Energie- & CO_2-Voortgangsrapportage H1 2025

Inhoudsopgave

1. Samenvatting 2
2. Energiebeoordeling 2
3. Emissie-inventaris 3
4. Analyse emissie- en energiebeoordeling 4
5. Doelstellingen 5
6. Brandstofgebruik 6
7. Voortgang maatregelen 6
8. Conclusies en aanbevelingen 8

1. Samenvatting

In dit verslag worden de resultaten van het eerste halfjaar 2025 weergegeven. In het eerste halfjaar van 2025 was Bolkesteijn verantwoordelijk voor een uitstoot van **157,97 tCO2,** een stijging van **+22,3%** ten opzichte van het eerste halfjaar 2024 (**129,17 tCO2**).

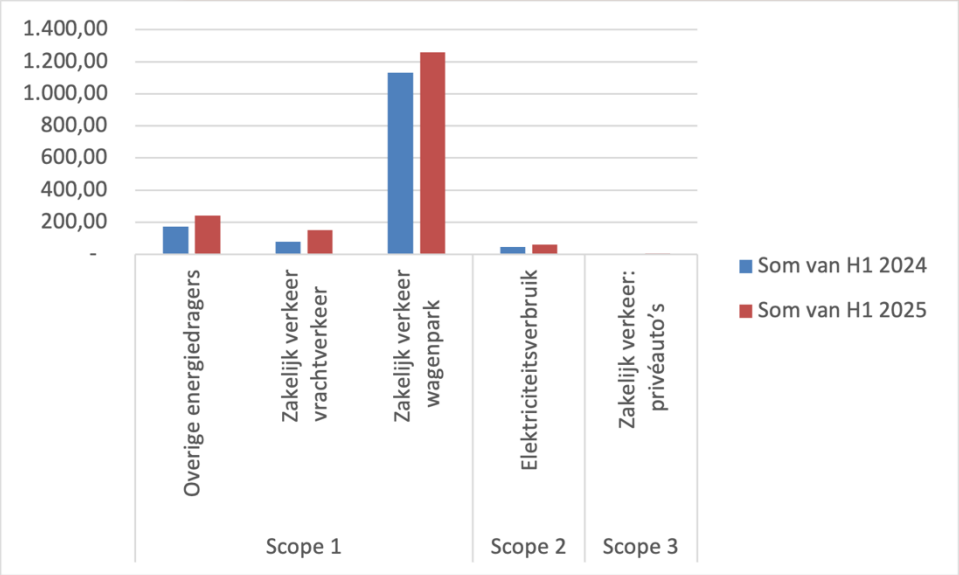
2. Energiebeoordeling

Om inzicht te krijgen in het werkelijke energieverbruik van de organisatie is het noodzakelijk om alle gebruikte energiedragers te vertalen naar één uniforme eenheid: **Gigajoules (GJ)**. Door verschillende bronnen zoals aardgas, elektrische energie, brandstoffen voor mobiliteit en zakelijke vluchten om te rekenen naar GJ, ontstaat een compleet en vergelijkbaar beeld van het totale energiegebruik.

Deze energiebeoordeling helpt ons om gefundeerde stappen te zetten richting minder verbruik, lagere uitstoot en bewuster omgaan met energie. Het is daarmee een belangrijk startpunt voor gerichte verbeteringen en duurzame groei.

ENERGIE (IN GIGAJOULES)	H1 2024	AANDEEL %	H1 2025	AANDEEL %	BALANS	% VERSCHIL
SCOPE 1	**1.382,79**	**48,44%**	**1.650,99**	**48,10%**	**268,20**	**+19,40%**
ZAKELIJK WAGENPARK	1.130,13	39,59%	1.260,30	36,72%	130,17	+11,52%
ZAKELIJK VRACHTVERKEER	79,77	2,79%	151,24	4,41%	71,47	+89,60%
ENERGIE	172,89	6,06%	239,45	6,98%	66,56	+38,50%
SCOPE 2	**44,46**	**1,56%**	**58,63**	**1,71%**	**14,17**	**+31,87%**
ELEKTRICITEITSVERBRUIK	44,46	1,56%	58,63	1,71%	14,17	+31,87%
SCOPE 3	0,09	0,00%	6,55	0,19%	6,46	+7177,78%
ZAKELIJK PRIVÉ AUTOS	0,09	0,00%	6,55	0,19%	6,46	+7177,78%
KETENUITSTOOT (INHUUR)	-					*nieuw*
EINDTOTAAL	**2.854,68**	**100,00%**	**3.432,34**	**100,00%**	**577,66**	+20,24%

In onderstaande grafiek is de energiebeoordeling visueel weergegeven om duidelijk te maken waar de grootste energieverbruikers zitten. Vooral het zakelijke vrachtverkeer en het gebruik van overige energiedragers, zoals materieel en apparatuur, laten een sterke groei zien. Hoewel het elektriciteitsgebruik in Scope 2 eveneens licht stijgt, blijft het aandeel van elektriciteit in het totale energieverbruik beperkt. De resultaten laten zien dat mobiliteit en werkmaterieel de grootste energieverbruikers binnen de organisatie zijn en daarmee de belangrijkste aangrijppunten vormen voor verdere energiereductie.



3. Emissie-inventaris

De belangrijkste emissiebronnen zijn in Scope 1 het zakelijk wagenpark en overige energiedragers en in Scope 2 Elektriciteit. Het verbruik is omgerekend naar CO_2-uitstoot met actuele emissiefactoren volgens het GHG Protocol. In onderstaand overzicht is de emissiebalans van Bolkesteijn opgenomen, waarbij het eerste halfjaar van 2025 afgezet wordt tegen het eerste halfjaar van 2024.

Wijzigingen

In eerdere rapportages is per abuis een onjuiste emissiefactor voor Elektriciteit toegepast bij de berekening van de uitstootgegevens. Hierdoor wijken de destijds gerapporteerde cijfers af van de nu gepresenteerde resultaten. Voor het verslagjaar 2024 is de correcte emissiefactor gebruikt, waardoor de cijfers in deze rapportage een nauwkeuriger weergave geven van de werkelijke emissies. Waar relevant zijn de berekeningen herzien, zodat de data onderling vergelijkbaar is en aansluit bij de geldende methodiek.

EMISSIES	TON CO2 H1 2024	TON CO2 H1 2025	VERSCHIL IN TONNEN	% VERSCHIL
SCOPE 1	**122,54**	**149,39**	**+26,85**	**+21,91%**
ZAKELIJK WAGENPARK	102,50	114,13	+11,63	+11,35%
ZAKELIJK VRACHTVERKEER	7,24	13,70	+6,46	+89,23%
ENERGIE	12,81	21,56	+8,75	+68,31%
SCOPE 2	**6,62**	**8,09**	**+1,47**	**+22,21%**
ELEKTRICITEITSVERBRUIK	6,62	8,09	+1,47	+22,21%
SCOPE 3	**0,01**	**0,49**	**+0,48**	**+4800,00%**
ZAKELIJK PRIVÉ AUTOS	0,01	0,49	+0,48	+4800,00%
BRANDSTOF ONBEKEND	*0,01*		*-0,01*	-100,00%
BENZINE HYBRIDE		*0,49*	*+0,49*	*nieuw*
ZAKELIJK OPENBAAR VERVOER	0	0	0	0
VLIEGTUIG	0	0	0	0
EINDTOTAAL	**129,17**	**157,97**	**+24,75**	**+22,3%**

EMISSIES	TON CO2 H1 2024	% AANDEEL VAN TOTAAL	TON CO2 H1 2025	% AANDEEL VAN TOTAAL
SCOPE 1	**122,54**	**94,87%**	**149,39**	**94,57%**
ZAKELIJK WAGENPARK	102,50	79,35%	114,13	72,25%
ZAKELIJK VRACHTVERKEER	7,24	5,61%	13,70	8,67%
ENERGIE	12,81	9,92%	21,56	13,65%
SCOPE 2	**6,62**	**5,13%**	**8,09**	**5,12%**
ELEKTRICITEITSVERBRUIK	6,62	5,13%	8,09	5,12%
SCOPE 3	**0,01**	**0,01%**	**0,49**	**0,31%**
ZAKELIJK PRIVÉ AUTOS	0,01	0,01%	0,49	0,31%
BRANDSTOF ONBEKEND	*0,01*	*0,01%*		
BENZINE HYBRIDE			*0,49*	*0,31%*
ZAKELIJK OPENBAAR VERVOER	0	0	0	
VLIEGTUIG	0	0	0	
EINDTOTAAL	**129,17**	**100%**	**157,97**	**100%**

Bolkesteijn
De emissie-inventaris toont aan dat de totale CO_2-uitstoot in het eerste halfjaar van 2025 met **18,58%** is gestegen ten opzichte van dezelfde periode in 2024. Deze toename komt vrijwel volledig voort uit **Scope 1**, waar de emissies met **21,91%** toenamen. Het zakelijk wagenpark is de grootste bron van uitstoot, gevolgd door het vrachtverkeer en de inzet van overige energiedragers zoals aggregaten en materieel. Vooral het vrachtverkeer laat een opvallende stijging zien, met een bijna verdubbelde emissie ten opzichte van 2024.

Scope 2 laat een stijging van 5,12% zien.

Scope 3 laat procentueel een sterke stijging zien door meer zakelijke kilometers met privévoertuigen, maar blijft in absolute waarde klein.

4. Analyse emissie- en energiebeoordeling

Uit de vergelijking tussen het eerste halfjaar van 2024 en het eerste halfjaar van 2025 blijkt dat zowel het energiegebruik als de CO_2-uitstoot van Bolkesteijn Group is toegenomen. De totale uitstoot steeg met **18,58%**, terwijl het totale energieverbruik in Gigajoules met **20,24%** is toegenomen. Deze parallelle stijging bevestigt dat de hogere emissies grotendeels het gevolg zijn van een toegenomen inzet van brandstof en mobiliteit.

De totale stijging in Scope 1 benadrukt dat mobiliteit en materieel verreweg de grootste energie- en emissiebronnen binnen de organisatie blijven. Deze categorieën zijn daardoor ook het meest bepalend voor het totale reductiepotentieel.

De Scope 2-emissies zijn gedaald met 24,18%, ondanks de lichte stijging van het totale elektriciteitsverbruik in Gigajoules. De daling in Scope 2 laat zien dat de totale emissiegroei

niet voortkomt uit gebouwgebonden energie, maar hoofdzakelijk uit het brandstofverbruik in Scope 1.
Scope 3 steeg met ruim 4.800%, maar de absolute bijdrage blijft klein (van 0,01 naar 0,49 ton CO_2). De stijging wordt veroorzaakt door meer declaraties van zakelijke kilometers met privéauto's, waarbij vooral hybride benzinevoertuigen zijn ingezet. Ondanks deze hoge procentuele stijging blijft Scope 3 marginaal in het totaalbeeld.

De stijging in het eerste halfjaar van 2025 laat zien dat de CO_2-uitstoot bij Bolkesteijn direct meebeweegt met de inzet van mobiliteit en werkmaterieel. De toename in activiteiten binnen deze categorieën, en daarmee het hogere brandstofverbruik, is bepalend geweest voor de totale emissietoename. De organisatie blijft daarmee sterk afhankelijk van fossiele brandstoffen binnen Scope 1. De daling in Scope 2 laat zien dat efficiëntieverbeteringen in gebouwen en elektriciteitsgebruik al effect hebben, maar relatief beperkt bijdragen aan het totaal.

5. Doelstellingen

In 2024 zijn de doelstellingen opgesteld gericht op het Parijs Klimaatakkoord: een algehele reductie CO_2 van 55% in 2030.

Basisjaar 2020: 328,8 ton CO_2
Doel 2030: 148 ton CO_2

Dit doel kan behaald worden met een gemiddelde reductie van 5,02% per jaar tot en met 2030.

JAAR	TON CO2	VERSCHIL BASISJAAR	VERSCHIL VORIG JAAR
2020	328,8		
2021	305,54	-7,07%	-7,07%
2022	260,04	-20,91%	-14,89%
2023	359,82	9,43%	38,37%
2024	201,54	-38,70%	-43,99%
H1-2025	H1 157,97 gemeten *H2 33,45 doel* *191,42 totaal*	-41,78%	-5,02%
2026	*181,81*	*-44,70%*	*-5,02%*
2027	*172,68*	*-47,48%*	*-5,02%*
2028	*164,01*	*-50,12%*	*-5,02%*
2029	*155,78*	*-52,62%*	*-5,02%*
2030	*147,96*	*-55,00%*	*-5,02%*

Bolkesteijn ziet op dit moment een stijging in CO2 uitstoot ten opzichte van het eerste halfjaar van 2024. Dit houdt in dat volgende jaren wat ingehaald moet worden om de algehele doelstelling te behalen. Met de huidige plannen is dit ook zeker mogelijk.

Eigen uitstoot

Scope 1:
Om de uitstoot terug te brengen naar 148 ton CO2 biedt Scope 1 hier ruimte toe. Door de brandstof mix te verbeteren (HVO) en over te gaan naar elektrificatie van materieel, kan de uitstoot worden teruggedrongen.

Scope 2:
In Scope 2 is elektriciteit de factor waarop bespaard kan worden. Verhuizing naar een nieuw pand in 2025 speelt hier een grote rol in. Door te verhuizen naar een energiezuinig pand kunnen we onze uitstoot in deze categorie verminderen.

Scope 3:
Scope 3 bestaat uit zakelijk verkeer. Dit is te verwaarlozen. Winst zit in scope 1 en 2.

Keten
Scope 3:
Tot en met 2027 realiseren we circa 10% CO_2-reductie vanuit ketenpartners, bijvoorbeeld door efficiënter materiaalgebruik en lagere emissies bij onderaannemers. De keteninvloed in Scope 3 is berekend in de ketenanalyse. De indicatie van CO_2-e per (ton per jaar) is 1.280. Een daling van 10% betekent een reductie van 108 tCO_2-e.

6. Brandstofgebruik

In onderstaande tabel is het aandeel van de verschillende brandstoffen inzichtelijk gemaakt. Om een goede lijn duidelijk te maken, is gekozen om de liters in aandelen weer te geven, aangezien er minder brandstof in het eerste halfjaar 2024 is gebruikt ten opzichte van het eerste halfjaar 2025. Zakelijk wagenpark maakt hoofdzakelijk gebruik van diesel B7. Binnen de categorie Overige energiedragers (heftruck, shovel, aggregaat) wordt wel gebruik gemaakt van verschillende brandstofsoorten.

Het totale aandeel van B7 binnen de brandstofmix is gestegen van 95,96% naar 99,25%.

TOTALE BRANDSTOFMIX	LITERS H1 2024	% AANDEEL	LITERS H1 2025	% AANDEEL
B7 - ZAKELIJK WAGENPARK	31.480,02	81,56%	35.105,78	76,35%
B7 - ZAKELIJK VRACHT	2.222,12	5,76%	4.212,69	9,16%
B7 - OVERIG	3.333,18	8,64%	6.319,04	13,74%
E10 - OVERIG	540,00	1,40%	315,50	0,69%
HVO - OVERIG	1.020,55	2,64%	30,01	0,07%
TOTAAL	38.595,87	100,00%	45.983,02	100,00%

7. Voortgang maatregelen

In 2024 zijn de volgende maatregelen gepland voor de komende jaren:

INITIATIEF	TOELICHTING	STATUS	VERANTWOORDELIJK
NIEUW PAND	Betere isolatie, zonnepanelen, beter klimaatbeheerssysteem	Gepland voor 1-11-2025	

ELEKTRIFICATIE MATERIEEL	Roadprinter, knikmops, bedrijfsbussen	Continu	
HVO INZET	5% stijging in gebruik	2026	Directie
NIEUW RIJDEN EN NIEUWE DRAAIEN	Handhaving	Continu	
TRANSPORT	Onnodige transportbewegingen beperken	Continu	
LEDVERLICHTING	Hele kantoor voorzien van ledverlichting	afgerond	KAM-coördinator
BEWUSTWORDING	Bewustwording onder werknemers over energie verminderen door kachel uit te zetten	Continu	

Keten
In 2024 is de keten uitstoot berekend over de inhuur van materieel en het brandstofgebruik daarin.

Algehele keten doelstelling: Reductie van 10% (±108 ton CO2) van de brandstofgerelateerde CO_2-uitstoot in de keten ten opzichte van het uitgangsniveau.

Om deze reductie te halen, zijn gesprekken gevoerd met onderaannemers van Bolkesteijn. Deze gesprekken hebben als thema ‘verduurzamen in de keten’ en worden in de loop van 2025 uitgebreid met meerdere bijeenkomsten. De insteek van Bolkesteijn is reductie van de brandstofgerelateerde uitstoot, waarbij gekeken wordt naar de inzet van HVO7. HVO7 is een brandstof bestaande uit 93% fossiele diesel en 7% HVO. Het besparingspotentieel van HVO7 is 6% CO_2-uitstoot ten opzichte van gewone diesel.

In de volgende scenario’s is de besparing berekend op basis van de reeds bekende uitstoot in brandstof in de keten (1.080 ton CO2-e). Hierbij wordt nog geen rekening gehouden met eventueel veranderende inzet van inhuur in de keten.

Om de uitstootreductie van 10% te behalen in drie jaar is een eind-uitstoot van 972 ton CO_2-e nodig. Dit houdt een besparing van 36 ton CO_2-e per jaar in.

Scenario 1
In 2024 is de uitstoot in brandstofgerelateerde middelen in de keten 1.080. Wanneer dit brandstofgebruik volledig (100%) overgaat naar HVO7, is de uitstoot 1.080 * 0,94 = 1015,2. Het absolute verschil is dan -64,8 ton CO_2-e.

Scenario 2
Wanneer 50% van het brandstofgebruik overgaat naar HVO7, wordt de uitstoot 540 * 0,94 = 507,6. De uiteindelijke uitstoot is dan 507,6 (HVO7) + 540 (normaal) = 1047,6. Een absoluut verschil van -22,4 ton CO_2-e.

Wanneer doorgerekend wordt, komen we uit op een verdeling van 59% HVO7 inzet. Hierbij komen de volgende cijfers tevoorschijn:

59% van 1.080 is 637,2 HVO7 uitstoot.
De overige uitstoot is dan 1.080 – 637,2 = 442,8
Jaar 1: 637,2 * 0,94 = 598,97 | totale uitstoot = 598,97 + 442,8 = 1041,77
Jaar 2: 598,97 * 0,94 = 563,03 | totale uitstoot = 563,03 + 442,8 = 1005,83
Jaar 3: 563,03 * 0,94 = 529,25 | totale uitstoot = 529,25 + 442,8 = 972,05

Dit zou de besparing kunnen zijn wanneer ongeveer 59% van de gebruikte brandstof in de keten bestaat uit HVO7. Natuurlijk kunnen er nog andere aanpassingen komen in de keten, waarmee we de reductie van 108 ton CO_2-e kunnen behalen. Wanneer we dit enkel op de HVO7 willen inzetten, moeten we rekening houden met een grote verschuiving in de brandstofmix.

Om een eerste richting te geven aan de reductie in de keten, is er gekozen om de volgende doelstelling voor HVO7 aan te houden:

Doelstelling: 5% meer inzet van HVO7 ten opzichte van het jaar ervoor.

Beoogd resultaat: Uitstoot brandstof van 1.080 naar 972 in drie jaar.

8. Conclusies en aanbevelingen

In de eerste helft van 2025 is een stijging zichtbaar in zowel het energiegebruik als de CO_2-uitstoot van Bolkesteijn Group. De totale uitstoot bedraagt 157,97 ton CO_2, wat neerkomt op een toename van 18,58% ten opzichte van dezelfde periode in 2024. Deze stijging komt vrijwel volledig voort uit Scope 1-emissies, met name door een hogere inzet van brandstoffen binnen het zakelijke wagenpark, het vrachtverkeer en het gebruik van overige energiedragers.

Scope 2-emissies zijn daarentegen gedaald, voornamelijk door een lager elektriciteitsverbruik. Dit laat zien dat de ontwikkeling in de totale emissie vooral afhankelijk is van de mobiliteitsstromen in Scope 1 en dat hier de grootste reductiemogelijkheden liggen. Vooruitkijkend naar de komende periode zijn er diverse maatregelen gepland die kunnen bijdragen aan structurele emissiereductie. Een belangrijke ontwikkeling is de verhuizing naar het nieuwe, energiezuinigere pand eind 2025. Dit pand wordt voorzien van zonnepanelen en een efficiënter klimaatsysteem, waardoor een verdere reductie in Scope 2 realistisch is.

Een belangrijke maatregel voor 2026 is de uitbreiding van het gebruik van HVO-brandstof. HVO heeft een **aanzienlijk lagere well-to-wheel emissiefactor (0,441 kg CO_2-eq per liter)** dan reguliere diesel (B7) en levert daardoor een duidelijke reductie van fossiele CO_2-uitstoot op. Door het aandeel HVO in de brandstofmix te vergroten, kan Bolkesteijn een relevante stap zetten in het terugdringen van de emissies binnen Scope 1, zeker zolang elektrificatie van het volledige wagenpark en materieel nog niet haalbaar is.

Verder blijft elektrificatie van materieel en bedrijfsvoertuigen een relevante stap. In combinatie met gerichte maatregelen zoals efficiënter transport, bewustwording onder

medewerkers en het tegengaan van onnodige draaiuren kan Bolkesteijn het energieverbruik en de uitstoot verder terugdringen.

9. Ondertekening directie / hoger management



27-11-2025

X. Bolkesteijn
Directeur Bolkesteijn b.v.
Eindverantwoordelijke CO2 prestatieladder portfolio.