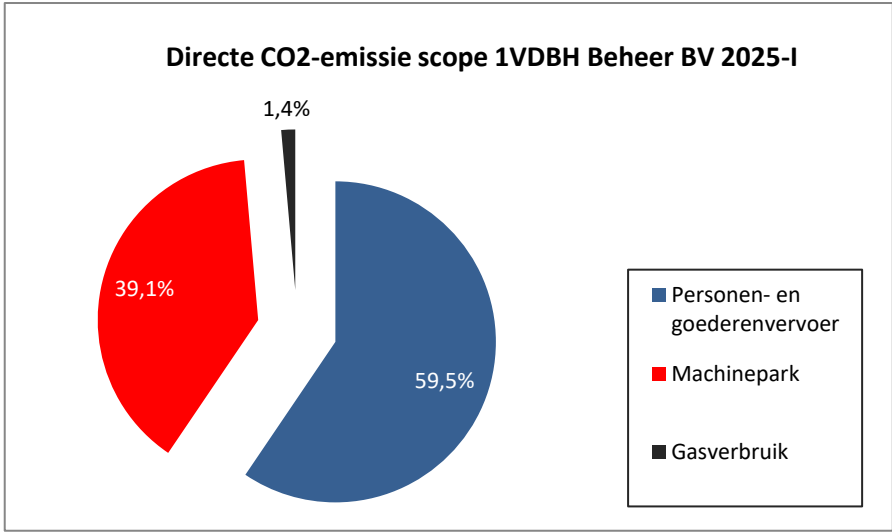
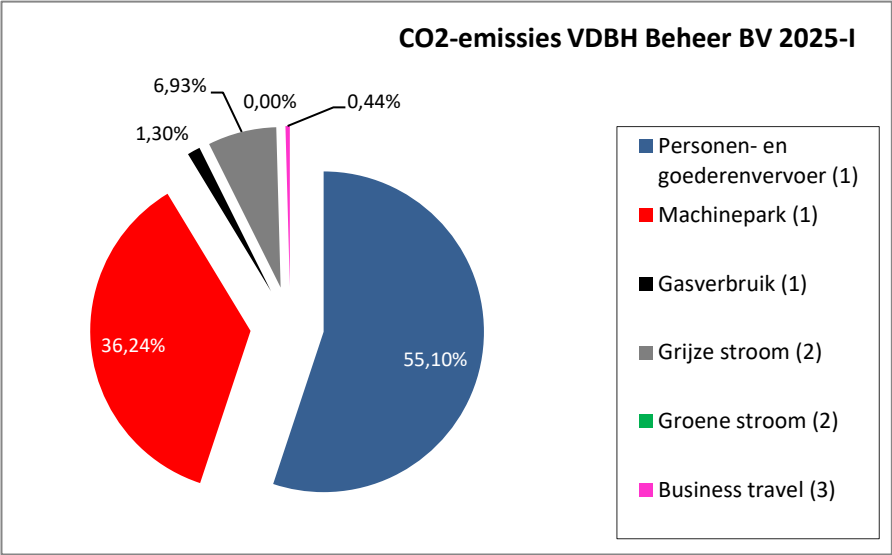
Scope 1	ton CO2
Personen- en goederenvervoer	443,39
Machinepark	291,60
Gasverbruik	10,46

Scope 2	ton CO2
Grijze stroom	55,75
Groene stroom	0,00

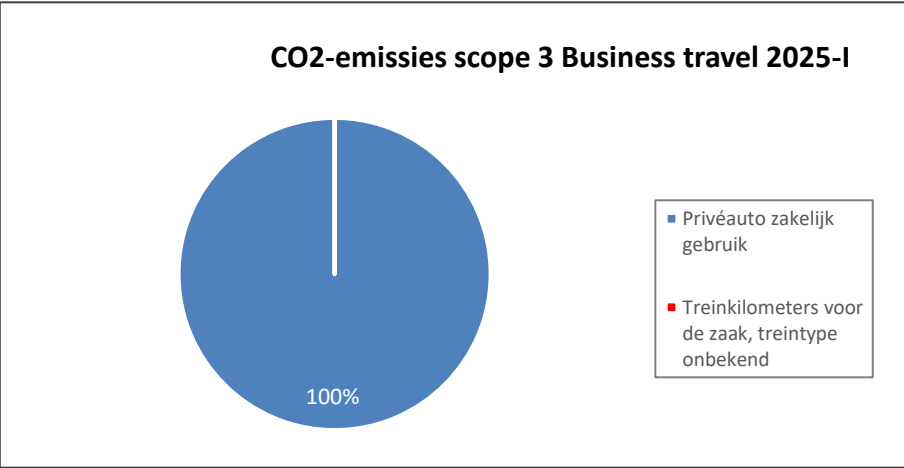
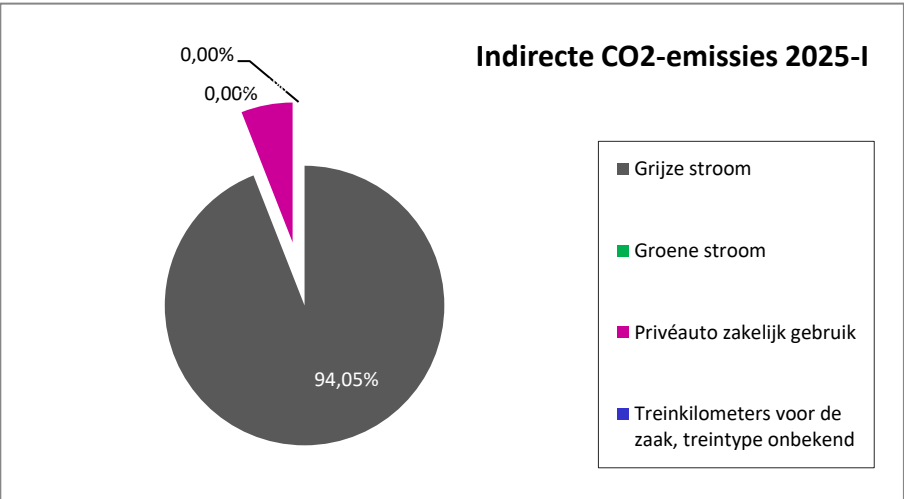
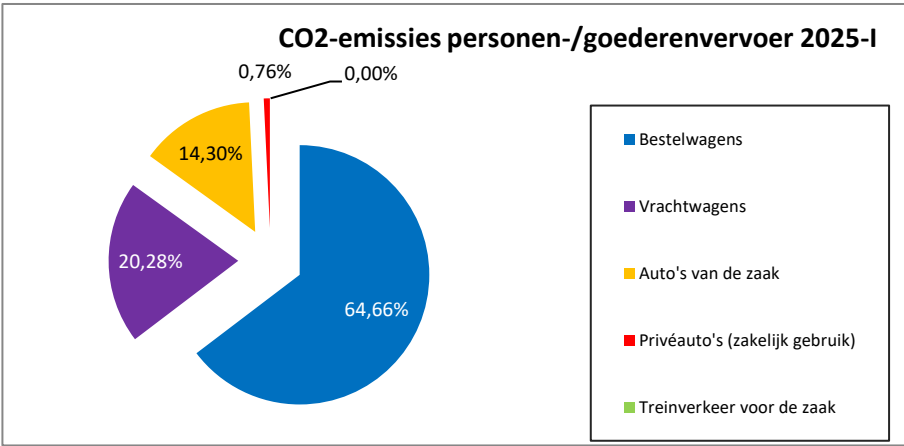
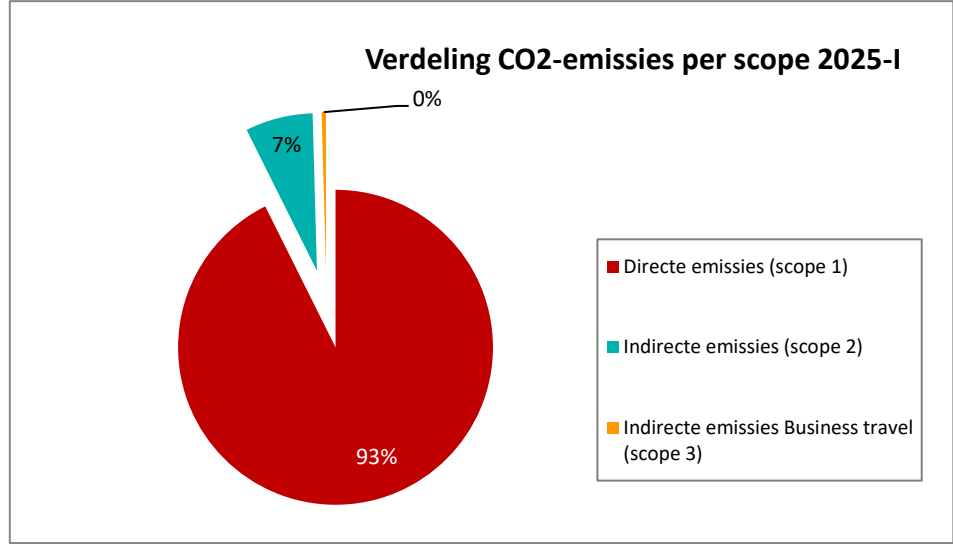
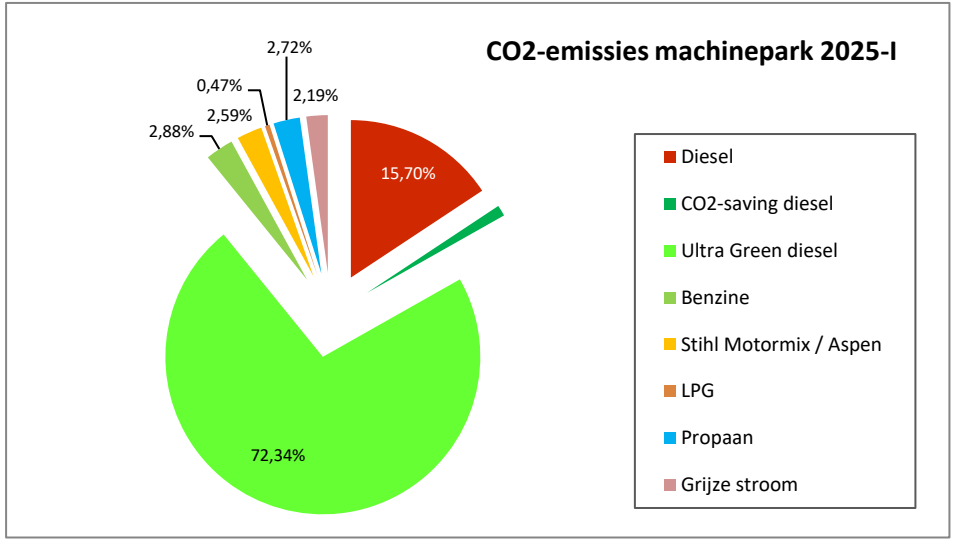
Scope 3 Business travel	ton CO2
Privéauto zakelijk gebruik	3,53
Treinkilometers voor de zaak, treintype onbekend	0,00

CO2-uitstoot per scope	ton CO2
Directe emissies (scope 1)	745,46
Indirecte emissies (scope 2)	55,75
Indirecte emissies Business travel (scope 3)	3,53

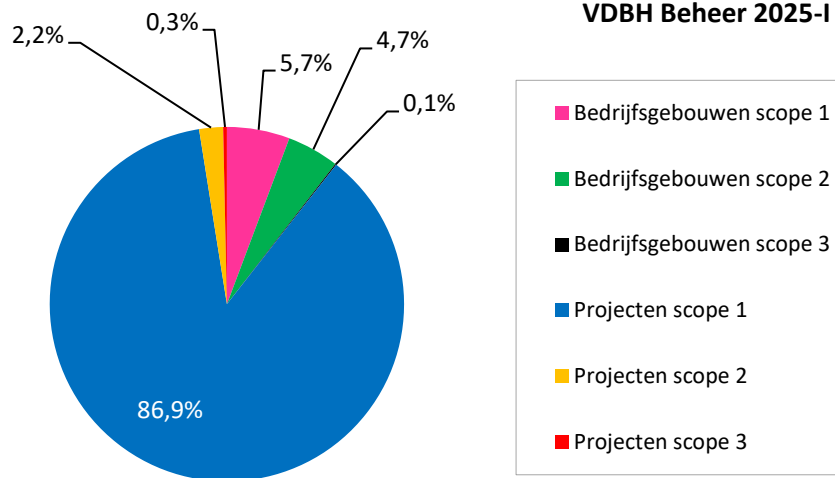
Personen- en goederenvervoer uitgelicht	
Bestelwagens	301,93
Vrachtwagens	94,69
Auto's van de zaak	66,78
Privéauto's (zakelijk gebruik)	3,53
Treinverkeer voor de zaak	0,00



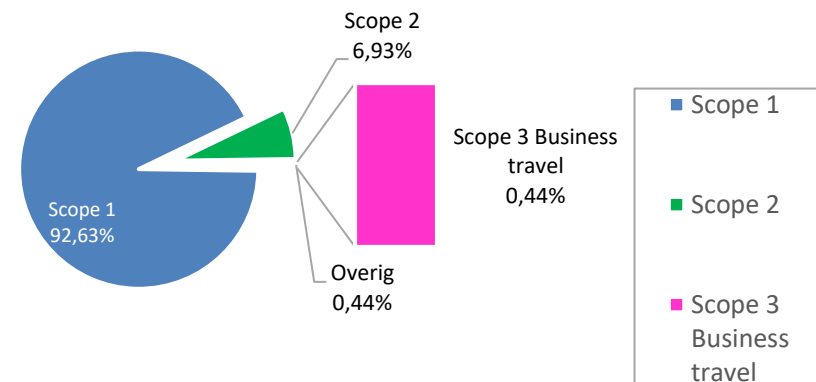
Machinepark uitgelicht	ton CO2
Diesel	46,80
CO2-saving diesel	3,33
Ultra Green diesel	215,66
Benzine	8,58
Stihl Motormix / Aspen	7,71
LPG	1,41
Propaan	8,11
Grijze stroom	6,53



**CO2-uitstoot per activiteit
VDBH Beheer 2025-I**



Verdeling CO2-emissies VDBH Beheer BV 2025-I

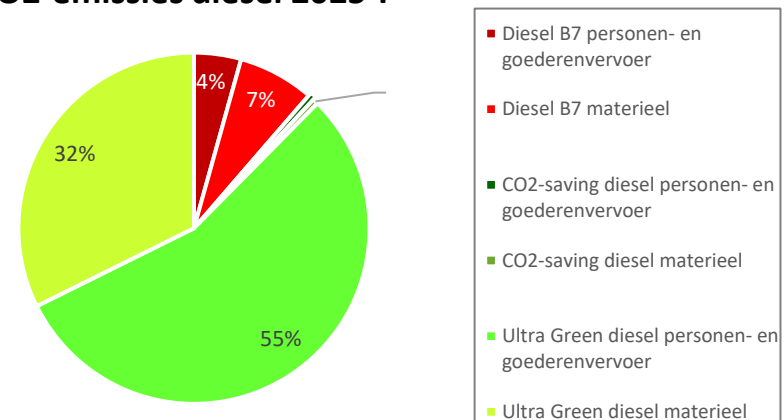


CO2-uitstoot per activiteit	ton CO2	
Bedrijfsgebouwen scope 1	46,16	5,7%
Bedrijfsgebouwen scope 2	38,21	4,7%
Bedrijfsgebouwen scope 3	0,82	0,1%
Projecten scope 1	699,30	86,9%
Projecten scope 2	17,55	2,2%
Projecten scope 3	2,71	0,3%
	804,74	

Verdeling CO2-emissies in scope 1, 2 + BT (3)	ton CO2
Scope 1	745,46
Scope 2	55,75
Scope 3 Business travel	3,53

CO2-emissies diesel	
Soort diesel	ton CO2
Diesel B7 personen- en goederenvervoer	28,91
Diesel B7 materieel	46,80
CO2-saving diesel personen- en goederenvervoer	3,75
CO2-saving diesel materieel	3,33
Ultra Green diesel personen- en goederenvervoer	368,78
Ultra Green diesel materieel	215,66

CO2-emissies diesel 2025-I



Meerjarentabel CO2-emissies 2019-heden

CO2 Scope 1	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-1
Personen- en goederenvervoer							
Diesel bestelwagens	497,08	515,57	65,12	72,24	24,39	36,32	17,20
XTRA Green diesel bestelwagens	0,00	0,00	497,39	490,52	624,41	196,62	0,00
<i>gesplitst in vervoerscategorieën)</i>	3,13	2,67	5,80	6,58	7,13		
CO2-saving diesel bestelwagens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,21	3,04
Ultra Green diesel bestelwagens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	321,75	273,84
Benzine bestelwagens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,61	5,54
Diesel vrachtwagens	203,52	255,42	19,53	18,77	14,21	20,28	11,15
XTRA Green diesel vrachtwagens	0,00	0,00	213,61	201,11	222,43	81,47	0,00
CO2-saving diesel vrachtwagens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,19	0,64
Ultra Green diesel vrachtwagens	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	125,24	82,89
Diesel auto's van de zaak	10,98	29,35	4,21	3,89	4,45	3,22	0,56
XTRA Green diesel auto's vd zaak	0,00	0,00	31,48	27,47	23,24	9,35	0,00
CO2-saving diesel auto's vd zaak	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,04
Ultra Green diesel auto's vd zaak	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,49	9,60
Benzine auto's vd zaak	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	58,91	38,88
<i>vervoerscategorieën)</i>	26,21	42,03	40,25	58,85	74,09	0,00	
Machinepark							
Diesel groot materieel	582,67	582,25	195,57	217,96	136,67	125,07	46,80
XTRA Green diesel materieel	0,00	0,00	569,34	461,54	606,83	156,37	0,00
CO2-saving diesel materieel	0,56	12,70	7,65	3,96	6,75	6,46	3,33
Ultra Green diesel materieel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	247,75	215,66
Benzine materieel	9,28	15,27	27,18	21,42	28,11	22,20	8,58
Stihl Motormix klein materieel	26,27	23,66	24,15	27,90	29,31	27,84	7,71
LPG klein materieel	23,70	40,14	50,57	46,35	33,65	10,62	1,41
Propana materieel	0,00	0,00	27,73	18,84	20,30	13,10	8,11
Gasverbruik							
Gasverbruik bedrijfspanden	13,58	17,00	21,57	18,21	13,23	13,72	10,46
CO2 Scope 2							
Stroom bedrijfspanden (grijs)	47,48	25,54	33,14	33,17	31,61	59,90	29,22
Stroom bedrijfspanden (groen)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stroom bestelwagens (eigen OLP)				3,37	3,26	0,68	1,11
Stroom bestelwagens (OLP derden)			0,95	0,26	1,72	1,13	1,19
Stroom auto's vd zaak (eigen OLP) *				10,51	9,73	16,49	7,80
Stroom auto's vd zaak (OLP derden) *			2,72	4,68	14,15	20,34	9,91
Elektrisch materieel (eigen OLP)				13,14	11,72	13,78	6,53
CO2 Scope 3 Business travel							
Diesel privéauto's	9,46	7,74	3,82	3,55	0,00	0,81	0,00
XTRA Green diesel privéauto's	0,00	0,00	0,00	0,00	8,03	1,35	0,00
CO2-saving diesel privéauto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,02
Ultra Green diesel privéauto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,08	2,45
Stroom privéauto's (eigen OLP)	0,00	0,00	0,00	1,91	0,00	0,00	0,00
Stroom privéauto's (OLP elders)	0,00	0,00	0,00	2,44	0,00	0,00	0,00
Gebruik privéauto voor de zaak, brandstof	5,46	2,38	2,46	0,94	4,63	2,35	1,06
Treinkilometers voor de zaak	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00
Totale CO2-uitstoot (in ton)	1.459,38	1.571,72	1.844,23	1.769,59	1.954,06	1.632,89	804,74