Voortgangsrapportage 2025

CO2 footprint 2025

Volgens ISO 14064-1:2018 ten behoeve van CO2-Prestatieladder versie 3.1

Versie 1

de wereld mooier maken

Verantwoording

Titel	:	Voortgangsrapportage 2025 CO2 footprint
Versie	:	1
Auteur(s)	:	Rick van Santvoort / Jolanda van Drunen
E-mailadres	:	duurzaamheid@vanderven.nl
Datum:	:	27-08-2026
Vrijgave door:	:	H. Lievaart
Datum	:	28-08-2026
Paraaf	:	

Documenthistorie

Versie	Datum	Omschrijving	Auteur
1.	27-08-2026	Voortgangsrapportage volledig jaar 2025	RvS / JvD

Inhoud

1 Inleiding en verantwoording 5

1.1 Inleiding 5

1.2 Organisatie 5

1.3 Afbakening 6

1.4 Verantwoordelijken 9

1.5 Referentiejaar en rapportageperiode 9

2 CO2 footprint 10

2.1 CO2footprint organisatie 10

2.2 Vergelijking footprint 2024 en 2025 10

2.3 CO2-intensiteit per euro omzet 11

2.4 Footprint CO2Prestatieladder gegunde werken 11

2.5 Reductiedoelstellingen 13

Scope 1 13

Scope 2 14

Scope 3 16

Beton 16

2.6 Verbranding biomassa 17

2.7 GHG verwijderingen 17

2.8 Verlegging milieulasten in ruimte en tijd 17

2.9 Uitsluitingen 17

2.10 Meetonzekerheden 18

2.11 Emissiefactoren 19

3 Conclusie en verbeteracties 2026 19

4 Prioritaire acties voor 2026: 19

1 Inleiding en verantwoording

1.1 Inleiding

In deze CO_2-footprint legt Van der Ven verantwoording af over de CO_2-emissies over het volledige kalenderjaar 2025. De emissie-inventaris is opgesteld conform ISO 14064-1:2018 en gerapporteerd volgens § 9.3.1 van deze norm. De rapportage is opgesteld in lijn met de CO_2-Prestatieladder versie 3.1. Handboek 3.1 vereist voor niveau 5 onder meer structurele rapportage van de voortgang op scope 1, 2 en 3 en de bijbehorende reductiedoelstellingen.

Deze rapportage is gebaseerd op de Footprint 2025 en sluit aan op de voortgangsrapportage januari-juni 2025. De CO_2-Prestatieladder is een CO_2-managementsysteem waarin continue verbetering, inzicht, reductie, transparantie en participatie centraal staan. Deze voortgangsrapportage ondersteunt met name de jaarlijkse beoordeling van de reductieprestaties en vormt een basis voor de PDCA-cyclus.

Van der Ven werkt vanuit de overtuiging dat technische kwaliteit, veiligheid, circulariteit, energie-efficiëntie en CO_2-reductie elkaar kunnen versterken. In 2025 is daarom een brede en robuuste basis gelegd voor de volgende fase van het energie- en CO_2-programma. De organisatie heeft haar uitstoot en energiegebruik over de eigen operatie, projecten en waardeketen opnieuw gekwantificeerd en deze gegevens vertaald naar concrete doelstellingen voor 2028, 2032 en 2050.
De overgang naar CO_2-Prestatieladder versie 4.0 maakt de koers breder. Niet alleen het eigen brandstof- en elektriciteitsverbruik staat centraal, maar ook materiaalkeuzes, leveranciers, kapitaalgoederen, projectontwerp, logistiek, flexibiliteit in het energiesysteem en overige beïnvloedbare emissies. Hierdoor ontstaat een completer beeld van de klimaatimpact en vooral van de invloed die Van der Ven kan uitoefenen.
Deze bedrijfsversie laat zien waar de organisatie staat, welke resultaten aantoonbaar zijn gerealiseerd en welke ontwikkelstappen richting 2028 worden opgeschaald. De rapportage is bewust positief en toekomstgericht geschreven, zonder de technische onderbouwing uit het oog te verliezen. Resultaten worden gekoppeld aan brongegevens, projectmetingen en vastgestelde doelwaarden.

2025	2026	2028
Basisjaar Volledige nulmeting voor CO_2, energie, waardeketen en OBE.	**Implementeren en verbinden** Managementsysteem 4.0, groene stroom, dashboarding en verdere datasturing.	**Kortetermijnresultaat** 25% minder CO_2 en 12% minder finale energie ten opzichte van 2025.

1.2 Organisatie

Onze missie

Als middelgroot aannemingsbedrijf bedenken en voeren we integrale innovatieve oplossingen uit die de wereld duurzamer en leefbaarder maken. Daarbij streven we naar een veilige werkplek, een prettige werkomgeving en de meest duurzame manier van realiseren. We zijn innovatief qua oplossingen binnen onze expertisegebieden Waterbeheersing, Utiliteit, Mobiliteit, Gebiedsinrichting en Historisch erfgoed.

Onze visie

Van der Ven maakt de wereld mooier door intensief samen te werken met onze opdrachtgevers en met collega-bedrijven in ons vakgebied. We werken duurzaam door slim te werken. We realiseren betrouwbare projecten qua techniek, budget en tijdigheid. Tevredenheid van eindgebruikers is van essentieel belang voor het succes van onze projecten. Dat doen we met aandacht voor de wereld om ons heen. Duurzaam en milieubewust met meerdere emissiearme bouwplaatsen in 2025.We blijven onszelf als familiebedrijf met familietradities, werken graag samen en zijn trots op wat we maken en bereiken.

Kwaliteit

Het bedrijf beschikt over een kwaliteitsmanagementsysteem gebaseerd op de PDCA-cyclus. Middels het Plan-Do-Check-Act principe worden de processen geborgd waarbij continu wordt gestreefd naar verbetering. Van der Ven beschikt onder meer over ISO 9001, ISO 14001, VCA**, SCL-trede 4, BRL SIKB 7000, ERB en CO_2-Prestatieladder niveau 5. Het energiemanagementsysteem maakt onderdeel uit van het kwaliteitsmanagementsysteem.

In 2025 zijn geen organisatorische veranderingen gemeld in de aangeleverde rapportagebasis die aanleiding geven tot een wijziging van de organisatorische boundary.

1.3 Afbakening

Organisatorische grenzen

Voor de bepaling van de CO2footprint van Van der Ven worden de emissies genomen van:

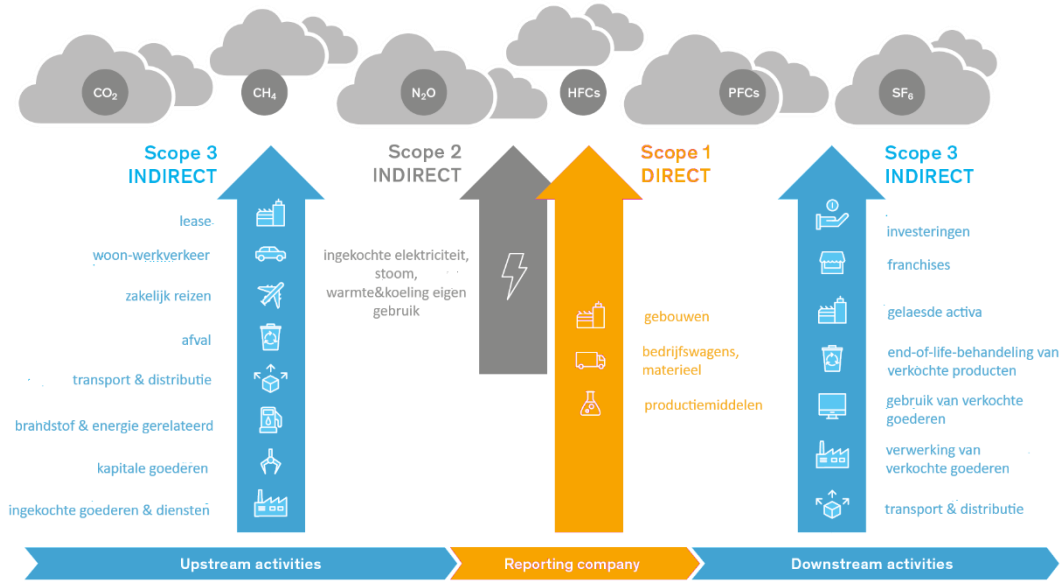
- Aannemingsbedrijf G. van der Ven B.V.– KvK nummer 11017599
- VHL Materieel B.V. – KvK nummer 11058247

VHL Materieel B.V. is eigenaar van diverse materieelstukken, die vervolgens exclusief in de verhuur zijn bij Aannemingsbedrijf G. van der Ven B.V. Zowel de brandstof als het onderhoud aan en verzekering van het materieel worden bekostigd door het Aannemingsbedrijf. VHL Materieel doet enkel de investering.

Operationele grenzen

Om de scope af te bakenen is gebruik gemaakt van de scope indeling van het Green House Gas (GHG) protocol. De inventarisatie is uitgevoerd op basis van de CO2Prestatieladder van SKAO, versie 3.1.

Conform het GHG protocol wordt onderscheid gemaakt in drie soorten bronnen van emissie (scopes) in twee categorieën: directe en indirecte emissies.



1. Directe emissie door de eigen organisatie Scope 1 emissies, of directe emissies, zijn emissies die worden uitgestoten door installaties die in eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de organisatie, zoals emissies door eigen gasgebruik (in bijv. gasboilers, warmtekrachtinstallaties en ovens) en emissies door het eigen wagenpark. Zie ook bovenstaand figuur, het scopediagram

2. Indirecte emissie nodig voor de opwekking van elektriciteit Scope 2 of indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties die niet tot de eigen onderneming behoren, doch die door de organisatie worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld de emissies die vrijkomen bij het opwekken van elektriciteit in centrales.

3. Overige indirecte emissie die wordt veroorzaakt door de bedrijfsactiviteiten Scope 3 emissies of overige indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan als gevolg van de activiteiten van de organisatie maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom van de organisatie zijn noch beheerd worden door de organisatie. Voorbeelden zijn emissies die voortkomen uit de productie van ingekochte materialen (upstream) en het gebruik van het door de organisatie aangeboden/verkochte werk, project, dienst of levering (downstream). Let op: hoewel zakelijk reizen conform het GHG protocol een scope 3 emissiecategorie is, moeten deze emissies voor de CO_2Prestatieladder worden meegenomen in de emissieinventaris voor 3.A.1.

Binnen Van der Ven leidt deze onderverdeling tot:

Scope 1

- Brandstoffen
    - het aardgasverbruik in voor verwarmdoeleinden van ons kantoorpand in Brakel
    - het gebruik van (propaan)gas voor verwarmen magazijn en op projecten
    - het brandstofverbruik van mobiele werktuigen onderverdeeld in diesel (B0, B7 en HVO100) en kWh
- Zakelijk verkeer
    - het brandstofgebruik van auto`s in eigendom onderverdeeld in diesel (B0, B7 en HVO100) en benzine (E10 (euro 95), super/extra)

- Koudemiddelen: toe te wijzen aan het verbruik van koel- en koudemiddelen van aircosystemen (uitgesloten in de footprint vanwege het zeer geringe verbruik. Er zijn geen lekkages bekend).

Scope 2

- Ingekochte elektriciteit
    - het elektriciteitsverbruik in kWH voor kantoor en eventuele projectlocaties
    - ingekochte elektriciteit uit NLwindkracht
- Zakelijk verkeer
    - het elektraverbruik van elektrische voertuigen (auto's).

Scope 3

- doorbelaste kilometers woon-werkverkeer
- Zakelijk verkeer privéauto`s
    - het aantal gedeclareerde zakelijke kilometers gemaakt met privé auto`s
- Zakelijk verkeer overig: gedeclareerd OVgebruik. Zakelijk vliegverkeer komt niet voor bij Van der Ven.

Met betrekking tot scope 3 emissies is een materialiteitsanalyse op basis van spend gemaakt en zijn volgende ketenanalyses uitgevoerd:

Dieselverbruik onderaannemers

Verlagen van de CO_2uitstoot met 3% van de meest materiële scope 3 emissie, te weten dieselverbruik door leveranciers, per bestede € in 2030 ten opzichte van 2020 door:

- Toepassing alternatieve brandstof zoals HVO 100
- Rekening houden met woon-werk afstanden (gebruik maken van lokale onderaannemers/ leveranciers)
- Leveranciers bewust maken (stimuleren) van de CO_2uitstoot (CO_2Footprint leverancier)

Met name door het gebruiken van alternatieve brandstoffen kan deze uitstoot direct worden beïnvloed. Daarnaast is het vergroten van het bewustzijn van de leveranciers en onderaannemers over duurzame ontwikkelingen en mogelijkheden heel belangrijk.

In 2025 is niet structureel overleg gevoerd met al onze onderaannemers over hun uitstoot. Daadwerkelijk onderbouwde voortgang kunnen we hier dus niet op melden. We gaan uit van een beperkte reductie vanwege brede maatschappelijke aandacht en algemene ontwikkelingen op het vlak van elektrisch rijden en elektrisch materieel.

- Cijfermatig onderbouwen is lastig gebleken, vanwege het nog ontbreken van kwantitatieve data van leveranciers en onderaannemers. Op ons Zero Emission project Dijkversterking Rijnkade is dermate veel brandstofverbruik bespaard dat we daar aantoonbaar onze doelstelling van 3% besparing hebben behaald.

We gaan er echter vanuit dat reductie heeft plaats gevonden vanwege:

- Toenemende maatschappelijke druk om elektrisch te gaan rijden. Met name klein vervoer (werkbusjes en kleinere materieelstukken zijn in toenemende mate voor handen en zien wij terug

op onze projecten). Ondanks dat we geen exact inzicht in aantallen hebben, zien we bij onze onderaannemers regelmatig sociale media post over aangeschaft elektrisch materieel.

- Een van onze grotere onderaannemers (Martens en Van Oord) streeft een reductie van minstens 5% op scope 1 na. Dit is brandstof en dus onze scope 3 doelstelling. We kunnen aannemen dat we hier dus om en na bij de 5% reductie zitten op deze onderaannemer.
- Een deel van onze onderaannemers is ook in bezit van een CO2prestatieladdercertficering. Deze partijen werken dus ook aan CO2reductie en over het algemeen zijn dit doelen hoger dan 3%.
- Het gebruik van HVO 100 is drastisch toegenomen We beschikken niet over tankgegevens van onze onderaannemers, echter op basis van hetgeen wij aan HVO 100 op projecten verbruikt zien worden concluderen we dit.
- Op projecten waar uitstootreductie een onderwerp is (en dan niet enkel benoemd onder CO2Prestatieladder) gaan we in gesprek met onze onderaannemers over de te nemen maatregelen.

Al met al kunnen we zeggen dat er reductie heeft plaats gevonden en is het leerpunt dat we beter moeten kijken naar de bewijslast. Dat we daadwerkelijk 3% hebben kunnen behalen kunnen we aantonen met de cijfers van project Rijnkade. Op basis van bovenstaande gaan wij uit van een reductie tussen de 3-5% door onze onderaannemers.

Betonproducten

Voor scope 3 is in de aangeleverde rapportagebasis betonproducten als relevante keten benoemd. De Footprint 2025 bevat echter nog geen kwantitatieve 2025-emissie voor betonproducten. Wij merken helaas in tenders nog vaak dat opdrachtgevers ons verplichten om het traditionele Portlandcement CEM I te gebruiken en daardoor nog weinig vrijheid hebben om zelf met een duurzaam alternatief te komen. We hopen dat in 2026 hier meer vrijheid in kan worden gecreëerd. Daardoor kan in deze rapportage geen actuele kwantitatieve voortgang van de betonketen worden berekend.

De organisatorische boundary is gelijk gehouden aan de eerder vastgestelde boundary. Voor de aangeleverde Footprint 2025 zijn geen wijzigingen aangegeven die een herberekening van een referentiejaar noodzakelijk maken.

1.4 Verantwoordelijken

De directie van Van der Ven is verantwoordelijk voor het CO_2reductiebeleid. Aan die verantwoordelijkheid wordt uitvoering gegeven door de duurzaamheidscoördinator, welke ondergebracht is onder de KAM-afdeling. In het kwaliteitsmanagementplan van toepassing op deze emissie-inventaris is verder uitwerking gegeven aan de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden met betrekking tot het opstellen van deze CO2 footprint.

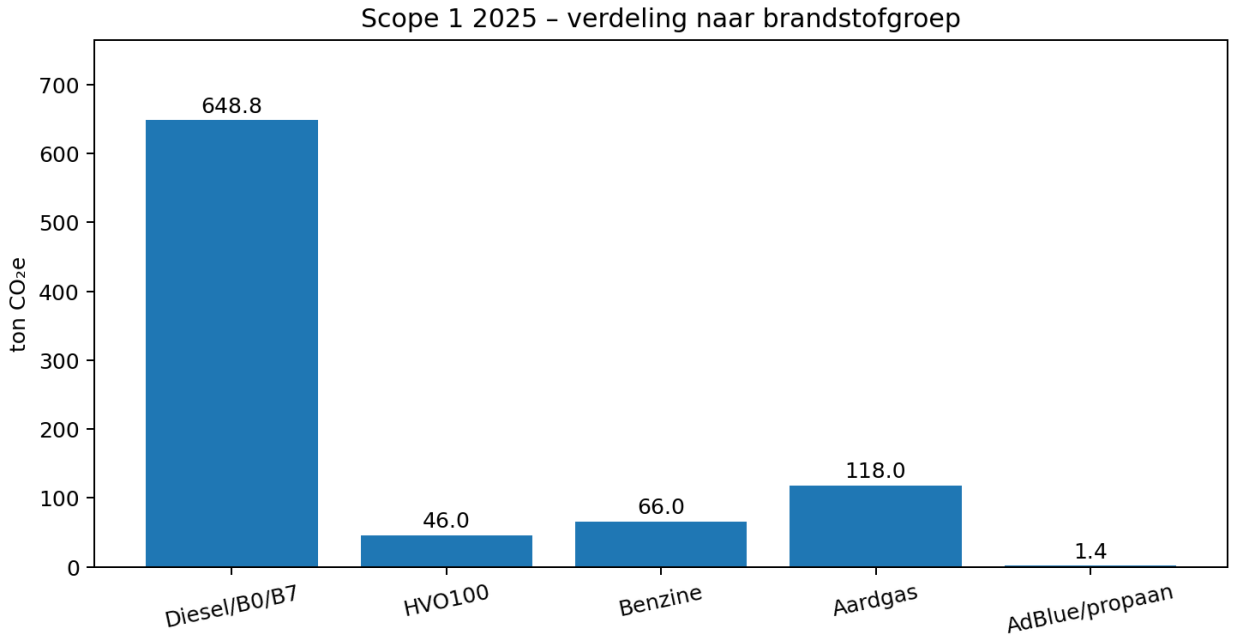
1.5 Referentiejaar en rapportageperiode

Van der Ven heeft 2024 als referentiejaar benoemd. Deze rapportage gaat over de periode januari tot en met december 2025. In de aangeleverde Footprint 2025 is geen volledige 2024-footprint opgenomen; daarom wordt in dit rapport geen nieuwe procentuele jaar-op-jaarreductie ten opzichte van 2024 berekend. De eerder vastgestelde reductiedoelstellingen blijven als kader van toepassing.

2 CO2 footprint

2.1 CO2footprint organisatie

De totale gerapporteerde uitstoot over 2025 bedraagt 997.1 ton CO_2e. Scope 1 bedraagt 880.2 ton CO_2e (88.3%), scope 2 bedraagt 83.2 ton CO_2e (8.3%) en business travel bedraagt 33.7 ton CO_2e (3.4%).
Het totale energiegebruik in de Footprint 2025 bedraagt 14,350.7 GJ. De grootste directe energie- en emissiestroom blijft fossiel brandstofgebruik voor materieel en voertuigen. Tegelijkertijd is 171,784 kWh elektrisch verbruik geregistreerd voor elektrische voertuigen en kranen.



2025: scope 1 880.2 ton CO_2e | scope 2 83.2 ton CO_2e | business travel 33.7 ton CO_2e | totaal 997.1 ton CO_2e.

2.2 Vergelijking footprint 2024 en 2025

Scope	2024 (ton CO_2)	2025 (ton CO_2)	Verschil (ton)	Verschil (%)
Scope 1	714,0	880,2	+166,2	+23,3%
Scope 2	32,6	83,2	+50,6	+155,1%
Business travel (scope 3)	26,7	33,7	+7,0	+26,2%
Totaal	**773,3**	**997,1**	**+223,8**	**+28,9%**

De stijging in scope 1 (+23,3%) wordt voornamelijk verklaard door een toename in dieselverbruik voor materieel en voertuigen in 2025. De forse stijging in scope 2 (+155,1%) is het gevolg van een hoger elektriciteitsverbruik door elektrificatie van voertuigen en materieel. Business travel (scope 3) steeg met 26,2%, mede door meer zakelijke kilometers en woon-werkverkeer.

2.3 CO2-intensiteit per euro omzet

Jaar	Omzet (EUR)	Totale CO_2 (ton)	CO_2-intensiteit (ton per miljoen EUR)
2024	€ 48.524.000	773,3	15,94
2025	€ 36.496.000	997,1	27,32
Verschil	**–€ 12.028.000 (–24,8%)**	**+223,8 ton (+28,9%)**	**+11,39 (+71,4%)**

De omzet daalde in 2025 met 24,8% ten opzichte van 2024, terwijl de CO_2-uitstoot met 28,9% steeg. Hierdoor nam de CO_2-intensiteit per euro omzet met 71,4% toe. Deze ontwikkeling onderstreept de noodzaak van verdere reductiemaatregelen, vooral in scope 1 en 2, om de CO_2-prestatie te ontkoppelen van de omzetontwikkeling.

2.4 Footprint CO2Prestatieladder gegunde werken

In de aangeleverde footprint zijn projectgegevens opgenomen voor onder meer Rijnkade Arnhem, Klimaatrobuust Beekdal Sint-Oedenrode, Busremise Breda en Ruygenborgh. De projectdossiers bevatten verbruiksgegevens die gebruikt kunnen worden voor de projectspecifieke onderbouwing van CO_2-gerelateerd gunningvoordeel.

- Busremise Breda
- HEC Rotterdam
- Porthos
- Rijnkade Arnhem
- Mengbedrijf Bergambacht
- Ruygenborgh
- SPS Zoetermeer

De projectspecifieke gegevens moeten worden beheerd in de afzonderlijke projectdossiers conform de eisen van Handboek 3.1. Deze rapportage gebruikt de aangeleverde footprint als organisatietotaal en vervangt de projectdossiers niet.

Busremise Breda

De nieuwe busremise is ontworpen voor zero-emissie openbaar vervoer en laat zien dat forse projectreductie haalbaar is door een gerichte combinatie van HVO100, elektrische inzet en strakke monitoring.

22,3 ton	193,4 ton	89,7%
Werkelijke uitstoot	**Vermeden uitstoot**	**Projectreductie**
Geregistreerd binnen de projectgrens.	Door elektrisch materieel en HVO100.	Afgerond circa 90% versus referentiescenario.

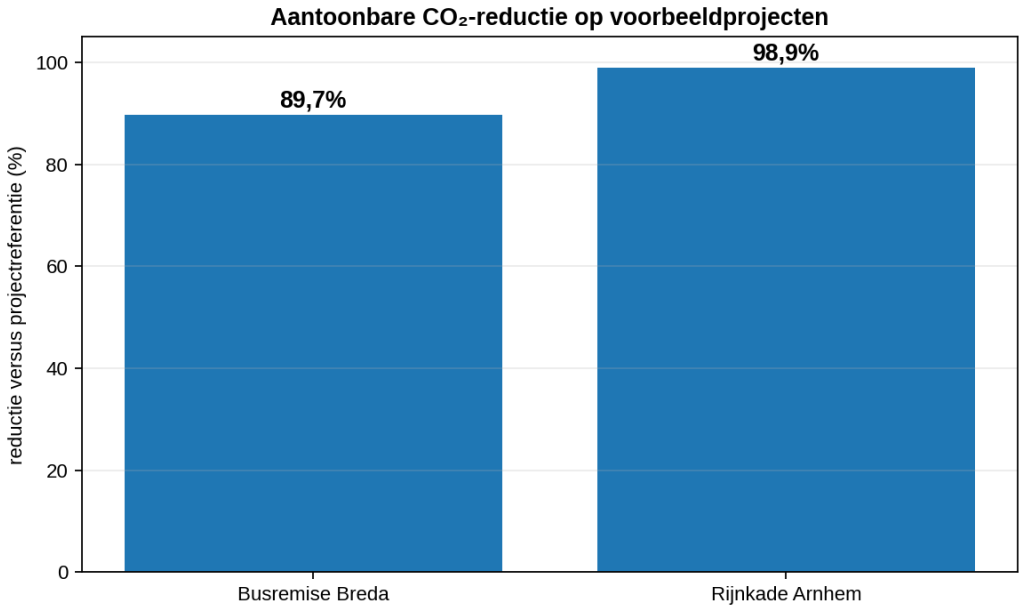
De looptijd van het project liep van oktober 2023 tot en met maart 2025. De projectorganisatie registreerde brandstof, elektriciteit en draaiuren en gebruikte een speciaal dashboard om werkelijke emissies te volgen. De combinatie van elektrisch materieel, HVO100, stikstoffilters, slimme planning en operationele monitoring voorkwam dat de afgesproken emissiegrenzen werden overschreden.
Op basis van de geregistreerde inzet bedroeg de werkelijke CO_2-uitstoot 22,3 ton. Tegelijk is 193,4 ton CO_2 vermeden ten opzichte van het projectreferentiescenario. De totale referentie bedraagt daarmee

215,7 ton en de gerealiseerde reductie 89,7%. De projectdoelstelling om de Scope 1-uitstoot met ruim 85% te reduceren is daarmee overtuigend ondersteund.
Na afronding is het dashboard afgesloten en als referentie beschikbaar gebleven. De belangrijkste leerwaarde is dat een praktische emissiebegroting, continue draaiurenregistratie en vooraf bepaalde mitigerende maatregelen samen een effectief stuurinstrument vormen. Deze werkwijze is direct toepasbaar op projecten met vergelijkbare materieelinzet en emissierandvoorwaarden.

Rijnkade Arnhem
Rijnkade Arnhem is een koploperproject voor emissieloos bouwen en laat zien wat mogelijk wordt wanneer bouwstroom, laadlogistiek, materieel en transport als één energiesysteem worden ontworpen.

16,493 ton	98,9%	600.376 kWh
Werkelijke einduitstoot	**Reductie**	**Totale energievraag**
Projecttotaal volgens de eindrapportage.	Ten opzichte van 1.447,930 ton traditionele tenderprognose.	Inclusief eigen gebruik van lokaal opgewekte zonne-energie.

Tijdens de realisatie is 596.838 kWh groene elektriciteit geleverd via tijdelijke aansluitingen, walstroom en een landhub. Inclusief het eigen gebruik van zonne-energie bedroeg de totale energievraag 600.376 kWh. Het project gebruikte elektrische werktuigen, elektrische trekkers, een elektrische knijperauto en laadvoorzieningen die op verschillende projectlocaties waren georganiseerd.
Waar emissieloze inzet tijdelijk niet haalbaar was, is HVO100 gebruikt. De eindrapportage registreert 16,493 ton CO_2-equivalent ten opzichte van een traditionele tenderprognose van 1.447,930 ton. Dat komt overeen met 98,9% reductie. De werkelijke uitstoot lag 0,610 ton boven het zeer scherpe aangeboden restbudget van 15,883 ton, maar de reductie ten opzichte van traditionele uitvoering blijft uitzonderlijk groot.



Figuur 8. Reductie op de twee uitgelichte voorbeeldprojecten

Bron: projectdashboard Busremise Breda en eindrapportage Rijnkade Arnhem.

2.5 Voortgang Reductiedoelstellingen

Doelstelling	Jaar	Toetsing 2025
Nul CO_2-uitstoot in scope 1, 2 en 3	2050	Langetermijndoel; geen afwijking
55% totale CO_2-reductie t.o.v. 2025	2032	Basisjaar 2025; monitoring gestart
75% reductie scope 1	2032	Elektrificatie en HVO100 ingezet
95% reductie scope 2	2032	Hernieuwbare elektriciteit uitgebreid
51,9% reductie scope 3	2032	Data-uitvraag leveranciers gestart
30% reductie totaal energieverbruik	2032	Monitoring energiegebruik verbeterd
200.000 kWh zelf opgewekte duurzame elektriciteit	2032	Eigen PV-capaciteit in ontwikkeling
80% flexibel laden buiten piekuren	2032	Smart charging pilot gestart

Scope 1

Benzine
Het benzineverbruik is in de volledige 2025-footprint als afzonderlijke stroom opgenomen. De footprint laat zien dat elektrificatie van het wagenpark en de inzet van hybride/elektrische voertuigen onderdeel zijn van de reductieaanpak.

- Er zijn meer medewerkers in dienst gekomen en dus ook meer kilometers op het totaal.
- Er zijn een aantal hybride auto's aangeschaft.

Diesel
Diesel en HVO blijven de belangrijkste brandstofstromen binnen scope 1. In 2025 is in totaal 104.366,5 liter HVO100 geregistreerd. De inzet van HVO100 en de verdere elektrificatie van materieel en voertuigen zijn daarmee belangrijke maatregelen binnen de reductiestrategie.

- HVO brandstoffen mogen in al onze kranen gebruikt worden
- Aanschaf electrische personenauto's

Gas
Het gasverbruik (propaan) in de volledige 2025-footprint bedraagt 55.307,4 m^3 en correspondeert met circa 118,0 ton CO_2e. De jaarlijkse footprint geeft daarmee een vollediger beeld dan de halfjaarrapportage; seizoenseffecten zijn nu verwerkt in het volledige jaarresultaat.

Beoordeling
De inzet van HVO100 en elektrificatie zijn de belangrijkste zichtbare reductiemaatregelen. De doelstelling van 75% reductie in 2032 is ambitieus maar realistisch, mits de vervangingsplanning van voertuigen en materieel direct wordt gekoppeld aan de investeringscyclus.

Doelstelling:
In 2025 willen wij minimaal 1 project 100% emissieloos uitvoeren

De doelstelling om minimaal één project 100% emissieloos uit te voeren is als ambitie voor 2025 benoemd. In de aangeleverde brongegevens zijn emissieloze projecten en HVO/elektrische inzet zichtbaar, maar een formele projectverklaring waaruit 100% scope 1 en 2 emissieloos over de volledige projectduur blijkt, is niet als afzonderlijk bewijsstuk opgenomen. Daarom wordt deze doelstelling in deze rapportage niet als formeel geverifieerd resultaat aangemerkt.

De langetermijndoelstelling blijft het verlagen van de CO_2-uitstoot van de meest materiële scope 1-emissies. Voor het materieelpark is een reductiedoelstelling van 55% in 2030 ten opzichte van 2020 benoemd, met HVO en elektrische machines als belangrijke maatregelen.

- Verlagen van de CO_2uitstoot van het materieelpark in 2030 met 55% ten opzichte van 2020 door gebruik te maken van HVO brandstoffen en elektrische machines aan te schaffen

De volledige Footprint 2025 bevestigt dat brandstofgebruik voor materieel en voertuigen de belangrijkste scope 1-bron blijft. De voortgang wordt daarom primair gestuurd via HVO100, elektrificatie, monitoring van machineverbruik en verdere verbetering van de datakwaliteit.

Scope 2

Elektriciteit
In 2025 is 227.903 kWh positief elektriciteitsverbruik in de scope-2-reconciliatie opgenomen, naast 25.771 kWh opgewekte zonne-energie. De overstap naar elektrisch materieel en elektrisch vervoer verhoogt het elektriciteitsgebruik, maar ondersteunt de verschuiving weg van fossiele brandstoffen.

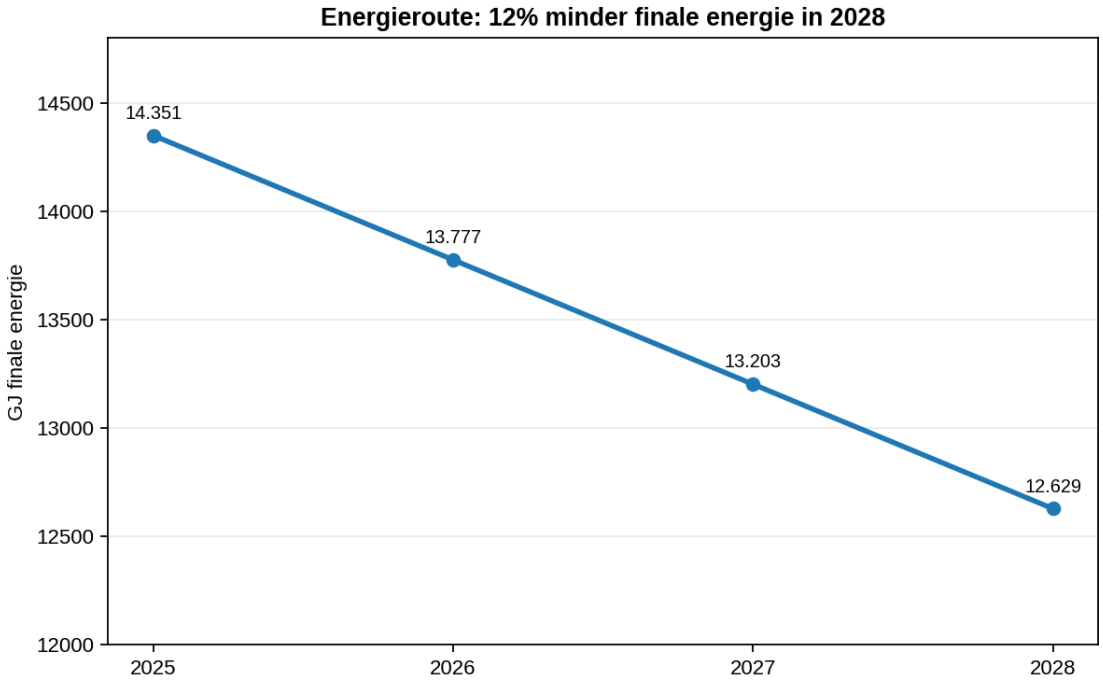
Doelstelling:
In 2030 is 70% van onze verbruikte energie duurzaam

De duurzame-energieaanpak bestaat uit eigen zonne-energie en het verder toepassen van groene energievoorzieningen op projecten. In de aangeleverde data is 60.494 kWh aan eigen opgewekte/gebruikte zonne-energie als relevante maatregel zichtbaar. Voor een formele claim over volledig groene ingekochte stroom moet de contractuele herkomst en het bewijs van de toegepaste stroomfactor in het projectdossier worden geborgd.

De regionale netcongestie blijft een aandachtspunt. Van der Ven onderzoekt alternatieven om eigen opgewekte energie zo effectief mogelijk te benutten en de afhankelijkheid van grijze netstroom verder te verminderen.

Beoordeling
De duurzame-energieaanpak bestaat uit eigen zonne-energie en het verder toepassen van groene energievoorzieningen op projecten. De huidige doelstelling van 95% reductie is goed haalbaar met aantoonbaar hernieuwbare elektriciteit, meer eigen opwek, slim laden en opslag.

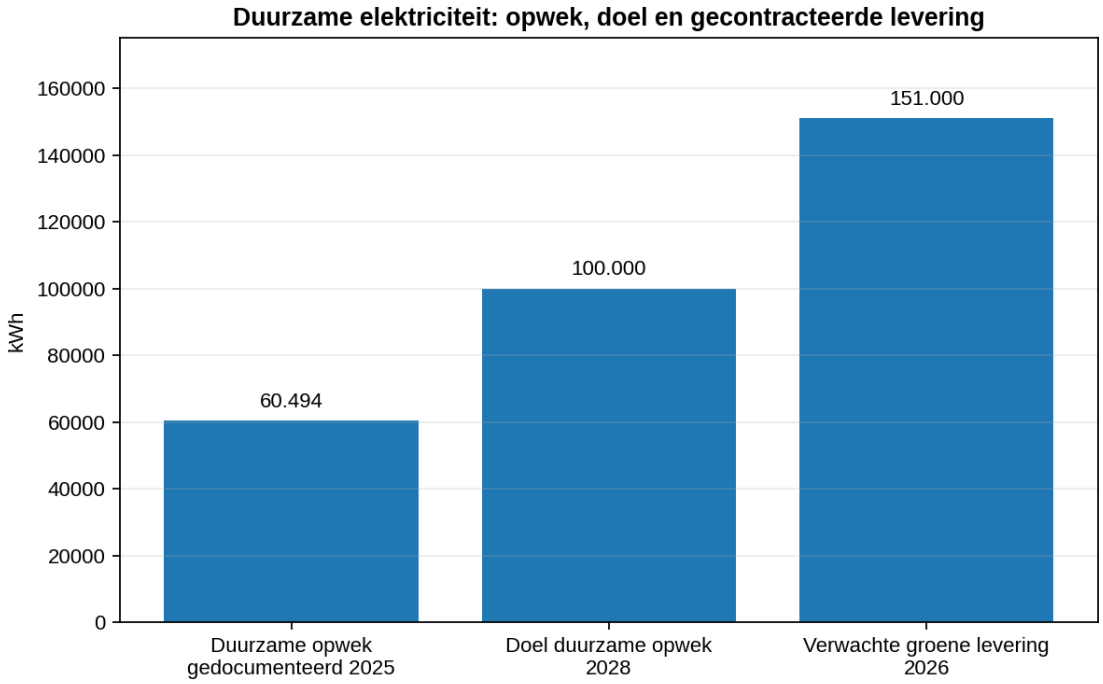
Vooruitblik 2025-2050



Figuur 4. Energieroute van 2025 naar 2028

Bron: Klimaattransitieplan 2025–2050. Routewaarden voor 2026 en 2027 zijn planningswaarden.

Het finale energieverbruik bedraagt in het basisjaar 14.350,68 GJ. Het doel voor 2028 is maximaal 12.628,60 GJ, een reductie van 12%. Het plan combineert elektrificatie, minder stationair draaien, efficiëntere inzet, logistieke optimalisatie, aardgasreductie en gedragsmaatregelen. Elektrificatie kan het elektriciteitsverbruik verhogen, maar verlaagt doorgaans het totale energiegebruik doordat elektrische aandrijving efficiënter is dan verbranding.



Figuur 5. Duurzame elektriciteit: gedocumenteerde opwek, doel en groene levering

Bron: Footprint 2025 en certificaat Eneco HollandseWind 2026. De groene levering betreft een verwacht contractvolume.

In 2025 is 60.494,45 kWh duurzame elektriciteit gedocumenteerd. Daarvan is 25.771,45 kWh opgewekt op de locatie in Brakel en 34.723 kWh op projecten. Dit volume vormt een stevige basis richting het doel van minimaal 100.000 kWh per jaar zelf opgewekte en/of projectgebonden aantoonbaar duurzame elektriciteit in 2028. De verdeling tussen directe consumptie, projectgebruik en eventuele teruglevering wordt in de volgende datacyclus verder verfijnd.
Voor 2026 is een product voor 100% in Nederland opgewekte windenergie vastgelegd met een verwacht volume van 151.000 kWh. De leverancier geeft voor dit volume een indicatieve besparing van circa 69.309 kg CO_2 ten opzichte van grijze stroom. Hiermee wordt de groeiende elektriciteitsvraag door elektrische voertuigen en materieel gekoppeld aan een aantoonbaar duurzamere energiebron.

Energiethema	Doel 2028	Sturingsinformatie
Fossiele liters	Minimaal 20% lager in 2028	Registratie per brandstofstroom, draaiuren en relevante productie-eenheid.
Duurzame elektriciteit	Minimaal 100.000 kWh per jaar	Eigen opwek en projectgebonden duurzame energie met meet- en herkomstgegevens.
Opslag en flexibiliteit	Minimaal 75 kWh of gelijkwaardige oplossing	Capaciteit, inzetlogboek, piekbelasting en koppeling aan laadprofielen.
Flexibel laden	Minimaal 50% van regelbare laadvraag	Laden buiten piekuren of op eigen/duurzame opwek.

Scope 3

Beton

Doelstelling:

een reductie van de CO_2-uitstoot van beton in de projecten
van 40% in 2030 ten opzichte van 2024

Scope 3 voortgang 2025

Voor de betonketen ontbreekt in de aangeleverde Footprint 2025 een volledige kwantitatieve 2025-emissie. Daarmee kan de voortgang van de doelstelling van 40% reductie in 2030 ten opzichte van 2024 nog niet numeriek worden vastgesteld. De belangrijkste verbetering voor 2026 is daarom het structureel opvragen van hoeveelheden en ketenspecifieke CO_2-data bij leveranciers en onderaannemers, zodat de scope-3-inventaris portefeuillebreed en jaarlijks verbeterend kan worden opgebouwd.

Niveau 5 – beoordeling voortgang
Handboek 3.1 niveau 5 verlangt onder meer structurele rapportage van scope 1, 2 en 3 en kwantitatieve voortgang op de reductiedoelstellingen. De aangeleverde Footprint 2025 onderbouwt de scope 1-, scope 2- en business-travelcijfers volledig op organisatieniveau.

Voor materiële scope 3-emissies is in deze bron alleen de business-travelcomponent kwantitatief aanwezig; de betonketen is wel als relevante keten benoemd maar niet kwantitatief ingevuld. Deze

rapportage ondersteunt daarmee de voortgangsrapportage, maar vormt op zichzelf geen volledige bewijsset voor alle niveau-5-eisen 5.A.1, 5.A.3 en 5.B.1.

Van der Ven gebruikt in 2025 HVO100. De directe biogene CO_2-emissie van deze stroom bedraagt volgens de afzonderlijke OBE-analyse 255,3 ton biogene CO_2. Deze emissie wordt apart gerapporteerd en niet verrekend met de scope 1-footprint.

Beoordeling

Scope 3 vormt de grootste reductieopgave (ca. 83% van de totale reductieopgave). De huidige scope 3-inventaris is nog upstream-gedomineerd; verdere verfijning van leveranciersdata, materiaaldata en downstreamcategorieën is nodig.

2.6 Verbranding biomassa

Doordat wij binnen Van der Ven geen gebruik maken van biomassa, hebben wij hier geen CO_2emissie.

2.7 GHG verwijderingen

Binding van CO2 (broeikasgasverwijdering) heeft niet plaatsgevonden in 2025. We participeren op dit moment niet in een CO2afkoop traject.
Van der Ven streeft ernaar milieulasten niet te verleggen in tijd of ruimte. Het uitgangspunt blijft materialen hergebruiken waar dat kan en circulariteit meenemen in ontwerp, inkoop en uitvoering. De aangeleverde footprint bevat hiervoor nog geen afzonderlijke kwantitatieve CO_2-reductie.

2.8 Verlegging milieulasten in ruimte en tijd

Wij doen er alles aan te voorkomen dat onze milieulasten verlegd worden in tijd of ruimte. Ons uitgangspunt is materialen hergebruiken daar waar kan. Ook wordt de circulariteit steeds weer in ogenschouw genomen.
Stroomverbruik op projectlocaties is in 2025 meegenomen. Voor scope 3 is de betonketen als relevante keten benoemd, maar ontbreekt een volledige kwantitatieve 2025-emissie in de aangeleverde footprint. Dit is daarmee geen uitsluiting van de keten, maar een nog te verbeteren datastroom.

2.9 Uitsluitingen

In tegenstelling tot de vorige inventarisatie is stroomverbruik op projectlocaties in deze periode wel meegenomen. Dit vanwege een gestegen vraag op projecten naar stroom/energie.

Voor de directe (brandstof en gas) en indirecte (elektriciteit) CO_2-emissies zijn verbruiksgegevens uit leveranciersfacturen en interne registraties gebruikt. De brandstofgegevens voor het eigen wagenpark zijn gedifferentieerd naar liters benzine, diesel en HVO en worden ondersteund door het tanksysteem/Infraworks. Voor zakelijke kilometers zijn gedeclareerde kilometers en woon-werkgegevens gebruikt.

De kwantificeringsmethode voor de GHG bronnen betreffen:

- De 2025-footprint bevat daarnaast projectgegevens, elektriciteitsverbruik van elektrische voertuigen en kranen en projectgebonden energiegegevens. De aangeleverde spreadsheet bevat een afzonderlijke locatie-/market-based reconciliatie voor scope 2; de formele footprintwaarde in deze rapportage blijft de waarde uit het tabblad Footprint 2025 (83,2 ton CO_2e).

- Privéauto's voor zakelijk gebruik: gedeclareerde kilometers geregistreerd bij de financiële administratie. Zakelijke kilometers en woon-werkverkeer zijn afzonderlijk verwerkt volgens de brondata.

- Privéauto's voor zakelijk gebruik
  gedeclareerde kilometers geregistreerd bij financiële administratie, alsmede vastgesteld woon-werkverkeer.

2.10 Meetonzekerheden

Het gasverbruik is gebaseerd op leveringsgegevens en niet uitsluitend op meterstanden. Door voorraad in de gastank is het exacte fysieke verbruik niet op elk moment direct meetbaar. De impact van deze onzekerheid wordt als beperkt beschouwd omdat de geleverde hoeveelheden via facturen inzichtelijk zijn.

Gasverbruik

Het gasverbruik is niet gebaseerd op meterstanden, maar op bulkleveringen. Hoeveelheden worden uit de facturen van de leverancier gehaald. Door voorraad in de gastank is het exacte verbruik niet goed meetbaar. De impact van deze meetonzekerheid is echter verwaarloosbaar, de geleverde hoeveelheden zijn inzichtelijk middels facturen.

Controle van brandstofgegevens vindt plaats door aansluiting van hoeveelheden en kosten op de administratie. Het digitale tanksysteem, Infraworks en de verbruiksportalen per machine maken het mogelijk het verbruik op steeds meer machine- en voertuigtypen te volgen.

Voor projecten waarop CO_2-gerelateerd gunningvoordeel is verkregen, wordt een afzonderlijk projectdossier bijgehouden in lijn met de eisen van de CO_2-Prestatieladder.
Voorraad in brandstoftanks kan leiden tot een timingverschil tussen inkoop en feitelijk verbruik. Bij de jaarfootprint is deze onzekerheid beperkt door de volledige jaarperiode mee te nemen.
Voor de projecten waarop gunningvoordeel verkregen is, wordt een eigen specifiek projectdossier gemaakt, in lijn met de verplichtingen vanuit CO_2Prestatieladder.
Omdat in de brandstoftanks voorraad aanwezig is, brengt het gebruik van de inkoopgegevens voor berekening van de uitstoot een bepaalde onzekerheid met zich mee.

Koel- en koudemiddelen

In verband met betalingstermijnen en achteraf factureren door leveranciers kan bij een rapportage een timingverschil ontstaan. Voor de volledige 2025-footprint is de beschikbare administratieve informatie verwerkt; eventuele nagekomen facturen moeten bij een volgende herberekening worden beoordeeld op materialiteit.

Inkoopfacturen

In verband met betalingstermijnen en achteraf factureren door leveranciers is het mogelijk dat nog niet alle leveringen gefactureerd of financieel verwerkt zijn op het moment van deze rapportage. De impact van deze onzekerheid wordt al naar gelang van de hoogte van de factuur groter. Echter, de kwantitatieve impact op de uitstoot beperkt zich dan tot de grootte van de emissiefactor van het geleverde product.

Verbeteringen in metingen

Naar aanleiding van het inventariseren en analyseren van de energiegegevens door de jaren heen zijn onderstaande verbeterpunten gerealiseerd:

- Aanpassing tankregistratiesysteem t.b.v. gedetailleerder inzicht in verbruik personenauto's en materieel (2016)
- Vermelding van hoeveelheden (liters) bij inboeken facturen t.b.v. gedetailleerder overzicht inkoop brandstoffen, aardgas, elektriciteit etc. (2017)

- ❑ Registratie kilometerstanden/uren- bij gebruiksoverzicht materieelregistratie (2019)
- ❑ Aanschaf Profleet Tanksysteem (2020)
- ❑ Aanschaf Infraworks (2021)
- ❑ Aanstellen verantwoordelijke CO_2 Infraworks (2025)
- ❑ Verbruiksportals per machine uitbreiding (2024)

2.11 Emissiefactoren

De toegepaste emissiefactoren zijn afkomstig van CO2emissiefactoren.nl, conform de systematiek van de CO_2-Prestatieladder 3.1. De emissiefactoren in de spreadsheet voor de CO_2-footprint zijn toegepast op de geregistreerde hoeveelheden. In de bron is een herberekening opgenomen vanwege een methodologische wijziging in de emissiefactoren voor benzine en diesel.
Bij de berekening van de emissie wordt uitgegaan van WTW (well-to-wheel), waarbij het Global Warming Potential via de toegepaste CO_2-emissiefactoren is verwerkt.

3 Conclusie en verbeteracties 2026

De 2025-footprint laat een duidelijke focus zien op scope 1: brandstoffen voor materieel en voertuigen bepalen het grootste deel van de uitstoot. De inzet van HVO100 en de verdere elektrificatie zijn de belangrijkste zichtbare reductiemaatregelen. Voor niveau 5 is de belangrijkste inhoudelijke verbeteropgave het compleet en kwantitatief maken van de materiële scope 3-emissies en het jaarlijks aantoonbaar maken van de voortgang op de gekozen scope-3-strategie.

Van der Ven heeft één geïntegreerde route vastgesteld voor CO_2-reductie, energiebesparing, duurzame energie, flexibiliteit en beïnvloedbare emissies.

Praktijkgericht verduurzamen

De gekozen koers sluit aan op de dagelijkse realiteit van grond-, weg- en waterbouw. Technische haalbaarheid, projectplanning, netcapaciteit, materieelbeschikbaarheid, veiligheid en opdrachtgeverseisen worden in samenhang beoordeeld. Daardoor ontstaat geen los duurzaamheidsprogramma, maar een ontwikkellijn die in tender, ontwerp, inkoop, uitvoering en evaluatie wordt geïntegreerd.

4 Prioritaire acties voor 2026:

1. Scope 3 beton: jaarlijkse hoeveelheden en ketenspecifieke CO_2-data van leveranciers en onderaannemers structureel vastleggen in inkoopvoorwaarden
2. Projectdossiers: aantoonbaar maken van scope 1-, scope 2- en relevante scope 3-resultaten per project.

3. Elektrificatie: uitbreiding van elektrisch materieel en voertuigen blijven volgen met kWh- en machinegegevens.
4. HVO: per project de liters, leverancier en duurzaamheids-/herkomstbewijs borgen.
5. Scope 2: de contractuele onderbouwing van groene stroom en de gekozen rekenmethode vastleggen.
6. Datakwaliteit: omzet, referentiejaarwaarden en reductie-KPI's jaarlijks integraal koppelen aan de footprint.