

BAGGERBEDRIJF DE BOER



VAN DER WAAL

COMMUNICATIE-UITING

31

LAATSTE STAPPEN ONDER 3.1

PERIODIEKE VOORTGANGSRAPPORTAGE 2025-H2

16-03-2026 | Jaargang 16, Nr. 31



IN DIT NUMMER

1.	Inleiding.....	3
2.	Basisgegevens	4
2.1	Beschrijving van de organisatie.....	4
2.2	Verantwoordelijkheden	4
2.3	Referentiejaar.....	4
2.4	Verificatie	4
2.5	BPKV-projecten.....	5
2.6	Rapportageperiode	5
3.	Afbakeningen	6
3.1	Organisatorische Grenzen	6
3.2	Operationele grenzen.....	6
4.	Berekeningsmethode	8
4.1	Actuele berekeningsmethode en emissiefactoren.....	8
4.2	Wijzigingen berekeningsmethode en emissiefactoren	9
4.3	Herberekening basisjaar en historische gegevens	9
4.4	Diverse factoren	9
5.	EMISSIONS IN SCOPE 1, 2 EN 3.....	10
5.1	Overzicht totale emissies.....	10
5.2	Scope 1 (directe eigen emissies)	10
5.3	Scope 2 (indirecte eigen emissies)	11
5.4	Scope 3 (indirecte emissies ketenpartners).....	11
5.5	Emissies EMVI-projecten.....	13
5.6	Onzekerheden	14
6.	Reductiedoelstellingen	15
6.1	Voortgang reductiedoelstellingen.....	15
6.2	Voortgang reductie in BPKV (EMVI)-projecten	15
6.3	Onzekerheden	15
6.4	Corrigerende maatregelen.....	15
6.5	Medewerkersbijdrage	15
7.	KETENANALYSES, ONTWIKKELINGSPROJECT & REDUCTIEPROGRAMMA.....	16
7.1	Voortgang ketenanalyses.....	16
7.2	Voortgang ontwikkelingsproject – Green Award.....	16
7.3	Voortgang reductieprogramma – EuDA	16
8.	TRENDANALYSES SCOPES	18
8.1	Scope 1	18
8.2	Scope 2	18
8.3	Scope 3	18
9.	CONCLUSIES	19

1. Inleiding

Als Baggerbedrijf De Boer nemen we de verantwoordelijkheid om milieubewust ondernemen en zijn we dit aan onze status en voorbeeldfunctie ook wel verplicht.

Sinds de certificering op niveau 5 van de CO2 prestatieladder in 2021 hebben we goede stappen gezet zodat onze footprint en uitstoot van schadelijke stoffen als CO2 te verminderen. Met het ingaan van versie 4.0 worden de eerste stappen gezet om het certificaat om te zetten naar trede 2. Dit komt voor ons het beste overeen met onze ambitie, doelstellingen en werkzaamheden die wij uitvoeren. Het komende jaar staat dan ook in het teken met het herschrijven van de procedures en wijze van dataverzameling en ons voor te bereiden op de hercertificering. Deze versie van de Communicatieuiting zal dan ook de laatste zijn in de huidige vorm. De toekomst zal het leren.

Wij vinden het niet meer dan normaal – wat ook blijkt uit onze duurzaamheidsvisie ([Duurzaamheidsvisie Baggerbedrijf De Boer \(dutchdredging.nl\)](https://dutchdredging.nl)) dat je zorgvuldig omgaat met je mensen en de omgeving en op een bewuste wijze omgaat met het brandstof verbruik.

Over het tweede halfjaar van 2025 zijn de verbruiksgegevens verzameld en is de footprint herberekend. Deze halfjaarlijkse communicatie-uiting beschrijft alle punten zoals vereist in paragraaf 9.3.1 uit de ISO 14064-1:2018 en de noodzakelijke elementen uit eis 3.C.1 en 5.C.1 van de CO2-prestatieladder. De koppeling met de ISO 14064-1 is in de onderstaande referentietabel weergegeven.

ISO 14064-1:2018 §9.3.1	PERIODIEKE VOORTGANGSRAPPORTAGE
A	§2.1 – Beschrijving van de organisatie
B	§2.2 – Verantwoordelijkheden
C	§2.6 – Rapportage periode
D	§3.1 – Organisatorische grenzen
E	§3.2 – Operationele grenzen
F	§5.1 – Overzicht totale emissies §5.2 – Scope 1
G	§4.4 – Diverse factoren / Biomassa
H	§4.4 – Diverse factoren / Opname van CO2
I	§4.4 – Diverse factoren / Uitsluitingen
J	§5.3 – Scope 2 §5.4 – Scope 3
K	§2.3 – Referentiejaar
L	§4.2 – Wijzigingen berekeningsmethode en emissiefactoren §4.3 – Herrekening basisjaar en historische gegevens
M	§4.1 – Actuele berekeningsmethode en emissiefactoren
N	§4.2 – Wijzigingen berekeningsmethode en emissiefactoren
O	§4.1 – Actuele berekeningsmethode en emissiefactoren
P	§4.1 – Actuele berekeningsmethode en emissiefactoren
Q	§5.4 – Onzekerheden
R	Hfst. 1 Inleiding
S	§2.4 – Verificatie
T	§4.1 – Actuele berekeningsmethode en emissiefactoren

2. Basisgegevens

2.1 Beschrijving van de organisatie

Baggerbedrijf De Boer – Dutch Dredging is een middelgroot baggerbedrijf, gevestigd in Sliedrecht. Onze activiteiten bestaan uit baggeren en het verrichten van peilingen en andere waterbouwkundige werkzaamheden in de breedste zin van het woord. Alle opdrachtgevers van Baggerbedrijf De Boer – Dutch Dredging mogen rekenen op kwaliteit en betrouwbaarheid, twee kernbegrippen voor onze medewerkers.

Als middelgroot bedrijf zijn we 'klein genoeg' om de communicatielijnen kort en helder te kunnen houden en slagvaardig en flexibel te opereren, maar we zijn 'groot genoeg' om de vereiste technische kennis, deskundigheid en financiële basis te garanderen. Dit blijkt ook wel aan de diverse langlopende contracten verspreid over de hele wereld.

De kracht van Baggerbedrijf De Boer bestaat voornamelijk uit de uitvoering van onderhoudsbaggerwerk in havens en vaargeulen. Deze werkzaamheden voeren we wereldwijd uit. Naast de baggerwerkzaamheden valt onder de organisatie Zandhandel en Overslagbedrijf Van der Waal/ZekerZand. Zij is nationaal actief met zand- en grindwinning, transport en overslag van zand en grind aan bedrijven en particulieren.

Wij zijn van mening dat werken met Moeder Natuur een zorgvuldige en veilige omgang met het milieu vereist. Om dit te borgen worden middels nationale en internationale certificeringen onze activiteiten geborgd en jaarlijks getoetst.

Het hoofdkantoor van Baggerbedrijf de Boer Holding B.V. is gevestigd in Sliedrecht aan het Dr. Langeveldplein 11. Met de start van de nieuwbouw aan de Industrieweg 30 te Sliedrecht is het begin van een nieuw tijdperk ingeluid. Zeker Zand/Van der Waal beschikt verder over loswallen/vestigingen in Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Delft en Alphen a/d Rijn.

2.2 Verantwoordelijkheden

De belangrijkste functies in het CO₂-managementsysteem zijn:

- ▲ Eindverantwoordelijke: directie.
- ▲ Verantwoordelijke stuurcyclus, documentatie, communicatie en reductiemaatregelen: Energymanager.
- ▲ Contactpersoon emissie-inventaris: Energymanager.

Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de verantwoordelijkheden binnen het managementsysteem verwijzen we naar §2.2 van ons Kwaliteitsmanagementplan.

2.3 Referentiejaar

2011 wordt binnen Baggerbedrijf De Boer Holding B.V. aangehouden als referentiejaar/basisjaar. In dit jaar zijn we inhoudelijk van start gegaan met de CO₂-Prestatieladder. Voor de berekening van de footprint wordt gebruik gemaakt van emissiefactoren, welke voor de verschillende CO₂-bronnen zijn vastgelegd. Deze factoren zijn internationaal vastgelegd, worden actueel gehouden en zijn terug te vinden op co2-emissiefactoren.nl. Voor het borgen van een eerlijke vergelijking tussen het referentiejaar en verdere rapportages, wordt bij wijziging van een emissiefactor en/of inzicht de correctie herrekend tot dit referentiejaar.

Wanneer een wijziging in een emissiefactor is opgetreden die invloed heeft op het referentiejaar, dan is dit beschreven in §4.2 van onderliggend document. Het herrekende basisjaar wordt daarna beschreven in §4.3 van dit rapport.

2.4 Verificatie

De CO₂-emissie-inventaris van het tweede halfjaar van 2025 wordt met beperkte mate van zekerheid geverifieerd tijdens interne audits. Daarnaast wordt vanaf Handboek 3.1 van de CO₂-prestatieladder de emissie-inventaris jaarlijks (medio december) geverifieerd door de ladderCI (Normec NCK).



2.5 BPKV-projecten

In het 2^e semester van 2025 hebben we twee projecten in uitvoering waarvan de inschrijving gebaseerd zijn op BPKV(EMVI) en/of MKI. Het betreffen de volgende projecten:

- ▲ Baggerspeciedepot Hollandsch Diep ([Hollandsch Diep \(dutchdredging.nl\)](https://dutchdredging.nl))
- ▲ Waddenzee ([Waddenzee \(dutchdredging.nl\)](https://dutchdredging.nl))

Jaarlijks worden voor deze contracten door de projectuitvoering een voortgangsrapportage opgesteld. Deze gedetailleerde rapportage kunt u terugvinden op de website van Baggerbedrijf De Boer via bovenstaande links.

2.6 Rapportageperiode

Het rapport dat voor u ligt beschrijft onze CO₂-emissies en genomen maatregelen over de periode 1 juli t/m 31 december 2025.

Voor uitsplitsing van emissies in de verschillende entiteiten en projecten wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van voorliggende communicatie-uiting en het document van de CO₂-footprint van 2025-H1. Het footprint document is middels de link te benaderen op de bedrijfswebsite: [3.A.1 Carbon Footprint 2025 H1 \(dutchdredging.nl\)](https://dutchdredging.nl).

3. Afbakeningen

3.1 Organisatorische Grenzen

Voor de bepaling van de organisatorische grenzen is gekozen voor de **Operational Control Methode**. De mate van operationele zeggenschap over de bedrijfsvoering van de deelneming is vaak bepalend in het handelen en daarmee het omgaan met de CO₂-prestatieladder. Op deze manier worden de bedrijven waarin Baggerbedrijf De Boer Holding B.V. operationele controle heeft meegenomen in de CO₂-prestatieladdersystematiek. Over alle bedrijven die zich bevinden onder Baggerbedrijf De Boer Holding B.V. is operational control. Er is geen sprake van aanvullende concernleveranciers.

▲ **BAGGERBEDRIJF DE BOER HOLDING B.V.**

- **Baggerbedrijf de Boer Group B.V.**
- Baggerbedrijf de Boer B.V.
- Dutch Dredging B.V.
- Dutch Dredging Africa B.V.
- Dutch Dredging Charter B.V.
- Dutch Dredging Overseas B.V.

▲ **BdB Materieel B.V.**

- BdB Overig Materieel B.V.
- SHM Albatros B.V.
- SHM Delta King B.V.
- SHM Delta Queen B.V.
- SHM Elbe B.V.
- SHM Merwede B.V.
- SHM Parana B.V.
- SHM Saramacca B.V.
- SHZ Amazone B.V.
- SHZ Mahury B.V.

▲ **Count Consultancy & Trading B.V.**

▲ **Van der Waal Onroerend Goed B.V.**

▲ **Van der Waal Holding B.V.**

- Transport en Aannemingsbedrijf van der Waal B.V.
- Zandhandel & Overslagbedrijf van der Waal B.V.

▲ **Zeker Zand Holding B.V.**

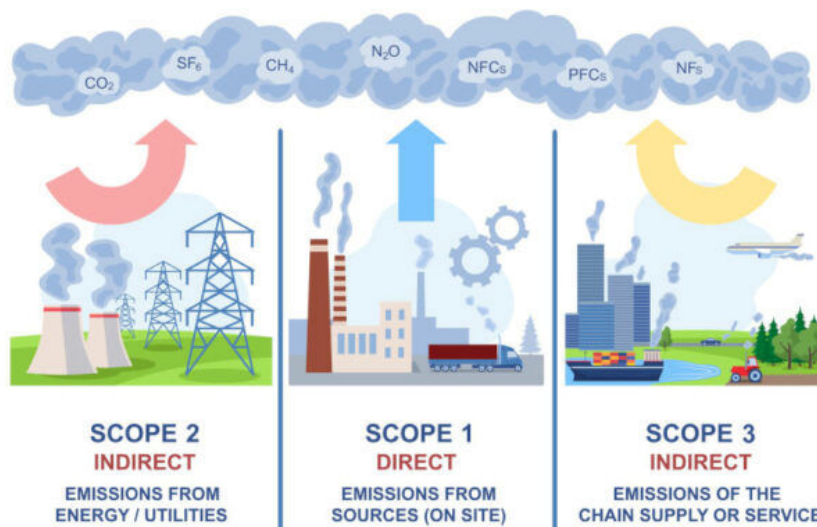
- Zeker Zand B.V.
- Zeker Zand Materieel B.V.

Onder Van der Waal Holding B.V. vallen de 4 loswallen die geen aparte B.V. zijn, maar wel worden meegenomen in de berekeningsmethodiek. Het betreffen de volgende 4 loswallocaties :

- ▲ Ketelweg 8 Papendrecht
- ▲ Veersedijk 187 Hendrik Ido Ambacht
- ▲ Energieweg 9 Alphen a/d Rijn
- ▲ Schieweg 16 Delft

3.2 Operationele grenzen

Baggerwerkzaamheden nationaal en internationaal vormen de kernactiviteiten van Baggerbedrijf De Boer. Daarnaast voeren we ook peil- en meetwerkzaamheden (Survey) en bedleveling (ploegen) uit. Binnen deze werkzaamheden is de uitstoot van de verschillende schepen (entiteiten) geborgd en kunnen we per entiteit de directe en indirecte emissies vaststellen. Aan de hand hiervan bepalen we de reikwijdte van de boekhouding en de rapportages over de verschillende emissies (Scope 1, 2 en 3). Deze indeling van emissies is afkomstig uit het GHG-protocol A Corporate Accounting and Reporting Standard en is in navolgend figuur schematisch per scope-onderdeel weergegeven.



- ▲ Scope 1 zijn directe emissies uit directe energiebronnen, afkomstig van de activiteiten van de organisatie zelf. Dit bestaat uit alle emissies van uitlaten, schoorstenen, etc. waar je zelf controle over hebt.
- ▲ Scope 2 zijn indirecte emissies uit directe energiebronnen. Dit is direct energieverbruik (bijv. elektriciteit), maar de uitstoot van de broeikasgassen vindt ergens anders plaats (bijv. in de energiecentrale).
- ▲ Scope 3 zijn alle andere indirecte emissies die het gevolg zijn van de activiteiten in je supply chain. Je kunt hierbij denken aan emissies van je logistieke leveranciers, emissies van de leveranciers tijdens de productie van onderdelen, woon-werkverkeer van werknemers, emissies tijdens de gebruiksfase van producten of diensten, etc.

Voor Baggerbedrijf De Boer Holding B.V. betekent dit het volgende:

EMISSIEBRONNEN IN DE SCOPES		
Scope 1	Scope 2	Scope 3
Brandstof schepen Brandstof materieel Kilometers eigen wagenpark Brandstof leasewagenpark Gas t.b.v. verwarming	Elektriciteit voor vestigingen Elektriciteit t.b.v. leasewagenpark Gedeclareerde werkrelateerde kilometers	Gevlogen kilometers personeel (business travel)* Afval van schepen Ingekochte goederen en diensten

* conform eis 3.A.1 van de CO2-prestatieladder en ISO 14064-1 onder Scope 2 doorberekend.

CH₄, N₂O, NF₃, SF₆ en andere GHG stofgroepen (HFCs, PFCs, etc.) vormen in het huidige systeem geen onderdeel van de registratie en verantwoording. Zodra sprake is van noodzaak een of meerdere van deze stoffen te rapporteren worden deze in de scope opgenomen.

Binnen het CO₂-managementsysteem is een Energiebeoordeling opgesteld, welke jaarlijks wordt geactualiseerd. In dit document worden de energiegebruikers organisatiebreed beschreven. Bij een organisatorische wijziging op het gebied van energiestromen wordt de Energiebeoordeling hierop aangepast. Op de website van Baggerbedrijf de Boer is de meest actuele Energiebeoordeling te vinden; [2.A.3 Energiebeoordeling \(dutchdredging.nl\)](https://dutchdredging.nl).

4. Berekeningsmethode

4.1 Actuele berekeningsmethode en emissiefactoren

De lijst emissiefactoren op de website van [CO2 emissiefactoren](#) is leidend voor de berekening van de footprint van de Holding en de verschillende entiteiten. In het kader van de certificering voor de CO₂-prestatieladder is bepaald welke emissiebronnen binnen de Holding aanwezig zijn. In tabel 1 is de systematiek van het verzamelen van de uitstootgegevens van de verschillende emissiebronnen weergegeven.

Tabel 1: Meetsystematiek Emissiebronnen

Emissiebron	Informatiebron	Type gegevens	Mate van onzekerheid
Brandstof schepen	Schepenurenlijst middels gebruikname van de week-rapporten incl. brandstof-peilingen van schepen. Soms wordt er voor een project een apart overzicht bijgehouden.	Verschil in peiling van bunkertank begin van een week t.o.v. einde week.	Door bewegingen van een schip kan een peiling afwijken wanneer het op zee zit. Peilingen worden eigenlijk altijd in een haven gedaan. Afrondingen kunnen ook voor een minieme afwijking zorgen.
Brandstof materieel	Overzicht brandstoflevering en tankbeurten bij loswallen.	Getankt aantal liters diesel.	Onnauwkeurige aflezing levering of afname.
Kilometers eigen wagenpark	Kilometeroverzicht via tracking systeem in de wagens.	Gereden kilometers.	Onnauwkeurige declaratie.
Brandstof leasewagens	Individuele tankpassen via leasemaatschappij (Athlon en Alphabet)	Getankte benzine of diesel.	Gegevens van leasemaatschappij is de meest nauwkeurige methode.
Gasverbruik	Aflezing van gasmeters. Wordt bijgehouden in Excel-bestand voor de verschillende locaties.	Verschil tussen twee meterstanden.	Gasmeter niet op juiste moment aflezen.
Elektriciteitsverbruik	Aflesen van meterstanden. Wordt bijgehouden in Excel-bestand voor de verschillende locaties.	Verschil tussen twee meterstanden.	Elektriciteitsmeter niet op juiste moment aflezen.
Elektriciteit leasewagens	Individuele tankpassen via leasemaatschappij (Athlon en Alphabet)	Geladen elektriciteit (in kWh)	Onduidelijk of groene of grijze stroom wordt afgenomen. In dit geval wordt uitgegaan van grijze stroom. Is in deze de meest nauwkeurige methode.
Gedeclareerde km's	Declaraties van zakelijke kilometers gereden met privé auto's.	Overzicht gedeclareerde kilometers per medewerker.	Emissie wordt berekend met een gemiddelde auto en de daarbij horende emissiefactor. Daadwerkelijk brandstofverbruik kan hiervan afwijken door type auto.
Vliegkilometers	Registratie van vluchten via VCK travel.	Afstand tussen plaats van vertrek en bestemming	Afstanden worden berekend met GCmap. Die bepaalt de korts mogelijke afstand (grootcirkel) maar vliegtuigen kunnen ook andere routes nemen i.v.m. weersomstandigheden.
Scheepsafval	Garbage Record Book en Oil Record Book.	Hoeveelheden afval afgegeven aan ontvangstvoorzieningen.	Schattingen van afgegeven afval kunnen niet helemaal overeenkomen met werkelijke hoeveelheid afgifte.
Ingekochte goederen en diensten	Crediteurenomet.	Som van facturen van derden.	Extrapolatie van omzet kan afwijken van werkelijkheid.

4.2 Wijzigingen berekeningsmethode en emissiefactoren

Ook voor het 2^e half jaar van 2025 is de berekeningsmethodiek uit tabel 1 gehandhaafd. De emissiefactoren zijn sinds de vorige rapportage ongewijzigd. Voor de brandstof van de schepen wordt de emissiefactor voor zeeschepen met Marine Diesel Oil (3,436 g/liter) en voor de binnenvaartschepen met Diesel 100% (3,468 g/liter) gebruikt. Voor het rijdend materieel met Diesel B7 wordt de factor 3,256 g/liter aangehouden. Verder is op een aantal schepen overgegaan naar HVO100 of is een mix van HVO met MDO toegepast. In het laatste geval wordt met gerekend met de onderlinge verhouding gerekend. Voor HVO100 wordt de emissiefactor van 0,347 g/liter aangehouden.

4.3 Herberekening basisjaar en historische gegevens

Wijzigingen in emissiefactoren worden aangepast in ons registratieprogramma SmartTrackers, waarna het basisjaar terug berekend. Voor het afgelopen half jaar was een herberekening niet benodigd.

4.4 Diverse factoren

UITSLUITINGEN

Binnen Baggerbedrijf De Boer Holding B.V. is geen sprake van uitsluitingen.

OPNAME VAN CO₂

Het afgelopen semester heeft geen opname van CO₂ plaatsgevonden.

BIOMASSA

In het afgelopen semester is geen gebruik gemaakt van biomassa. Uitzondering hierin is de biobrandstof die eventueel is bijgemengd in commerciële brandstoffen, maar deze emissie wordt meegenomen in de WTW-emissiefactor van de betreffende brandstof.

5. EMISSIES IN SCOPE 1, 2 EN 3

5.1 Overzicht totale emissies

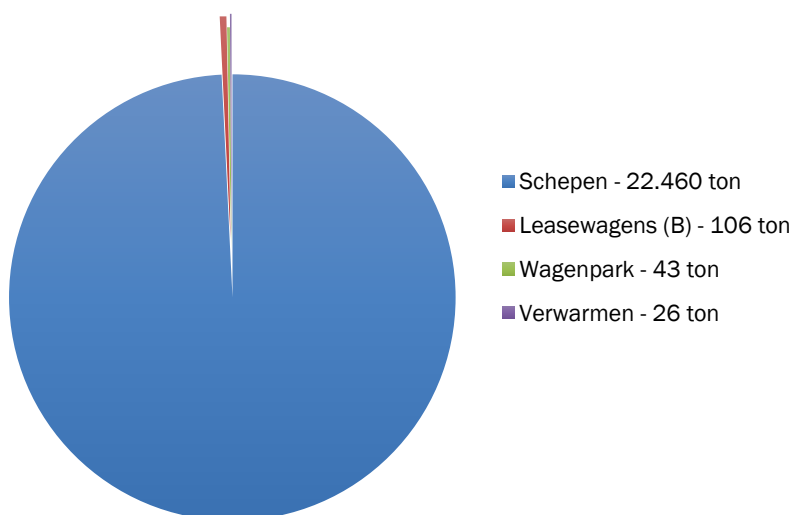
De totale footprint van de Holding komt in het tweede helft van het jaar 2025 op 24.001 ton CO₂. Baggerbedrijf De Boer B.V heeft 23.625 ton CO₂ uitgestoten en 376 ton CO₂ door Zandhandel Van der Waal B.V.

In **scope 1** is er in totaal 23.008 ton CO₂ uitgestoten, waarvan 22.635 ton door Baggerbedrijf De Boer en 373 ton door Zandhandel van der Waal. De grootste uitstoot komt van de verbranding van gasolie voor de schepen. In **scope 2** is er in totaal 993ton CO₂ uitgestoten, waar-van 990 ton door Baggerbedrijf De Boer en 3 ton door Zandhandel Van der Waal. Onder scope 3 is de berekende “Crediteuren omzet” en het “Transport en Logistiek” bekend en middels een conversie naar de CO₂-uitstoot omgezet. Voor de “Crediteuren omzet” is uitgegaan van een gecalculerde omzet van 100%. De uitstoot van de **scope 3** komt in zijn geheel voor rekening van Baggerbedrijf De Boer.

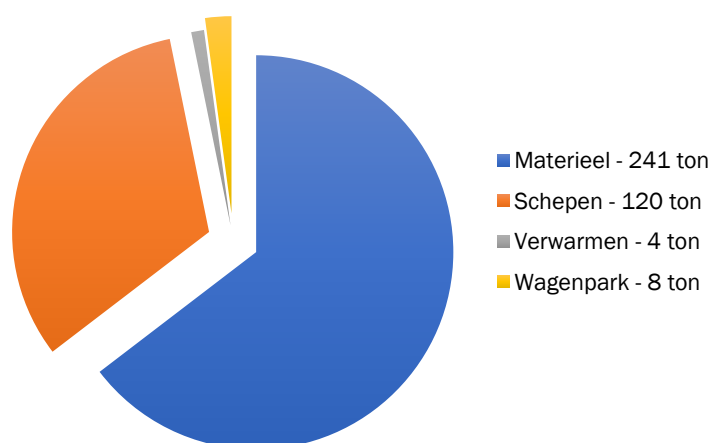
5.2 Scope 1 (directe eigen emissies)

In scope 1 is er in totaal 23.008 ton CO₂ uitgestoten, waarvan 22.635 ton door Baggerbedrijf De Boer en 373 ton door Zandhandel van der Waal. Hieronder is de verdeling in de verschillende stromen grafisch weergegeven voor deze entiteiten.

Scope 1 – Baggerbedrijf De Boer



Scope 1 – Zeker Zand/Van der Waal



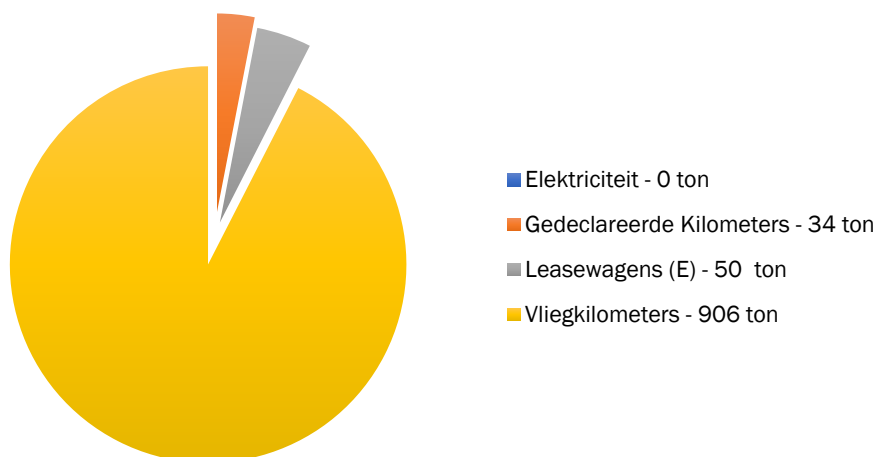
5.3 Scope 2 (indirecte eigen emissies)

Onder scope 2 is in totaal 993 ton CO₂ uitgestoten, waarvan 990 ton door Baggerbedrijf De Boer en 3 ton door Zandhandel Van der Waal. Aangezien Van der Waal alleen in de gedeclareerde kilometers een scope 2 emissie heeft, is dit niet in een aparte taartdiagram weergegeven.

Business travel (vliegkilometers personeel) vallen formeel onder scope 3 emissies maar conform eis 3.A.1 van de CO₂-prestatieladder en de ISO 14064-1 wordt dit gerapporteerd onder scope 2.

Nu we gebruik maken van in Nederland groene stroom is de emissie op basis van het stroomverbruik op 0 gesteld.

Scope 2 – Baggerbedrijf De Boer



5.4 Scope 3 (indirecte emissies ketenpartners)

In het kader van niveau 5 van de CO₂-Prestatieladder kijkt Baggerbedrijf De Boer Holding niet alleen naar de CO₂-uitstoot die voor haar rekening komt, maar ook naar de CO₂-uitstoot die het gevolg zijn van activiteiten van organisaties in de waardeketen. Het betreft hier de zogenaamde scope 3-emissies, de CO₂-uitstoot die voorkomt uit bronnen die geen eigendom zijn of niet worden gecontroleerd door de organisatie, maar die de organisatie indirect beïnvloedt in haar waardeketen.

Met het bepalen van de footprint van het tweede semester van het jaar, was het ook weer tijd om de Scope 3 emissies van het afgelopen jaar te bepalen. Hiervoor zijn weer afvalgegevens van onze zeegaande vloot opgevraagd en is door de afdeling Purchase een overzicht van de gebruikte diensten samengesteld waar, in z'n totaliteit, een Scope 3 analyse op is uitgevoerd. De analyse is uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau, de Duurzame Adviseurs. De relevantie in de product-marktcombinatie is niet veranderd en ook de invloed van een bedrijfsonderdeel op de CO₂-uitstoot in de keten is niet veranderd.

In onderstaande tabel zijn per leverancierscategorie de berekende uitstoot weergegeven. Het betreft een theoretische berekening aangezien de emissiefactor gekoppeld is aan de gemaakte kosten. Hierdoor ontstaat een mate van onbetrouwbaarheid aangezien niet met de daadwerkelijke uitstoot gerekend kan worden en de tarieven voor het zelfde werk kunnen variëren.

Leverancierscategorie	H2-2025
Distributie en reparatie van motorvoertuigen, detailhandel in motorbrandstoffen	18
Elektrische machines	302
Machines en uitrusting	3.704
Overige professionele, wetenschappelijke en technische diensten	46

Reparatie en onderhoud van schepen en boten	652
Schepen en boten	1.372
Telecomdiensten	20
Computer Services	0
Totaal ton CO₂	6.114

Daarnaast maakt Baggerbedrijf de Boer gebruik van transportbedrijven om onderdelen op de plaats van een project te krijgen of te importeren. Dit vindt plaats in zowel lucht- als wegtransport. Hiervoor maken we tot nu toe in 2025 gebruik van een tweetal vaste partijen. In H2-2025 is de theoretische CO₂-uitstoot hiervan uitgekomen op 302 ton CO₂.

Naam	Omzet H2-2025	DEFRA-categorie	Uitstoot H2-2025
Van Vliet Transport	€ 156.947,-	Wegtransport	71
Lock Transport	€ 159.808,-	Wegtransport	67
Extrapolatie 80% naar 100% ¹	€ 395.044,-		173 ton CO₂

De afvalstromen van de 7 zeegaande schepen zijn in kaart gebracht. In onderstaande tabel is een verdeling in de verschillende afvalcategorieën weergegeven. Afval wordt opgesplitst in een viertal categorieën. Waste Oil en Dirty Water vallen onder Afgewerkte olie. Food waste en Domestic waste zijn samengevoegd onder Droog KWD Afval.

Afvalstroom	Uitstoot H2-2025
Afgewerkte olie	1,1
Plastics	4,3
Droog KWD Afval	9,7
Bedrijfsafval, overig	7,1
Totaal ton CO₂	16,8 ton CO₂

¹ Bij leveranciers en transport wijkt methodiek iets af van vorige jaren. Daar is 80% inkoop gepakt en doorgerekend, en daarna geëxtrapolerd naar 100%. Niet zinvol om de laatste 20% inkoopomzet (heel veel crediteuren) van een kenmerk te voorzien. Op deze manier is grote lijn/trend ook zichtbaar.

5.5 Emissies EMVI-projecten

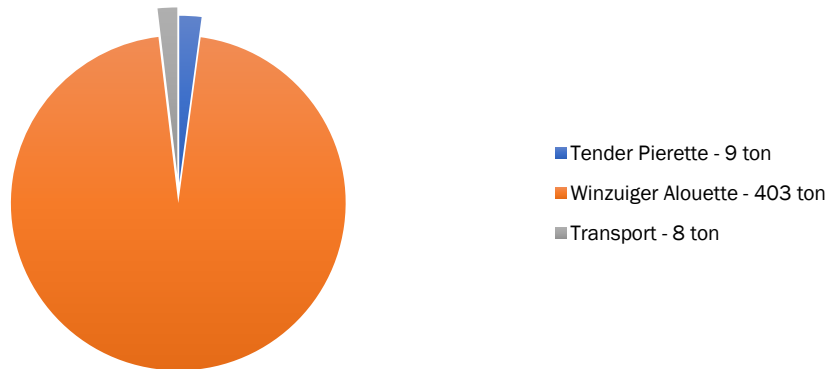
In het 2^e semester van 2025 heeft Baggerbedrijf De Boer drie EMVI projecten onder contract, namelijk;

- ▲ Baggerspeciedepot Hollandsch Diep
- ▲ Waddenzee

De totale footprint van deze drie projecten komt in het 2^e semester van 2024 op 1413 ton CO₂. De verdeling van de footprint is op te delen in brandstof voor schepen onder Scope 1. Scope 2 zijn de brandstof voor transport van personen van en naar het project. Verder is Scope 3 de uitstoot van ingehuurd schepen. In navolgende tabel is de verdeling in scopes en de verdeling van uitstoten binnen de projecten in taartvorm weergegeven.

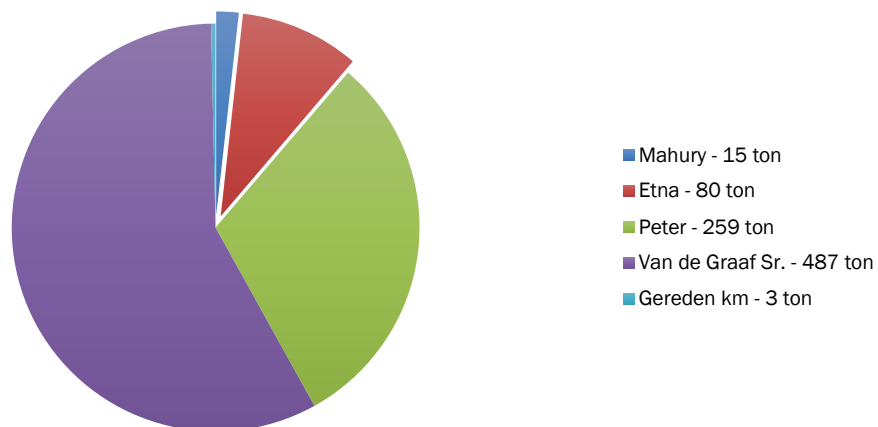
Scopes	Uitstoot H1-2024
Scope 1	1.260 ton CO ₂
Scope 2	3 ton CO ₂
Scope 3	0 ton CO ₂
Totaal	1.263 ton CO₂

HOLLANDSCH DIEP



Footprint Project Hollandsch Diep: 420 ton CO₂

WADDENZEE



Footprint Waddenzee: 843 ton CO₂



5.6 Onzekerheden

De hoeveelheid gereden kilometers voor een EMVI project is een onzekerheid omdat er geen goede methode is om dit echt te meten. Gezien de kosten en personele inzet relatief hoog zijn t.o.v. de invloed van de gereden kilometers binnen een EMVI-project op de footprint van Baggerbedrijf De Boer, worden deze niet nader gespecificeerd en bijgehouden. Het is echter zo dat de invloed hiervan én in de totale uitstoot én in de footprint van het project is te verwaarlozen.

Daarnaast kunnen bij het invullen van de administraties discrepanties ontstaan t.o.v. de daadwerkelijke data. Dit wordt zoveel mogelijk tegengegaan middels en verzamelen van data met verschillende methoden en deze met elkaar te vergelijken. Door de gegevens in te voeren in eigen opgestelde documenten worden zo mogelijke verschillen eruit gefilterd. Daarnaast zorgen ervaring en de interne audits, dat afwijkende data tijdig wordt opgemerkt.

Voor de verschillende parameters die verzameld worden zijn in de tabel in §4.1 de kenmerken van de onzekerheden beschreven.

6. Reductiedoelstellingen

6.1 Voortgang reductiedoelstellingen

De voortgang van de reductiedoelstellingen is beschreven in het Energie Management Plan en is te vinden onder Invalshoek B op onze website: [Reductie • Dutch Dredging](#).

De afgelopen periode, maar ook de jaren daarvoor, zijn emissies vermeden door verschillende maatregelen.

Opsommingen van die maatregelen worden bijgehouden in een jaarlijks document “Voortgang CO₂-reductie 2025” en zijn ook op bovenstaande pagina op de website te vinden.

Onder Scope 1 is de doelstelling om de CO₂-uitstoot van onze >500GT vloot te reduceren met 40% in 2030. Dit sluit aan bij de eisen van het IMO. In de actuele situatie zitten we wat dat betreft op koers. In de huidige situatie zitten we op een reductie van 38,8% gebaseerd op uitstoot per werkuur. Maar we zijn er nog niet. Dus is het handson om de totale absolute reductie door te voeren. Een van de maatregelen is het plaatsen van een brandstofmanagement systeem om het verbruik van de schepen te monitoren en bij te sturen.

Ook in de 2^e helft van 2025 hebben we volledig groene stroom afgenomen. Daarmee is de CO₂-uitstoot op 0 gesteld. Verder wordt onder Scope 2 het overgaan van fossiele brandstoffen naar Hybride / elektrisch rijden gestimuleerd door o.a. meer laadpalen op de kantoorlocatie aan de Industrieweg. Daarnaast blijft het aantal vliegkilometers hoog door de overzeese projecten. Wel wordt door de vliegmaatschappijen aangegeven wat de energiebesparing is per vlucht, zodat een bewuste keuze gemaakt kan worden.

Niet op alle genomen maatregelen is zomaar een reductie te berekenen maar wanneer dit wel kan wordt die berekening opgenomen in het “besparingsmaatregelen” document. Ook dit document is weer te vinden onder Invalshoek B op de website: [Reductie • Dutch Dredging](#).

6.2 Voortgang reductie in BPKV (EMVI)-projecten

De voortgang van reductie in de lopende BPKV-projecten is opgenomen in de rapportages over deze projecten. Voortgangsrapportages zijn te vinden op onze website: [EMVI-BPKV • Dutch Dredging](#).

6.3 Onzekerheden

In sommige berekeningen is het de vraag of het theoretisch berekende reductiegetal ook echt aansluit bij de praktijk. Door invloed van vele externe factoren tijdens het baggeren zelf, is het vrijwel onmogelijk om een precieze reductie te berekenen.

6.4 Corrigerende maatregelen

Corrigerende maatregelen zijn nodig wanneer een bepaalde besparing per maatregel niet voldoet aan de verwachtingen. Dit is voor het 2^e half jaar van 2025 niet aan de orde geweest.

6.5 Medewerkersbijdrage

Baggerbedrijf de Boer maakt het de medewerkers mogelijk om ideeën aan te dragen door middel van een e-mail ideeënbus. Dit mailadres is bij de werknemers bekend gemaakt. Afgelopen semester zijn geen nieuwe ideeën ontvangen.

Twee keer per jaar wordt er door middel van een nieuwsbrief (de voor u liggende Communicatie-uiting) aandacht geschonken aan CO₂-reductie en de footprint van het bedrijf. Daarnaast wordt middels het personeelsblad “Uitgediept” de huidige stand van zaken besproken.

7. KETENANALYSES, ONTWIKKELINGSPROJECT & REDUCTIEPROGRAMMA

7.1 Voortgang ketenanalyses

In de afgelopen periode zijn de drie ketenanalyses gecontinueerd. Het betreffen namelijk het Zandwinproject, transport en de ECOoverall.

Zoals in de vorige editie is beschreven zijn twee ketenanalyses gesloten vanwege aan de ene kant het slagen van de keuze in een duurzamere leverancier voor duurzamere kleding en de andere kant de te hoge kosten om de binnenvaartschepen van VanderWaal / ZekerZand te hybridiseren en klaar te maken voor de toekomst.

De derde ketenanalyse heeft betrekking op het verzorgen van transport van zware scheepsonderdelen. Afhankelijk van de analyse kan dit een mooi begin zijn van de transitie naar een duurzaam transport in de baggerwereld en partner te zijn in de transitie van het wegtransport. Uit meerdere onderzoeken en vraaggesprekken is gebleken dat de invloed op het transport die wij hebben op onze toeleveranciers zeer marginaal is en sterk afhankelijk is van de toekomstvisie van deze toeleveranciers.

We kunnen ons wel zelf de vraag stellen wat wij kunnen doen aan verduurzaming van het transport. Toch meer gebruik te maken van de kraan van LockTransport of meer de interne kranen in de loods gebruiken voor het lossen van grote elementen en/of containers? In versie 4.0 van de CO2 prestatieladder is de aanpak van de CO2-reductie in de scope 3 uitstoot belangrijker geworden. Of transport daar een bijdrage in kan leveren zal in het komende jaar moeten blijken.

Met de hercertificering naar trede 2 voor de CO2-prestatieladder versie 4.0 is een nieuwe ketenanalyse benodigd. In de scope 3 van 2025 is gekeken waar tevens een groot aandeel in de uitstoot zit. Voor een derde van de uitstoot onder scope 3 zijn de scheepswerven verantwoordelijk. Het gaat daarbij om een gecalculeerde uitstoot van ca. 2.000 ton CO2 en is gebaseerd op de kosten die wij hebben gehad aan reparaties en nieuwbouw. De ketenanalyse zal zich voornamelijk richten op de scheepswerven die wij aan doen voor reparaties en onderhoud in de Europese regio.

Jaarlijks worden de ketenanalysedocumenten geüpdatet en op de SKAO-site gepubliceerd.

7.2 Voortgang ontwikkelingsproject – Green Award

Om een schip te laten certificeren voor Green Award maakt men gebruik van een programma van eisen. Dit is een lijst met daarin opgenomen de, vrijwillige, eisen waaraan een schip moet voldoen om een bepaald Green Award certificaat te behalen. Voor binnenvaartschepen is dit systeem in 2011 in het leven geroepen en is een verkorte versie van de oorspronkelijk Green Award Zeevaart. Het programma van eisen heeft in deze betrekking op motoren, technische uitrusting van het schip en het gedrag van de bemanning.

Het programma van eisen voor de zeevaart behelst een veel grotere lijst aan eisen aan zowel de management kant als de scheepskant. Omdat steeds meer havens zich (niet alleen in Nederland maar ook in Europa en zelfs andere delen van de wereld) confirmeren aan de Green Award leek het ons een goede zaak om een zeegaand baggerschip te laten certificeren.

Het is onze missie om tezamen met het platform Green Award een programma van eisen samen te stellen zodat ook zeegaande baggerschepen kunnen worden gecertificeerd. Baggerbedrijf De Boer zou dan de eerste zijn die een zeegaand baggerschip onder Green Award heeft laten certificeren.

De vragenlijst zoals hierboven beschreven is door een engineer van één van onze zeegaande hoppers onder de loep genomen en is begin 2023 retour gestuurd. Sindsdien zijn meerdere overleggen gevoerd met GreenAward en is de beoordelingslijst verder doorgenomen en gespecificeerd. In de huidige fase ligt de beoordelingslijst binnen GreenAward voor eindbeoordeling en accreditatie.

Jaarlijks wordt de Green Award documentatie geüpdatet en op de SKAO-site gepubliceerd.

7.3 Voortgang reductieprogramma – EuDA

De ontwikkelingen rondom FuelEU en de discussie rondom EU ETS (Emission Trading System) is in volle gang en worden door ons met ruime interesse gevolgd. Het zijn beide maatregelen van de Fit For 55 package om de CO₂-uitstoot terug te dringen in de internationale scheepvaart.

**EU MRV-ETS**

Het MRV-ETS gaat nu ook van toepassing zijn in de scheepvaartindustrie. Voor het implementeren van de ETS, in de scheepsindustrie, gelden dezelfde principes als andere sectoren zoals;

- ▲ Monitoren uitstoot
- ▲ Verkopen en
- ▲ Inleveren emissierechten voor elke ton gerapporteerde broeikasgasemissies.

De bedoeling is dat het MRV-ETS geleidelijk toetreed in de scheepvaartindustrie, met 3 jaarlijkse fases startende in 2023.

Discussie is nog steeds gaande over de scope van de MRV-ETS kijkende naar de MRV (Monitoring, Reporting & Verification for Shipping) regulation die van toepassing is op koopvaardij en passagiers schepen >5000 GT. Per 1 januari 2025 moet gerapporteerd worden voor de offshore schepen. Onder deze categorie schepen is onze vloot geplaatst. Daarbij geldt sinds eerder genoemde datum dat voor de schepen > 400 GT en < 5000 GT ook een monitoringsplan moet worden opgesteld en de data ingediend moet worden. Ondanks dat het een Europese maatregel is, geldt deze ook voor overzeesche locaties als Las Palmas, Frans Guyana en Gaudeloupe. Het is dan ook van belang met de planning rekening te houden wanneer en met name waar een crewchange wordt gehouden.

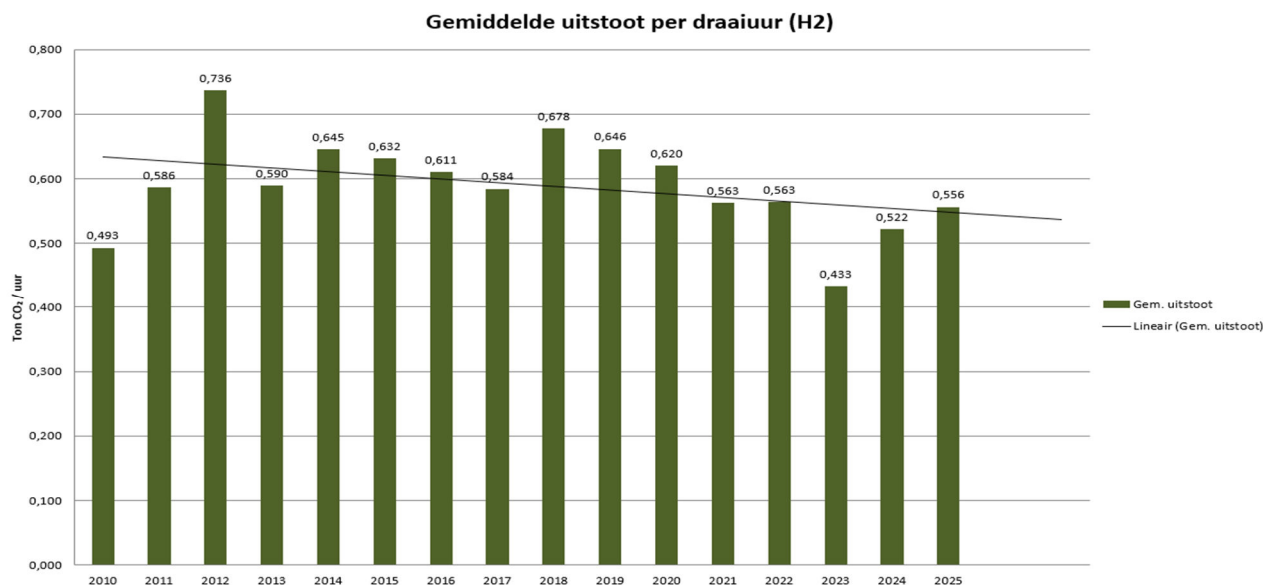
Ondanks dat de MRV nu van toepassing is, loopt de discussie nog steeds in de markt en wordt er over een aanpassing van de regeling verzocht. Daar dragen we als werkgroep (EuDA) en Vereniging van Waterbouwers ons steentje aan bij, door het opstellen van bijvoorbeeld onze standpunten op een zogenaamde Onepaper die bij het EU parlement wordt ingediend. Dit is een tijdrovende aangelegenheid maar zeker noodzakelijk om dadelijk klaar te zijn voor de dingen die komen gaan.

Jaarlijks wordt het reductieprogramma document geüpdatet en op de SKAO-site gepubliceerd.

8. TRENDANALYSES SCOPES

8.1 Scope 1

Onderstaande grafiek laat de efficiëntie-trend in de Scope 1 uitstoot van de vloot zien voor de periode 2011-2025. Op basis van de gegevens blijkt dat de efficiëntie van de vloot (= brandstofverbruik ÷ draaiuren) een positieve trend laat zien en de gemiddelde uitstoot over het 2^e half jaar van 2025 nog steeds onder de gewenste trendlijn ligt.



De uitstoot van het leasewagenpark in het 2^e halfjaar van 2025 is in vergelijking met het 1^e semester van 2024 is voor de benzinewagens gelijk gebleven en is de uitstoot van elektrische auto's (scope 2) eveneens gelijk gebleven.

De trend in het brandstofverbruik van zowel de vloot als het materieel van Zeker Zand/Van der Waal is afwijkend t.o.v. voorgaande periodes. In de eerste helft is minder met de vrachtwagens gereden dan met de schepen is uitgestoten. De totale uitstoot is iets gereduceerd.

Het gasverbruik van de verschillende vestigingen is door de jaren heen vrij stabiel en laat geen grote schommelingen zien. Opgemerkt wordt wel dat de waarden van de locatie Industrieweg hoog liggen maar worden verklaard doordat ook hier het verbruik van de burens (Van de Herik) in zitten. Ten tijde van het opstellen van dit document waren de feitelijke gegevens hiervan nog niet bekend.

8.2 Scope 2

Uitstoot in elektriciteit blijft ook in H2-2025 nagenoeg gelijk t.o.v. andere semesters doordat groene stroom wordt ingekocht waarvan de emissiefactor op 0 is gesteld. Daarnaast wordt er door de zonnepanelen hernieuwbare elektriciteit opgewekt.

Het aantal vliegkilometers is op de middellange en lange afstanden iets verminderd. T.o.v. het 1^e semester is de uitstoot verder gedaald. Of dat meer mensen privé de zakelijke vluchten boeken, is niet direct te wijzen aan de lagere uitstoot.

De gedeclareerde kilometers laat door de jaren heen een vrij stabiele trend zien en is t.o.v. het 1^e halfjaar van 2025 gelijk gebleven.

8.3 Scope 3

T.o.v. van de halfjaar gegevens van eerdere jaren blijkt een klein verschil. Het verschil is niet zo groot dat daar een eenduidige verklaring gegeven kan worden.

9. CONCLUSIES

De CO₂-uitstoot over het 2^e half jaar van 2025 half jaar is lager dan de voorgaande semesters. Daarmee lijkt een duidelijk trend in de CO₂ reductie ingezet te zijn. Vanwege de meerdere werfbeurten is minder gevaren waardoor het totale brandstofverbruik lager ligt. Echter de uitstoot per draaiuur bevindt zich nog steeds onder de doellijn. De doorgevoerde maatregelen lijken hun effect te gaan hebben op de totale emissie. Grote wijzigingen in het verbruik en dus het soort brandstof zal moeten leiden tot een sterkere reductie.

Voor de periode 2021-2030 is een reductiedoelstelling opgesteld om t.o.v. 2011 de uitstoot met 40% te verminderen in scope 1 voor de schepen. Met een actuele reductie van 37,9% t.o.v. het basis jaar (2011) liggen we op schema en zijn we met de kleine verandering van nu op de goede weg. Met het inwerking treden van de MRV-ETS in 2026 en de heffingen vanaf 2027 is het zaak nog grotere stappen te nemen. Maar hoe, in deze nichemarkt is lastig en is geen beslissing van de een op de andere dag.

De twee reductiecases die vorig jaar zijn uitgewerkt, zijn we dit jaar weer mee verder gegaan waarbij bepaalde conclusies getrokken zijn. We zijn nog steeds van mening dat we de reductiedoelstellingen voor Scope 3 kunnen en moeten behalen wanneer de maatregelen verder worden geïmplementeerd en dat de markt mee doet.

Om mee te gaan met de doelstelling vanuit de IMO, wat weer gestoeld is op het Paris Agreement, dienen we de komende jaren onze oren en ogen op te houden voor wat betreft de ontwikkelingen in de energietransitie. Daarom participeren we o.a. in de EUDA en de ZED-hub. Waar eerst het antwoord waterstof leek, schuift het ondertussen alweer op naar bijvoorbeeld methanol of toch elektriciteit. Vanwege onze positie op de markt kunnen we in deze energietransitie geen voorloper zijn om maatregelen “te proberen”, maar wanneer blijkt dat een maatregel werkt, kunnen we hier wel direct op inspringen. Maar zelfs de grote broers en zusters nemen niet het voortouw. We zijn dus van mening dat voor onze insteek in het CO₂-beleid niet iets hoeft te veranderen. Daarnaast zijn we van mening dat het gevolgde beleid voor ons goed werkt, gezien de behaalde reductie en de verhoogde efficiëntie over de afgelopen periode. Echter zullen we ons blijven inzetten om de doelstellingen te bereiken.

“ECHTE SCHIPPERS VAREN ZUINIG, LANGZAAM MAAR GESTAAG”

HEEFT U NOG IDEEËN?

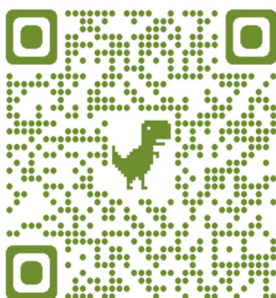
Het mooie van deze CO₂-reductiemaatregelen is, dat ze als ze goed uitgevoerd worden, ze nog geld opleveren ook. We nodigen ook u van harte uit bij te dragen aan onze CO₂-reductie. Heeft u een idee hoe Baggerbedrijf De Boer of Zandhandel Van der Waal CO₂-reductie kan bereiken, dan nodigen we u van harte uit dit te mailen naar: CO2reductie@dutchdredging.nl (de footprints van de Holding, Baggerbedrijf De Boer, Van der Waal en de EMVI-projecten zijn op aanvraag beschikbaar en/of te vinden op onze website).

SEMPER VIRENS, SIC!?

BAGGERBEDRIJF DE BOER B.V.

Dr. Langeveldplein 11
3361 HE Sliedrecht
T +31 (0)184 411 999
E info@dutchdredging.nl
I www.dutchdredging.nl

Of scan de QR code →



VAN DER WAAL B.V.

Dr. Langeveldplein 11
3361 HE Sliedrecht
T +31 (0)78 51 51 286
E info@vanderwaalbv.nl
I www.vanderwaalbv.nl

Of scan de QR code →

