

Emissie inventarisatie 2025

Conform ISO 14064-1



J.A.F.M. Timmermans Holding B.V.

Rijksweg 55b
5391 LJ Nuland
T: +31 (0)73 – 30 30 840
info@timmermansinfra.nl

Opgesteld door:
Marcel Kersten
20 februari 2026

Inhoudsopgave

1	Over dit document	3
1.1	Over dit document	3
1.2	Betrokkenen	4
2	CO ₂ Reductie doelstelling en voortgang	4
3	CO ₂ -Footprint.....	5
3.1	Emissieberekening	5
3.2	Energiebalans.....	5
4	Reductie doelstellingen en maatregelen.....	6
4.1	Reductie doelstellingen	6
4.2	Reductie maatregelen Diesel.....	6
4.3	Reductie maatregelen Aardgas	8
4.4	Reductie maatregelen Elektriciteit	9
5	Bijlage CO ₂ -footprint (alleen voor intern gebruik).....	1
5.1	Cross reference	1
5.2	Beschrijving van de organisatie.....	2
5.3	Rapport periode	2
5.4	Afbakening	3
5.4.1	Organisatorische grens (organizational boundary)	3
5.4.2	Scopes	4
5.5	Energiestromen en emissieberekening.....	5
5.5.1	Verdeling scope 1 en scope 2.....	8
5.6	Ontnemen van GHG (Green House Gas = Broeikasgassen).	9
5.7	Overige indirecte emissie	9
5.8	Verandering in de methode	9
5.9	Bepaling conversiefactoren.....	9
5.9.1	Gebruikte conversiefactoren	10
5.9.2	Uitsluitingen.....	10
5.10	Biomassa.....	10
5.11	Onzekerheden.....	10
5.12	Projecten met gunningsvoordeel	10
5.13	Niet CO ₂ broeikasgassen relevant voor scope 1 en 2	11

1 Over dit document

1.1 Over dit document

Dit document is opgesteld in het kader van de CO₂ Prestatieladder certificatie van J.A.F.M. Timmermans Holding B.V. (Hierna aan te duiden als Timmermans).

De verwachte klimaatverandering is de grootste collectieve uitdaging van de komende decennia. De klimaatveranderingen hebben niet alleen invloed op het milieu, ook mens en dier zullen hinder ondervinden van de veranderingen. De aandacht die de afgelopen jaren is besteed aan deze veranderingen heeft geleid tot een roep om maatregelen vanuit de maatschappij.

Wereldwijd worden veel initiatieven genomen om de CO₂-uitstoot te reduceren. In Nederland heeft dit onder andere geleid tot de CO₂ prestatieladder.

ProRail heeft de CO₂ prestatieladder ontwikkeld en deze in 2009 toegevoegd aan haar lijst met gunningscriteria. De CO₂ prestatieladder heeft als doel om bedrijven (opdrachtgevers aan aannemers) inzicht te verschaffen in CO₂-uitstoot en bedrijven te motiveren en stimuleren om maatregelen te treffen gericht op de reductie van CO₂ -uitstoot.

Na een succesvolle toepassing van het CO₂ prestatieladder model door ProRail is het beheer van de CO₂ prestatieladder overgedragen aan Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO).

Het beperken van de CO₂-uitstoot past ook voor Timmermans binnen het duurzame en maatschappelijke beleid.

Als hulpmiddel om het duurzame beleid op het gebied van CO₂-reductie vorm te geven heeft Timmermans gekozen voor toepassing van het CO₂ Prestatieladder model.

Het CO₂ Prestatieladder systeem is geïntegreerd in het bestaande managementsysteem dat onder andere ook gecertificeerd is volgens ISO 9001, ISO 14001, CKB, BRL-SIKB 7000 (Protocol 7007), VCA** en SCL trede 4.

1.2 Betrokkenen

Bij de totstandkoming van dit document is het Energie- en CO₂-managementteam betrokken. De leden en hun rol in het kader van het energie en CO₂ reductiebeleid is beschreven in DOC703-7.2 Sleutelpersonen en hun competentie.

De verantwoordelijke voor het CO₂ reductie en energiebeleid is de directeur.

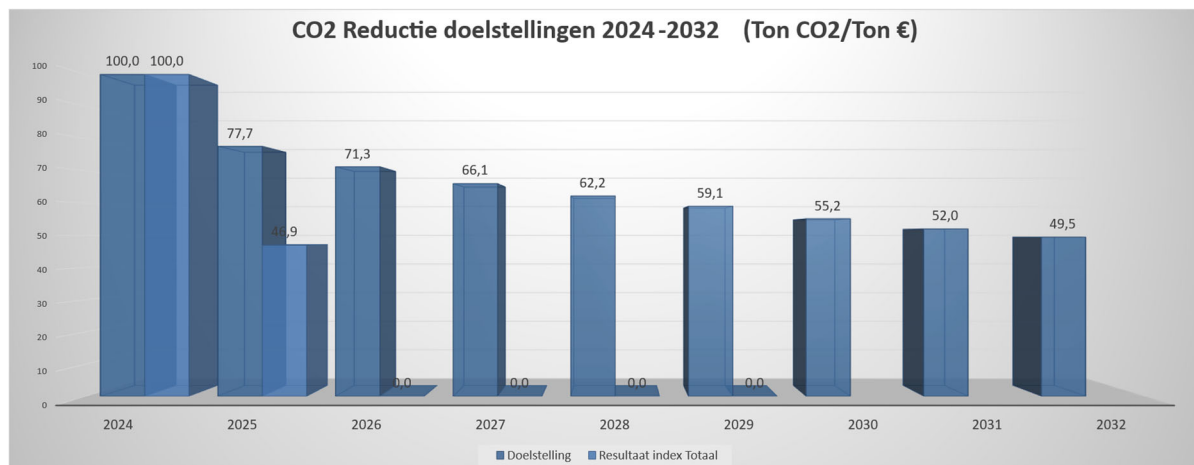
2 CO₂ Reductie doelstelling en voortgang

Omdat de absolute uitstoot van CO₂ sterk afhankelijk is van de omvang van de werkzaamheden zal een mogelijke groei van de organisatie leiden tot een absolute stijging van de CO₂ uitstoot.

Om de resultaten van het energiereductiebeleid te kunnen evalueren zal voor de CO₂ uitstoot een relatief kengetal worden gehanteerd.

Voor 2024 (basisjaar) wordt de CO₂ in uitstoot(gr)/omzet(€) (gram per euro omzet) op 100 gesteld.

De voortgang is in onderstaand overzicht weergegeven.



In relatie tot de omzet is de CO₂ uitstoot in 2025 met 53,1% gedaald ten opzichte van 2024. Dit is het gevolg van het gebruik van HVO brandstoffen voor het volledige jaar 2025. In 2024 werd pas vanaf midden van het jaar overgeschakeld op HVO100.

Timmermans heeft daarmee de doelstelling voor 2025 ruim behaald.

3 CO₂-Footprint

3.1 Emissieberekening

Timmermans						Uitstoot CO ₂ (ton)		
	Scope	Hoeveelheid	Eenheid	Emissiefactor	Eenheid	Scope 1	Scope 2	Scope 3
Grijze Stroom	2	0	kWh	497	gr CO ₂ per kWh		0,00	
Windkracht	2	44879	kWh	0	gr CO ₂ per kWh		0,00	
Zonne-energie	2	136365	kWh	0	gr CO ₂ per kWh		0,00	
Aardgas (G-gas)	1	3225	Nm ³	2134	gr CO ₂ per Nm ³	6,88		
Diesel B7 (Infra)	1	330	liter	3251	gr CO ₂ per liter	1,07		
Diesel B7 (Drilling)	1	1947	liter	3251	gr CO ₂ per liter	6,33		
Benzine E10 (Infra)	1	18564	liter	2797	gr CO ₂ per liter	51,92		
Benzine E10 (Drilling)	1	7993	liter	2797	gr CO ₂ per liter	22,36		
Benzine E10 (Engineering)	1	2850	liter	2797	gr CO ₂ per liter	7,97		
LPG	1	15789	liter	1792	gr CO ₂ per liter	28,29		
Aspen/Motomix	1	3045	liter	2797	gr CO ₂ per kWh	8,52		
Ad Blue (additief)	1	6740	liter	0	gr CO ₂ per liter	0,00		
Propaan	1	2165	liter	1725	gr CO ₂ per liter	3,73		
Biodiesel HVO (Infra)	1	159617	liter	441	gr CO ₂ per liter	70,39		
Biodiesel HVO (Drilling)	1	91037	liter	441	gr CO ₂ per liter	40,15		
Dieselvanger HVO20 (Infra)	1	25617	liter	2857	gr CO ₂ per liter	73,19		
Dieselvanger HVO20 (Drilling)	1	0	liter	2857	gr CO ₂ per liter	0,00		
Elektriciteit voertuigen extern geladen (groen)	2	7479	kWh	0	gr CO ₂ per kWh		0,00	
					Totaal	320,81	0,00	0,00

Totale uitstoot: 320,81 ton CO₂

3.2 Energiebalans

Energiestroom	Energieverbruik
Windkracht	161563,27
Zonne-energie	490914,48
Aardgas (G-gas)	102076,09
Diesel B7 (Infra)	11846,64
Diesel B7 (Drilling)	69892,63
Benzine E10 (Infra)	581226,94
Benzine E10 (Drilling)	250268,34
Benzine E10 (Engineering)	89243,52
LPG	382568,68
Aspen/Motomix	95338,95
Propaan	55012,65
Biodiesel HVO (Infra)	5513173,60
Biodiesel HVO (Drilling)	3144412,11
Dieselvanger HVO20 (Infra)	916986,13
Dieselvanger HVO20 (Drilling)	0,00
Elektriciteit voertuigen extern geladen (groen)	26926,14

4 Reductie doelstellingen en maatregelen

4.1 Reductie doelstellingen

Timmermans ziet het reduceren van haar CO₂-uitstoot als een verplichting ten aanzien van het milieu en toekomstige generaties. Daarnaast voelt Timmermans een maatschappelijke verantwoordelijkheid om haar verbruik van energie te reduceren.

Om de reductie van CO₂ te kunnen realiseren heeft Timmermans een aantal CO₂ reducerende maatregelen opgesteld. De belangrijkste maatregelen zullen gericht zijn op reductie van brandstofverbruik.

Voor zowel de korte, de middellange en de lange termijn zijn maatregelen gedefinieerd die een duurzaam resultaat moeten waarborgen.

De overall doelstelling met betrekking tot reductie van CO₂-uitstoot is als volgt geformuleerd:

50,5% reductie van CO₂-uitstoot in 2032 ten opzichte van het basis jaar 2024.

Deze 50,5% is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Gelijkblijvende bedrijfsactiviteiten/omvang;
- Jaarlijks 25% reductie van Diesel gerelateerde uitstoot;
- Jaarlijks 5% reductie van Dieselvervanger HVO20 gerelateerde uitstoot;
- Jaarlijks -2% reductie van Biodiesel HVO gerelateerde uitstoot door minder Diesel en Dieselvervanger HVO20;
- 100% gebruik van CO₂ neutrale elektriciteit.

In onderstaande tabel is het theoretische reductieplan weergegeven.

CO ₂ uitstoot in Ton	Scope	eenheid	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Reductie per energiestroom	Jaarlijkse reductie
Grise Stroom	2	kWh	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%
Windkracht	2	kWh	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%
Zonne-energie	2	kWh	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%
Aardgas (G-gas)	1	Nm ³	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	0,0%	0,0%
Diesel B7 (Infra)	1	liter	147,2	80,0	50,0	42,0	38,0	35,0	26,3	19,7	14,8	90,0%	25,0%
Diesel B7 (Drilling)	1	liter	108,0	96,4	69,1	55,3	44,2	35,4	28,3	22,6	18,1	83,2%	20,0%
Benzine E10 (Infra)	1	liter	39,0	38,1	37,1	36,2	35,3	34,4	33,5	32,7	31,9	18,3%	2,5%
Benzine E10 (Drilling)	1	liter	9,7	9,4	9,2	9,0	8,7	8,5	8,3	8,1	7,9	18,3%	2,5%
LPG	1	liter	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	0,0%	0,0%
Aspen/Motomix	1	liter	11,5	11,3	11,2	11,1	11,0	10,9	10,8	10,7	10,6	7,7%	1,0%
Ad Blue (additie)	1	liter	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0%	0,0%
Propaan	1	liter	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	0,0%	0,0%
Biodiesel HVO (Infra)	1	liter	34,4	35,1	35,8	36,5	37,2	37,9	38,7	39,5	40,3	-17,2%	-2,0%
Biodiesel HVO (Drilling)	1	liter	13,5	13,8	14,1	14,3	14,6	14,9	15,2	15,5	15,8	-17,2%	-2,0%
Dieselvervanger HVO20 (Infra)	1	liter	102,7	97,6	92,7	88,1	83,7	79,5	75,5	71,7	68,1	33,7%	5,0%
Dieselvervanger HVO20 (Drilling)	1	liter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	5,0%
Elektriciteit voertuigen extern geladen (groen)	2	kWh	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%
Totaal			511,3	397,0	364,6	337,8	318,2	302,0	282,0	266,0	252,9	50,5%	
Index cijfer (% bij gelijkblijvende omzet)			100,0	77,7	71,3	66,1	62,2	59,1	55,2	52,0	49,5		

4.2 Reductie maatregelen Diesel

- Via trainingen en/of instructie inzake Het Nieuwe Rijden worden medewerkers bewust gemaakt van de invloed van hun rijgedrag op het brandstofverbruik en ook de CO₂-emissie.
 Status eind 2021: Het nieuwe rijden maakt onderdeel uit van het instructieprogramma voor medewerkers. In de toekomst zullen herhalingen worden gepland (5-jaarlijks). De training zal in de loop van 2021-2022 opnieuw worden gehouden.
 Status eind 2022: Vanuit de HR afdeling blijft dit continu onder de aandacht.
 Status eind 2023: Dit wordt voor chauffeurs aangeboden.
 Status eind 2024: Dit wordt als onderdeel van het opleidingsprogramma aangeboden aan chauffeurs.
 Status eind 2025:
- Een actief investeringsbeleid ten aanzien van machines en voertuigen zorgt voor een verjonging van het machinepark wat een positief effect zal hebben op verbruik/uitstoot.

Status eind 2021: Inmiddels zijn meerdere volledige elektrische voertuigen in gebruik. Daarnaast wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van hybride voertuigen. Op het bedrijf zijn daarvoor laadpalen en enkele vaste oplaadvoorzieningen geïnstalleerd. Bij nieuwe aanschaf wordt gekeken naar een balans tussen inzetbaarheid en duurzaamheid.

Bij het grotere materieel is het lastig gebleken om deze te verduurzamen. Hier zal verder gekeken worden naar de te gebruiken brandstof (zie Biodiesel).

Status eind 2022: Er wordt actief gekeken. 2 Elektrische minigravers zijn aangeschaft om ervaring mee op te doen. Na evaluatie van de ervaringen volgen er mogelijk meer in de toekomst.

Status eind 2023: Investerings gaan verder. HVO introductie staat nu hard op de planning en doet in 2024 zijn intrede. 2024-04: De tankinstallatie is inmiddels geïnstalleerd.

Status eind 2024: Per mei 2024 is gekozen voor gebruik van HVO20 en HVO100 producten in de tanken. Dit zorgt voor een grote daling in gebruik van Diesel (en CO₂ uitstoot).

Status eind 2025: Eerste volledige jaar waarbij de tankinstallaties HVO20 en HVO100 gebruiken. Hierdoor is het gebruik van Diesel fors gedaald. Diesel maakt nog maar 1% uit van de totale diesel gerelateerde verbruiken. Dit was in 2024 nog 31%.

- Waar mogelijk in samenspraak met opdrachtgevers overstappen op meer elektrische voertuigen of voertuigen op groen-gas.

Status eind 2022: De inzetmogelijkheden zijn nog beperkt, gezien de aard en locatie van de uit te voeren werkzaamheden.

Status eind 2023: De pick-up trucks op LPG zijn ingezet, hierdoor wel meer LPG, maar besparing op Diesel.

Status eind 2024: Er zijn diverse elektrische voertuigen in gebruik, maar de primaire focus in 2024 is op invoering van HVO geweest.

Status eind 2025: Diverse elektrische (en hybride) voertuigen zijn aangeschaft, zo ook een elektrische boormachine voor gestuurde boringen. Daarnaast zijn enkele elektrische minigravers en stampers in gebruik. Er zijn nog geen voertuigen op groen-gas omdat de keuze voor HVO is gemaakt.

- Start-stop systemen aanbrengen.

Status eind 2021: Medewerkers zijn middels toolboxmeetings bewust gemaakt van het belang van het regelmatig uitschakelen van de kraantjes en voertuigen. Er zijn nog geen graafmachines aangeschaft met start-stop systemen. De markt voor graafmachines wordt gevolgd en de mogelijkheden met betrekking tot hybride kraantjes en hoger TIER classificatie wordt gemonitord.

Status eind 2022: Bij aanschaf wordt hier steeds op gelet en waar mogelijk toegepast.

Status eind 2023: Blijft onder de aandacht bij aanschaf.

Status eind 2024: Situatie ongewijzigd.

Status eind 2025: Blijft onder de aandacht bij aanschaf.

- Inkoop biodiesel (middellange termijn)

Status eind 2021: Er wordt nog steeds normale diesel verbruikt. De invoering van HVO diesel is nog even vooruitgeschoven. In 2019 heeft overleg met diverse materieelleveranciers plaatsgevonden. Daarbij zijn knelpunten met de garantie op materieel vastgesteld indien overgestapt wordt naar gebruik van HVO. De invoering is daarom verder in de toekomst doorgeschoven. Ook in de loop van 2021 is uit contacten met leveranciers gebleken dat toepassing van HVO niet wordt toegejuicht. Daarom wordt de invoering verder vooruitgeschoven (2023-2024).

Status eind 2022: Met de brandstofleverancier wordt onderzocht in hoeverre er bij het lokale tankstation een HVO product kan worden geïntroduceerd. Daarnaast wordt gekeken naar bulkleveringen HVO brandstof in de eigen tankinstallatie.

Status eind 2023: Investerings gaan verder. HVO introductie staat nu hard op de planning en doet in 2024 zijn intrede. 2024-04: De tankinstallatie is inmiddels geïnstalleerd.

Status eind 2024: nieuwe brandstofleverancier voor HVO is per mei van kracht. De tankinstallaties bevatten nu HVO20 of HVO100.

Status eind 2025: Eerste volledige jaar waarbij de tankinstallaties HVO20 en HVO100 gebruiken. Hierdoor is het gebruik van Diesel fors gedaald. Diesel maakt nog maar 1% uit van de totale diesel gerelateerde verbruiken. Dit was in 2024 nog 31%.

- Bij vervanging van banden zal er gekeken worden naar de prestaties van de band die betrekking hebben op het verbruik van het voertuig. Dit verbruik is deels afhankelijk van de rolweerstand van de band. Om de kwaliteit van de band te vergelijken is er een Europees bandenlabel ontwikkeld die ertoe zullen leiden dat het makkelijker wordt banden te vergelijken. Dit kan een aanzienlijke besparing opleveren betreft het brandstofverbruik van het wagenpark.
Status eind 2021: Bij de aanschaf van banden zijn afspraken met de leverancier gemaakt om banden met minimaal label C/C of B/C te leveren. Deze afspraak wordt nog steeds toegepast.
Status eind 2022: Geen bijzonderheden.
Status eind 2023: Geen bijzonderheden.
Status eind 2024: Situatie ongewijzigd.
Status eind 2025: Situatie ongewijzigd
- Bandenspanning regelmatig controleren.
Status eind 2021: Medewerkers zijn middels toolboxmeetings bewust gemaakt van het belang van het regelmatig controleren van de bandspanning. Ook tijdens het autowassen wordt de bandenspanning gecontroleerd.
Status eind 2022: Situatie ongewijzigd.
Status eind 2023: Situatie ongewijzigd, er wordt nu ook specifiek in gezet op ingehuurde ploegen en onderaannemers.
Status eind 2024: Situatie ongewijzigd.
Status eind 2025: Bandenspanning wordt regelmatig gecontroleerd.
- Monitoring van verbruik en terugkoppelen naar bestuurders machinisten.
Status eind 2021: Meterstanden/urenstanden worden wekelijks bijgehouden en bij relevante ontwikkelingen naar medewerkers teruggekoppeld.
Status eind 2022: Bewaking van meter/urenstanden blijft onder de aandacht.
Status eind 2023: Verbruikscijfers worden nog steeds actief gemonitord in het kader van kosten en CO2 uitstoot.
Status eind 2024: Situatie ongewijzigd.
Status eind 2025: Verkenningen naar een fleetmanagementsysteem hebben plaatsgevonden. In de loop van 2026 zal dit systeem worden ingevoerd om brandstof en elektrisch verbruik nog beter inzichtelijk te maken.

4.3 Reductie maatregelen Aardgas

- Periodiek inregelen van en uitvoeren onderhoud aan de verwarmingsinstallatie zal een reductie van CO₂-uitstoot realiseren.
Status eind 2021: De installatie is in vast onderhoud en is gecontroleerd en ingeregeld. Bij de nieuwbouw aan de bedrijfsstraat is helemaal geen gasaansluiting meer gerealiseerd. Het pand is voorzien van een PV installatie en verwarming op basis van lucht/warmte pomp op het dak en vloerverwarming. Ook bij de realisatie van de nieuwbouw aan de Rijksweg zijn duurzame technieken toegepast.
Status eind 2022: Geen bijzonderheden.
Status eind 2023: Geen bijzonderheden, weinig besparingsmogelijkheden. Nieuwe kantoorruimtes op E verwarmd.
Status eind 2024: Situatie ongewijzigd.
Status eind 2025: Geen bijzonderheden.
- Waar mogelijk worden isolerende maatregelen getroffen of zal compartimentering plaatsvinden om te voorkomen dat onnodige grote ruimten worden verwarmd.
Status eind 2021: Op het bestaande pand worden geen specifieke acties ondernomen.

De loodspoort zal slechts halfhoog worden geopend in de winterperiode zodat warmte minder snel wegstroomt.

Op de locatie Bedrijfsstraat is in het ontwerp en de bouw rekening gehouden met het energieverbruik. Hierdoor is de energiebehoefte voor die locatie geminimaliseerd.

De opbrengst van de PV installatie dekt de energiebehoefte van het pand waar ze op liggen.

Status eind 2023: Geen bijzonderheden.

Status eind 2024: Situatie ongewijzigd.

Status eind 2025: Geen bijzonderheden.

4.4 Reductie maatregelen Elektriciteit

- Er wordt uitsluitend groene elektriciteit ingekocht (NL opgewekt uit wind/zon/water).
Status eind 2021: De PV-installaties hebben in 2021 een gezamenlijke opbrengst gerealiseerd van 105,91 MWh (Rijksweg 55b: 52,31 MWh, Bedrijfsstraat: 53,60 MWh).
- Waar mogelijk worden schakelingen voor verlichting en apparatuur aangebracht die helpen om onnodig verbruik van elektriciteit te voorkomen. Dit heeft betrekking op computers, apparaten en verlichting.
- Status eind 2021: Bij de uitbreidingen (Bedrijfsstraat en Rijksweg) is dit gerealiseerd. In 2021 is verdere vervanging van traditionele verlichting door LED verlichting gerealiseerd (o.a. de verlichting in de loods van Rijksweg 55b).
Status eind 2022: Situatie ongewijzigd. In 2022 is 80% van het elektra verbruik opgewekt met de eigen PV installatie.
Status eind 2023: Uitbreiding van de PV-installatie op Rijksweg 55 is gerealiseerd. De PV-installaties hebben in 2023 een gezamenlijke opbrengst gerealiseerd van 127,27 MWh (Rijksweg 55: 17,97 MWh, Rijksweg 55b: 52,61 MWh, Bedrijfsstraat: 56,69 MWh).
Status eind 2024: Geen wijzigingen. De installaties produceren lokaal CO₂ Neutrale zonne-energie.
Status eind 2025: Nog steeds zijn de 3 PV installaties in gebruik. Ook is een Energieopslag systeem in gebruik genomen waarmee een betere afstemming mogelijk is tussen eigen opwek en verbruik/laden.