



Klimaattransitieplan en reductieplan 2026 – 2035

Basisjaar 2024

Opgesteld door:

Marco Kemper

Wegenbouw Lansink B.V.
Loodijk 2, 7597 NV Saasveld

T: 074 349 4766

I: <https://www.lansink-wegenbouw.nl/>

E: lansink@lansink-wegenbouw.nl

KvK nummer: 06065383

Datum: 8 mei 2026

Versie: 1.0

Status: definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding van dit plan.....	3
1.2	Opbouw van dit plan.....	3
1.3	Omvang organisatie	4
1.4	Milieu- en energiebeleid	4
1.5	Middelen en budget.....	4
2	Huidig energieverbruik en CO₂ emissies	5
2.1	CO ₂ footprint scope 1 – 2 – 3 en energiebalans.....	5
2.1.1	<i>Trendlijn Scope 1 – 2 – 3 en energiebalans</i>	6
2.1.2	<i>CO₂ intensiteit</i>	7
2.2	Beschrijving energieverbruikers.....	7
2.2.1	<i>Pijler 1 - Gebouw</i>	8
2.2.2	<i>Pijler 2 –activiteiten</i>	9
2.2.3	<i>Pijler 3 –mobiliteit</i>	10
2.3	OBE analyse.....	11
2.4	Al gerealiseerde maatregelen en doelstellingen	12
2.5	De belangrijkste activiteiten	12
2.6	Flexibilisering van het energieverbruik	13
3	Reductiestrategie	14
3.1	Het verduurzamen van de eigen locatie	15
3.2	Het verduurzamen van de operationele activiteiten	17
3.2.1	<i>Continu verbeteren</i>	17
3.2.2	<i>Verduurzamen inzet materieel, gereedschappen en voorzieningen projectlocaties</i>	18
3.3	Verduurzamen grondstofverbruik, verminderen afvalstromen en verhogen levensduur van producten en diensten.....	20
3.4	Verminderen brandstofverbruik en verkleinen footprint mobiliteit en logistiek	23
3.5	Verwachtingen en mogelijkheden voor veranderingen in activiteiten.....	28
3.6	Innovatiestrategie & strategie nieuwe technologieën.....	28
3.6.1	<i>Technology Readiness Levels (TRL's)</i>	28
3.7	De verwachtingen voor de benodigde investeringen	29
3.8	Integratie met algemeen organisatiebeleid en financiële planning	29
3.9	Verwachte groei organisatie middellange- en lange termijn.....	29
3.10	Vergelijking met klimaattransitieplannen binnen de sector.....	30
4	Doelstellingen en actieplan korte termijn	31
5	Monitoring & evaluatie	34
5.1	Kritische prestatie indicatoren.....	34
6	Vertrouwelijke bijlage Benchmark reductiedoelstelling en relatieve positionering	35
7	Colofon	37

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van dit plan

Wegenbouw Lansink B.V., hierna Wegenbouw Lansink, is zich al langer bewust van haar verantwoordelijkheid ten aanzien van ons milieu impact. Het maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO: People – Planet - Prosperity) speelt een steeds belangrijker rol binnen het bedrijf. Om de verantwoordelijkheid ten aanzien van het milieu en de omgeving meer inhoud te geven, gebruiken wij de CO₂ prestatieladder als verbetermethodiek al sinds 2012. Wegenbouw Lansink is gecertificeerd op niveau 5 van de CO₂ prestatieladder versie 3.1 d.d. 22 juni 2020 en wil voldoen aan het nieuwe handboek 4.0 voor trede 2.

Wegenbouw Lansink onderschrijft de ambities van de recente klimaatakkoorden en werkt op een praktische en effectieve wijze aan de vernieuwing en verduurzaming binnen haar branche. Wij doen dat door bijvoorbeeld de betrokkenheid bij branche initiatieven en het meedenken en toepassen van duurzame asfalttechnieken. We doen dat ook door het (verder) introduceren van de CO₂-prestatieladder in onze keten door te communiceren en ons actief in te zetten om met andere bedrijven na te denken over mogelijkheden om binnen de bouw de CO₂-footprint te verlagen.

Wegenbouw Lansink heeft in lijn met de eisen van de CO₂ prestatieladder handboek 4.0 een route uitgezet richting een emissievrije en circulaire toekomst. Uiteindelijk wil Wegenbouw Lansink in 2050 een net-zero emissie realiseren en zij heeft zich gecommitteerd aan het klimaatakkoord. Deze lange termijn doelstelling sluit aan bij het klimaatakkoord van Parijs, het Nederlands klimaatakkoord en het Nationaal Programma Circulaire Economie.

1.2 Opbouw van dit plan

In het klimaattransitieplan worden eerst het huidige energieverbruik en CO₂ emissies beschreven inclusief de trends voor scope 1 – 2– 3, het energieverbruik en de kwalitatieve analyse van de OBE emissies en de CO₂-intensiteit. Daarna worden de energieverbruikers geanalyseerd vanuit 3 thema's: gebouwen – activiteiten – mobiliteit (& transport).

Vervolgens wordt ingegaan op de reductiestrategie gebaseerd op de trias energetica en uitgewerkt per thema met doelstellingen en het faseringspad. In het hoofdstuk worden de CO₂-doelstelling, energiebesparings- en duurzame energiedoelstelling inclusief subdoelstellingen uitgewerkt. Per thema zijn de maatregelen uitgewerkt om de reductiedoelstellingen te realiseren, de kansen en risico's voor realisatie in kaart gebracht en de belangrijkste wet- & regelgeving en eventuele convenanten beschreven die bijdragen aan verduurzaming van de activiteiten en de branche.

Daarnaast wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Verwachtingen en mogelijkheden voor veranderingen in activiteiten;
- De innovatiestrategie & strategie voor nieuwe technologieën en de verbinding met sectorverwachtingen voor Technology Readiness Levels (TRL's);
- De verwachtingen voor de benodigde investeringen;
- De integratie van het klimaattransitieplan op het algemeen organisatiebeleid;
- De financiële planning, aannames, kansen, risico's, voorwaarden en afhankelijkheden;
- De verwachte groei van de organisatie op middellange- en lange termijn;
- Een vergelijking met klimaattransitieplannen binnen de sector.

Dit plan bouwt voort op inzichten in de energiestromen en in het energieverbruik dat is ontstaan door de inventarisatie van milieu- en energiewetgeving, de CO₂-emissie inventarisaties, de vorige CO₂ reductieplannen, de energiebeoordelingen, de SKAO maatregellijsten en wensen van stakeholders.

1.3 Omvang organisatie

De CO₂ prestatieladder handboek 4.0 beoordeelt organisaties als groot als de organisatie voldoet aan 2 van de 3 volgende voorwaarden:

- Minimaal 250 FTE,
- Omzet meer dan 50 miljoen euro
- Balanstotaal meer dan 25 miljoen euro

Wegenbouw Lansink voldoet niet aan deze voorwaarden en wordt daarom beschouwd als een kleine organisatie.

1.4 Milieu- en energiebeleid

Het milieu- en energiebeleid van Wegenbouw Lansink is beschreven in onze centrale KAM beleidsverklaring die apart wordt bijgehouden.

1.5 Middelen en budget

Voor het realiseren van de doelstellingen uit dit klimaat transitieplan wordt jaarlijks een budget vastgesteld en worden de benodigde (personele) middelen vrijgemaakt om de acties en maatregelen, te kunnen uitvoeren.

2 Huidig energieverbruik en CO₂ emissies

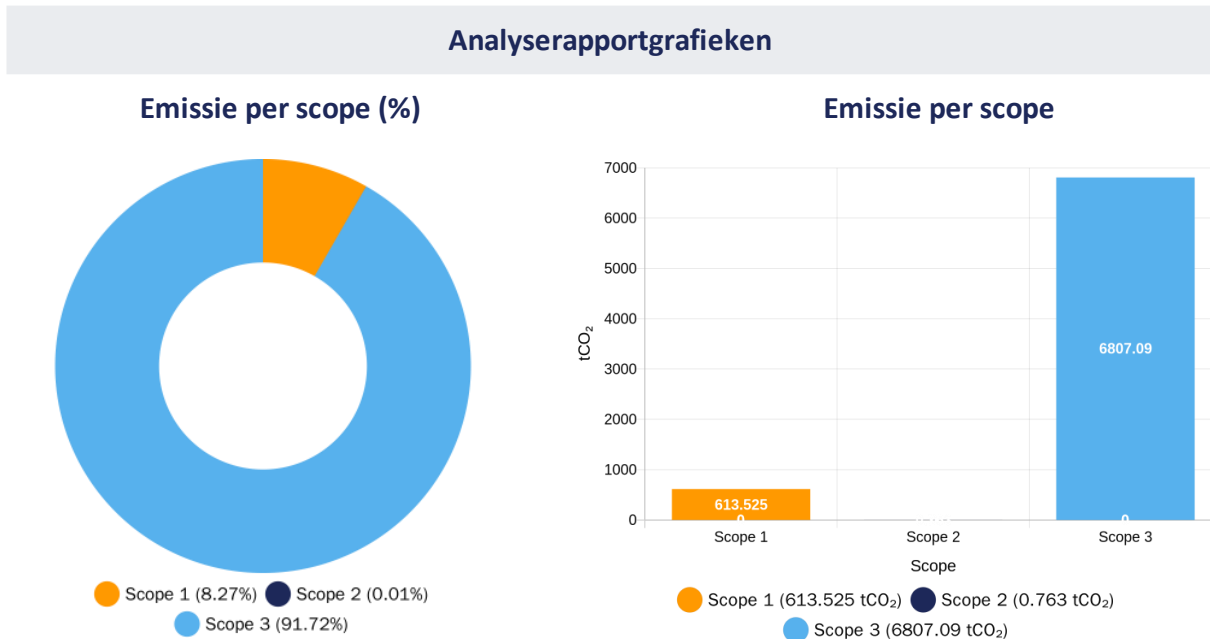
Om een realistisch en effectief klimaattransitieplan te ontwikkelen, is inzicht in de huidige CO₂-prestaties en de context waarin Wegenbouw Lansink opereert van belang. Dit hoofdstuk schetst de uitgangspositie van het klimaattransitieplan voor Wegenbouw Lansink.

Dit hoofdstuk start met de carbon footprint berekening van het nieuwe basisjaar 2025, de energiebalans en de historie van maatregelen en gerealiseerde doelen die al zijn uitgevoerd in de voorgaande jaren. Deze informatie vormt de basis voor de route naar 2050 en beschrijft vervolgens de energieverbruikers en de belangrijkste activiteiten voor Wegenbouw Lansink. De kwantitatieve doelstellingen zijn ingevuld tot 2035.

2.1 CO₂ footprint scope 1 – 2 – 3 en energiebalans

Basisjaar: voor dit klimaattransitieplan is het jaar 2024 als basisjaar bepaald.

CO₂ footprint in basisjaar 2024:

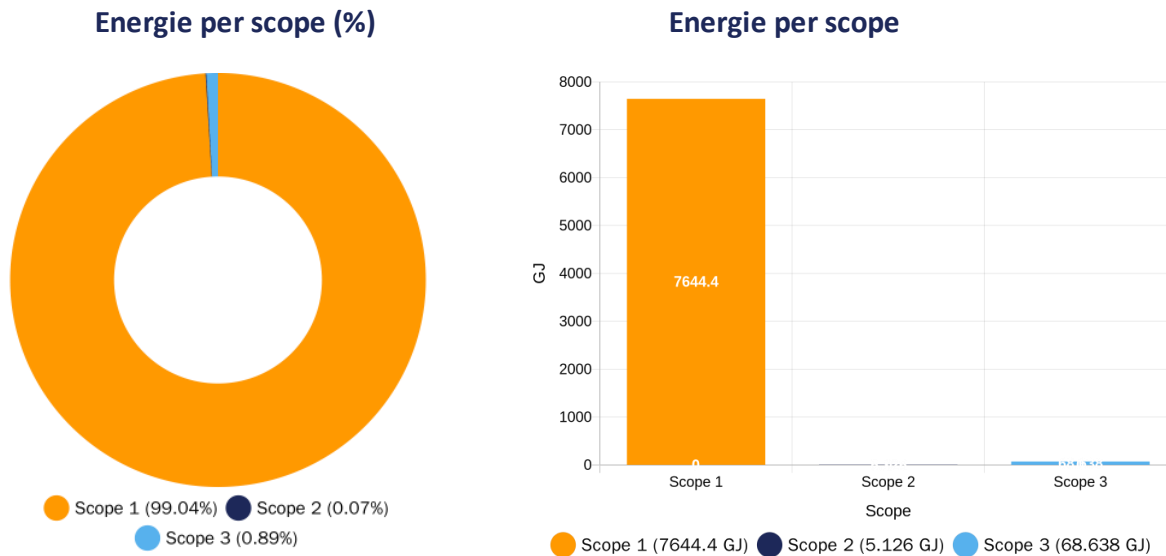


De CO₂ footprint op basis van scope 1, 2 en 3 bedraagt 7.421,38 ton CO₂.

Beschrijving CO₂ emissies: Het overgrote grootste deel van de eigen CO₂-emissies zit in scope 1 en wordt veroorzaakt door het gebruik van brandstoffen voor transport en materieel. De scope 3 emissies worden voor het grootste deel veroorzaakt door ingekochte goederen en diensten, transport en afval.

Naast bepaling van de CO₂ emissies is een energiebalans opgesteld. Een belangrijk doel van de energiebalans is om inzichtelijk te maken waar binnen onze organisatie de meeste energie wordt verbruikt en wat de omvang is van het totale energieverbruik. Deze analyse geeft inzicht welke activiteiten de grootste invloed hebben op onze energiebalans, waarmee gericht de energieverbruikers en de maatregelen worden bepaald om ons energieverbruik te verminderen.

Analysegrafieken energieverbruik

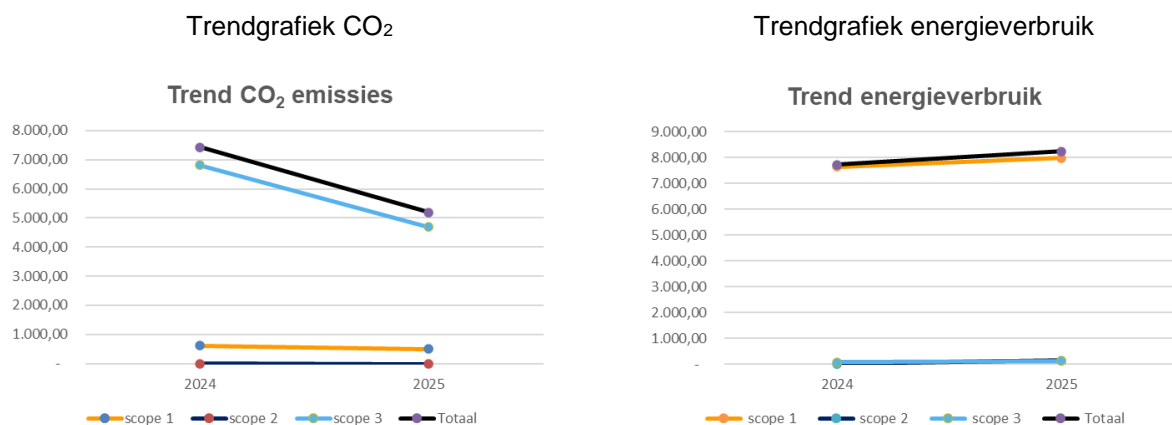


Beschrijving energiebalans: Het overgrote grootste deel van het energieverbruik zit in scope 1 en wordt veroorzaakt door het gebruik van brandstoffen, daarna het goederen transport en het elektraverbruik van het gebouw.

De actuele rapportage is zichtbaar in de CO₂-footprint - energiebalans FY 2025 die als apart document wordt gepubliceerd.

2.1.1 Trendlijn Scope 1 – 2 – 3 en energiebalans

De onderstaande grafieken maken de trend in de CO₂-emissies en de energiebalans over de jaren zichtbaar. De grafiek toont aan dat de CO₂-emissies van de eigen organisatie en het energieverbruik geleidelijk afnemen.

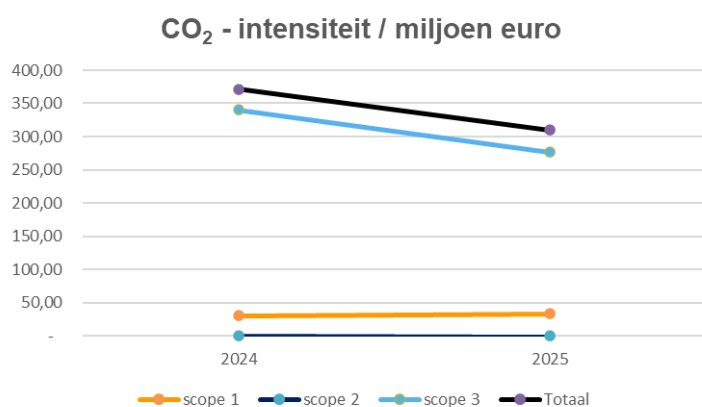


De grafiek energieverbruik toont juist dat het energieverbruik op dit moment vooral wordt bepaald door scope 1. In scope 2 neemt het energieverbruik toe door de toename van de laadstroom van elektrische voertuigen.

2.1.2 CO₂ intensiteit

Op basis van de totale emissies is de intensiteitswaarde voor ton CO₂ per miljoen euro omzet berekend en vergeleken ten opzichte van het basisjaar 2025.

In de onderstaande grafiek is de trend in de intensiteitswaarde vergeleken met de trend in de totale emissies en energie per scope.



2.2 Beschrijving energieverbruikers

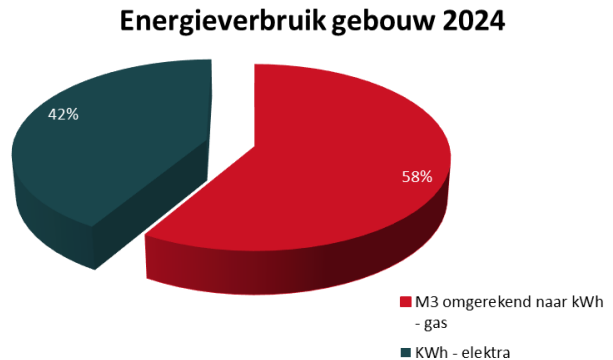
Om inzicht te geven in de energieverbruikers voor het bepalen van reductiemaatregelen maken we gebruik van 3 pijlers in de organisatie:

- Gebouwen
- Projecten
- Mobiliteit (& Transport)

De pijlers en de energiestromen per scope zijn weergegeven in onderstaand overzicht:

In 2024 werd in totaal:

- 28.478 kWh elektra verbruikt voor het bedrijfspand en activiteiten op de eigen locatie (laadverbruik elektrisch materieel en auto nog niet apart inzichtelijk). Het pand en bijbehorende tijdelijke kantoorruimte wordt deels verwarmd met elektrische verwarming.
- 4.102 m³ gas verbruikt op de eigen locatie in Saasveld. Het grootste deel van het gasverbruik werd veroorzaakt door de aanwezige CV in combinatie met verwarming in de werkplaats en de verwarming in de kantine en afdeling calculatie. Omgerekend naar kWh is in totaal 40.109 kWh aan warmte verbruikt.
- Gasverbruik: 9,3 m³ gas/ m² ten opzichte van totaal oppervlak
- Elektraverbruik: 67,7 kWh/ m² ten opzichte van totaal oppervlak.



Scope 3 categorieën gebouwen:

- Onderhoud: beperkt en niet apart inzichtelijk. Wegenbouw Lansink is bezig met nieuwbouw.
- Afval – hergebruik materialen voor de gebouwen: de afvalstromen vanuit ons kantoor zijn minimaal en relatie tot de totale afvalstromen en zijn daarom niet apart inzichtelijk.

Naast de eigen locatie is er ook sprake van een projectlocatie in Borgharen. Deze projectlocatie is ingericht en ter beschikking gesteld aan de opdrachtgever voor een doorlopend project.

Binnen dit project werd een deel van het energieverbruik doorbelast aan een 2^e aannemer in het project, de overige energiekosten worden betaald door Wegenbouw Lansink als onderdeel van de levering aan de opdrachtgever.

Wegenbouw Lansink beschouwt deze locatie als tijdelijk, waarbij de verwachting is dat deze locatie in 2035 niet meer actief zal zijn.

2.2.2 Pijler 2 –activiteiten

Wegenbouw Lansink is de partner op het gebied van de grond-, water en wegenbouw. Hiervoor ontwikkelen we projecten voor en met onze opdrachtgevers, die tevens door Wegenbouw Lansink van A tot Z worden uitgevoerd. De kracht zit in de flexibiliteit van onze onderneming.

Opdrachtgevers bestaan uit gemeenten, provincies, bedrijven, instellingen en particulieren, voornamelijk in de provincies Overijssel en Gelderland.

Verduurzamen van de activiteiten leidt tot reductiemogelijkheden voor de eigen organisatie in scope 1 en 2 en reductiedoelstellingen in de keten zichtbaar in scope 3.

Bij de uitvoering van de projecten werkt Wegenbouw Lansink samen met vaste partners. Leveranciers en partners worden kwalitatief beoordeeld op het energieverbruik, de gebruikte of aangeleverde bouwmaterialen en milieu- en energiebewustzijn vanwege het MVO beleid van Wegenbouw Lansink.

Voor de operationele activiteiten bestaan de energiestromen van Wegenbouw Lansink vooral uit:

- Brandstofverbruik eigen materieel en de asfaltsets (diesel, scope 1);
- Bouwstroom (scope 2);
- Dieserverbruik van aggregaten voor elektrische energie op locatie, wanneer nog geen bouwstroom aansluiting beschikbaar is;
- Propaan gas verbruik voor logistiek activiteiten (verwarming keet en branders asfaltset).

Deze emissies vanuit de activiteiten zijn onderdeel van onze eigen footprint.

Detailanalyse van het materieel in 2024 levert het volgende inzicht:

- Het totale brandstofverbruik van het materieel bedroeg in 2024 52.499 liter.
- Wegenbouw Lansink gebruikt standaard HVO 20 als brandstof indien mogelijk.
- Het totale brandstofverbruik van de asfaltsets (asfaltspreidmachine inclusief een wals) wordt ingeschat op ca. 6% van het totaal verbruik van het materieel.
- Het totale brandstofverbruik van de vrachtwagens wordt ingeschat op 39% van het totaal dieselverbruik.
- Wegenbouw Lansink beschikt over een elektrische minishovel, 2 elektrische heftrucks en klein elektrisch materieel.

Voor de projecten werden in 2024 grondstoffen en diensten ingekocht, materieel aangeschaft en afvalstromen afgevoerd.¹ De belangrijkste categorieën voor de activiteiten zijn:

Ingekochte grondstoffen en diensten:

- de totale CO₂ emissie als gevolg van de ingekochte goederen en diensten in 2024 was 5.321,7 ton CO₂. 88% van alle inkoopomzet is onderzocht. De belangrijkste grondstoffen voor de organisatie zijn beton, asfalt, zand en kunststof producten. In 2024 werd in totaal 23% duurzaam beton ingezet.

Afvalstromen:

In 2024 werd in totaal 36,1 ton afval gescheiden afgevoerd in de volgende soorten afvalstromen: Grond 56%, asfalt 20%, beton 22%, hout en groen 1%, bouw en sloopafval 1% en overig afval. De verwerkingsmethoden zijn nog niet volledig bekend maar waar mogelijk wordt zoveel mogelijk hergebruikt. Potentiële vermeden emissies zijn nog niet inzichtelijk.

2.2.3 Pijler 3 – mobiliteit

Binnen Wegenbouw Lansink is de afgelopen reductie periode al geëxperimenteerd met verduurzaming van het wagenpark. Op dit moment zijn er 1 elektrische auto, een 1 E-shuttle car en een elektrische bus in het wagenpark aanwezig.

Gegevens wagenpark eind 2024:

- 43 voertuigen – 19 auto's en caddy's, 24 bussen, 3 vrachtwagens. Aandeel hybride / elektrisch eind 2024: 0,1%.
- Alle voertuigen zijn in eigendom of financial lease.
- Totaal kilometers 2024: niet bekend. In 2020 is een beoordeling gemaakt waarbij bleek dat de voertuigen gemiddeld ongeveer 13.500 km/ voertuig reden.
- Gemiddelde norm en werkelijke emissie van het wagenpark: niet bekend gr. CO₂/km.

Omdat gebruik gemaakt wordt van brandstoftanks op projecten kan niet exact worden bepaald hoeveel brandstof voor mobiliteit en activiteiten wordt gebruikt.

Vervanging: Veel voertuigen zullen voor 2030 zijn vervangen. Uitgangspunten bij vervanging van voertuigen:

- Bussen worden na 250.000 km vervangen
- Bussen met euro 4 motoren en ouder worden vervangen
- Beoordeling op leeftijd bussen

¹ Voor de detailinformatie zie de scope 3 emissie inventaris 2024 op onze website

Gezien de ontwikkelingen in de automobielsector verwacht Wegenbouw Lansink dat de verdere ontwikkeling van elektrische en/of duurzaam aangedreven voertuigen wordt versneld. Echter momenteel is de actieradius van het bedrijfsmaterieel en grijs kenteken voertuigen nog te beperkt voor de huidige activiteiten. Wegenbouw Lansink wil daarom haar wagenpark verduurzamen indien dit technisch en economisch haalbaar is.

2.3 OBE analyse

Overige Beïnvloedbare Emissies, oftewel OBE's zijn emissies die volgens het GHG Protocol voor de organisatie buiten scope 1, scope 2 of scope 3 vallen. De reden is dat deze kort-cyclisch zijn of buiten de waardeketen van de organisatie optreden. Als de organisatie deze emissies wel significant kan beïnvloeden zijn deze relevant om een bijdrage te leveren aan wereldwijde klimaatneutraliteit en voor reducties van organisaties in de keten of de 2^e levenscyclus van een product of materiaal..

Wegenbouw Lansink heeft een analyse voor de OBE emissies uitgevoerd en de OBE-vragenlijst doorlopen. Hieruit blijkt dat Wegenbouw Lansink de volgende OBE emissies heeft:

- Directe biogene emissies
- CO₂ Verwijderingen
- Doelgerichte vermeden emissies
- Samenwerken aan vermeden emissies

De vermeden emissies zijn onderstaand toegelicht.

Directe biogene emissies

Directe biogene emissies ontstaan bij het inzetten van biobrandstoffen zoals HVO. Voor verduurzaming van haar mobiliteit en transport en de activiteiten maakt Wegenbouw Lansink gebruik van HVO 20 brandstof.

CO₂ Verwijderingen

Eén van de producten van Wegenbouw Lansink is de toepassing van Olivijn in asfalt. Olivijn is een duurzaam, grijsgroen mineraalgesteente dat actief CO₂ uit de lucht opneemt en omzet in onschadelijke stoffen, waardoor het bijdraagt aan een beter klimaat. Het wordt ook toegepast als grindstrook bij groendaken, rondom dakranden en afvoeren om waterafvoer te bevorderen en sedum te beschermen tegen uitdroging.

Doelgerichte vermeden emissies

De GWW sector is verbonden aan CO₂ reductie. Door toepassing van Olivijn in asfaltlagen, gebruik van warm-mix asfalt conform de laatste branche standaarden en verlaging van rolweerstand van asfaltmengsels kan doelgericht wordt bijgedragen aan verduurzaming van de mobiliteit in Nederland. Wegenbouw Lansink is betrokken bij inzet van Olivijn in de asfaltsector maar heeft geen aandelen in asfaltbedrijven. Daarmee is de invloed op de asfaltmengsels zelf beperkt, anders dan de eigen voorraad Olivijn. In samenwerking met ketenpartners worden de mogelijkheden voor verduurzaming beoordeeld.

Samenwerken aan vermeden emissies

Wegenbouw Lansink heeft eigen zonnepanelen op de locatie. Door levering van groene stroom aan het net op de momenten dat de organisatie de opgewekte energie niet zelf kan gebruiken, draagt Wegenbouw Lansink bij aan vermeden emissies in de keten. De totale teruglevering van elektra is inzichtelijk in onze voortgangsrapportage. Ook kunnen middels het verzamelen van specifieke reststromen en het terug leveren van oude producten aan producenten vermeden emissies worden gerealiseerd.

2.4 Al gerealiseerde maatregelen en doelstellingen

Sinds 2016 zijn maatregelen uitgevoerd om de CO₂ emissies en het energieverbruik van Wegenbouw Lansink voor scope 1-2-3 te verlagen. In verband met de aanpassingen in handboek 3.1 werden de doelstellingen in 2020 herberekend en zijn inmiddels de volgende maatregelen en doelstellingen gerealiseerd in 2024:

telling scope 1:

- Scope 1: 11,5% CO₂-reductie ten opzichte van 2020;
- Scope 2: minimale stijging door extern laadverbruik
- Scope 3 categorieën zakelijk en woonwerk vervoer en afvalstromen: 93,8% reductie ten opzichte van 2020. Sinds 2022 is de afvalstroomregistratie en scheiding sterk verbeterd. Het aandeel afval daalt steeds verder. In 2022 werd geconstateerd dat de data van het afvalverbruik van derden in voorgaande jaren niet zichtbaar in de afvalregistratie. Hierdoor was er een lichte onderschatting van de hoeveelheden afval. Sinds 2^e helft 2022 is een verbeteringslag gemaakt zodat deze data betrouwbaarder is. In 2024 leverde asfalt de grootste CO₂ emissie van de afvalstromen met daarna de afvalstroom BSA. In volume was de grond afvoer in 2024 de grootste afvalstroom. Als gevolg van de verbeterde scheiding werd in de afgelopen jaren al een significante reductie gerealiseerd.
De sterke reductie wordt ook beïnvloed door de gewijzigde calculatiemethode. Met ingang van handboek 4.0 CO₂ prestatieladder hanteren we een ander systeem van CO₂ berekening van de afvalstromen. We gebruiken nu de DEFRA UK emissiefactoren voor afvalverwerking voor de emissieberekening. Met de DEFRA UK emissiefactoren is geen sprake meer is van dubbeltelling in de opvolgende levenscycli van producten, deze emissiefactoren worden ook internationaal gehanteerd. Als gevolg van deze nieuwe methodiek is de totale CO₂ emissie als gevolg van de afvalstromen verder gedaald en kan de CO₂ data voor basisjaar 2024 niet worden vergeleken met de periode na 2024 handboek 4.0. Op volumedata afvalstromen is nog steeds vergelijking mogelijk.
- Het HVO-20 brandstofverbruik van bedrijfsmiddelen is nagenoeg volledig ingezet. In 2020 werd deze brandstof nog niet gebruikt. De uitstoot gerelateerd aan het brandstofverbruik van de vrachtwagens (HVO-20) is vergeleken met 2023 gedaald met 13%.

2.5 De belangrijkste activiteiten

In het document 'Impact en invloedanalyse' zijn de belangrijkste activiteiten bepaald voor Wegenbouw Lansink. Op basis van de analyse zijn de activiteiten geïdentificeerd die samen meer dan 50% vertegenwoordigen van de totale CO₂ emissies scope 1-2-3 voor de organisatie en waar Wegenbouw Lansink de meeste invloed kan uitoefenen.

Wegenbouw Lansink heeft haar activiteiten als volgt ingedeeld:

- Asfalt werkzaamheden
- Grond werkzaamheden
- Bestratingswerkzaamheden
- Saneringswerkzaamheden

Voor deze activiteiten zijn de volgende waardeketenanalyses uitgewerkt:

1. Grond werkzaamheden
2. Bestratingswerkzaamheden

De waardeketen analyses zijn uitgewerkt in een apart document, de resultaten van de onderzoeken zijn gebruikt voor onze doelstellingen in de volgende hoofdstukken.

2.6 Flexibilisering van het energieverbruik

Wegenbouw Lansink heeft mogelijkheden voor flexibilisering van het energieverbruik. Deze mogelijkheden zijn:

1. Flexibiliseren van het energieverbruik van het pand voor verwarming door optimalisering van warmte- & koude behoefte te verwerken in de nieuwbouwplannen.
2. Flexibiliseren van het energieverbruik bij het laden door loadbalancing te gaan toepassen bij verduurzaming van de locatie.
3. Flexibiliseren energieverbruik door goed gebruik van de eigen energieproductie in combinatie met de toepassing van energie opslag.

De locatie in Saasveld heeft wel beperkingen betreffende aansluitingen voor haar huidige activiteiten², maar momenteel ervaart Wegenbouw Lansink nog geen problemen. Flexibilisering van het energieverbruik is wel noodzakelijk als in de toekomst meer hybride/elektrisch materieel en vervoer wordt ingezet.

In projecten en activiteiten zijn dezelfde maatregelen op kleinere schaal ook mogelijk, maar daarbij moeten de gebruikers – opdrachtgever en onderaannemer ook worden betrokken. Wegenbouw Lansink stelt echter vast dat dit aspect nog geen prioriteit heeft bij de opdrachtgever.

Bij inrichting van nieuwe projectlocaties zal in de toekomst standaard naar de mogelijkheden voor flexibilisering en reductiemaatregelen worden gekeken in samenwerking met de opdrachtgever en binnen het beschikbare budget. Daarbij wordt ook naar de mobiliteit en het gebruik van materialen en grondstoffen op de projectlocaties gekeken.

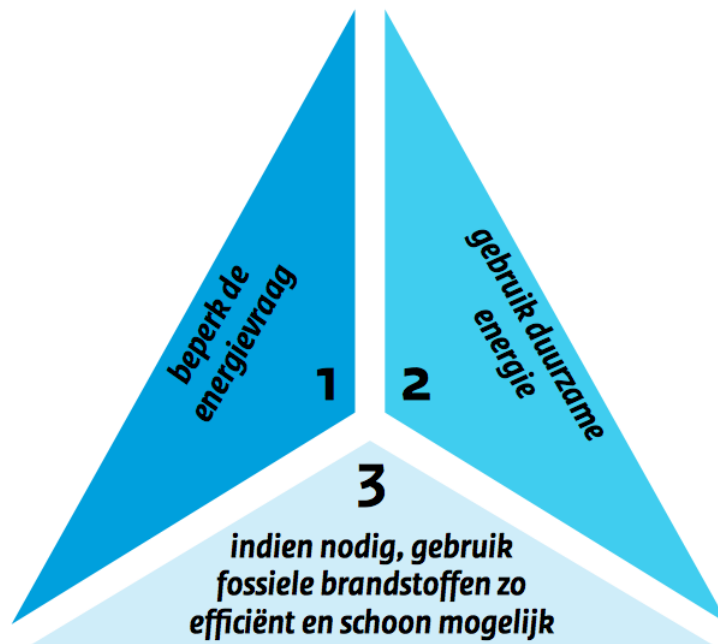
Voor de detailanalyse van de analyse en gegevens over energiecongestie rondom de locatie wordt verder verwezen naar de interne energiebeoordeling.

² Zie energiecongestie data rondom Saasveld op <https://data.partnersinenergie.nl/capaciteitskaart/rnb/afname?serviceArealD=HGLW>

3 Reductiestrategie

Wegenbouw Lansink richt zich op de drie pijlers van haar MVO beleid: duurzame huisvesting, duurzame mobiliteit én duurzame projecten bij onze opdrachtgevers / duurzame producten. In lijn met het klimaatakkoord wil Wegenbouw Lansink uiterlijk 2050 volledig CO₂ neutraal opereren voor scope 1-2-3. Dit hoofdstuk beschrijft de strategie hoe Wegenbouw Lansink dit gaat realiseren waarbij het energieverbruik in het basisjaar, de huidige situatie, de Trias Energetica en de bestaande wetgeving als uitgangspunt is genomen:

- Stap 1. Beperk de energievraag
- Stap 2a. Gebruik energie uit reststromen
- Stap 2b. Gebruik energie uit hernieuwbare bronnen
- Stap 3. Indien gebruik van eindige (fossiele) energiebronnen onvermijdelijk is, gebruik ze dan zeer efficiënt en compenseer dit op jaarbasis met eigen productie van 100% hernieuwbare energie³.



Trias Energetica

Onder elke pijler zijn ook de belangrijkste wetgeving, richtlijnen en sectorconvenanten beschreven. Voor een volledig overzicht van de wetgeving wordt verwezen naar het register wet- & regelgeving van de organisatie.

Om deze doelstellingen te realiseren is samenwerking nodig in de keten, met leveranciers, opdrachtgevers, overheden en NGO's. Onderstaand is beschreven aan de hand van de drie pijlers op hoofdlijnen de ontwikkelingen, noodzakelijke maatregelen, stakeholders, kansen en risico's en welke

³ Als alternatieve mogelijkheid voor compensatie kan ook gebruik gemaakt worden van goede CO₂ compensatie projecten waarmee de organisatie haar verantwoordelijkheid neemt voor de CO₂ emissies die zij nog niet kan voorkomen. Voor meer informatie zie bijvoorbeeld <https://www.green.earth/nl/>. Compensatie in deze vorm is in dit plan niet bedoeld als reductiemaatregel.

samenwerking hierbij noodzakelijk is en middels welke activiteiten Wegenbouw Lansink bijdraagt aan de doelstellingen. De detail uitwerking van de maatregelen voor de periode 2026-2035 is uitgewerkt in hoofdstuk 4, het plan van aanpak is opgenomen in ons actieplan, welke jaarlijks wordt geactualiseerd.

3.1 Het verduurzamen van de eigen locatie

De maatregelen voor het verduurzamen van de huisvesting zijn vooral gericht op de eigen locatie. Tijdelijke locaties worden in de reductiestrategie meegenomen als onderdeel van projectuitvoering.

Voor het verduurzamen van de eigen locatie zijn maatregelen gepland. Wegenbouw Lansink wil haar huisvesting vernieuwen, het nieuwbouwplan is klaar en er is vergunning verleend. Na keuze voor de aannemer zal gestart worden met de nieuwbouw op dezelfde locatie in Saasveld, rondom Q3 2026.

De Paris Proof score voor energieverbruik van gebouwen wordt gebruikt als benchmark om de huidige huisvesting te vergelijken. De geplande nieuwbouw voldoet volledig aan Paris Proof en zal zelfs zoveel mogelijk CO₂ neutraal zijn en daarmee toekomst bestendig.

Wegenbouw Lansink neemt acties om deze doelstellingen samen te realiseren:

- We realiseren nieuwbouw van onze eigen locatie in Saasveld. Voor de locatie moet een Meerjarenonderhoudsplan (MJOP) worden opgesteld waarbij verduurzaming naar CO₂ neutraal is ingepland. De nieuwbouw en eventuele verduurzamingsmaatregelen na de nieuwbouw zijn in overeenstemming met de geldende wetgeving.
- We gebruiken energie uit hernieuwbare bronnen voor onze locatie en hebben afspraken gemaakt met energieleveranciers.
- We beoordelen de mogelijkheden om gebruik te maken van lokaal opgewekte energie om bij te dragen aan vermindering van de energiecongestie en volgen de ontwikkelingen om het eigen energieverbruik meer te kunnen sturen met onze energiemanagementsystemen in de gebouw beheer systemen (GBS).

Kansen en risico's:

- Door de energiecongestie worden de mogelijkheden voor elektrificatie beperkt met gevolg voor de uitvoering van de verduurzaming maatregelen.
- Door de economische conjunctuur en geopolitieke verhoudingen is zichtbaar dat momenteel meer op basis van onderhands – directe gunning in opdracht wordt verkregen. Dit biedt potentiële kansen om verduurzamingsmaatregelen mee te nemen in de werken mits budgetten toereikend zijn bij de opdrachtgevers.
- Door de toenemende vraag naar energie is verduurzaming, eigen energieproductie en flexibilisering van de energiebehoefte van locaties een zeer effectieve manier om de risico's voor energie beschikbaarheid van locaties te verminderen.
- De nieuwe energiewet biedt organisaties per 1-1-2026 de mogelijkheid energie van elkaar in te kopen en over te nemen en meer regie te nemen voor het eigen energieverbruik.
- Wegenbouw Lansink ziet de gecombineerde toepassing van meerdere vormen van duurzame energie als de richting voor de toekomst. De verschillende vormen van gebruik en opslag van duurzame energie – elektriciteit, HVO – krijgen al vorm in de dienstverlening van Wegenbouw Lansink.
- Punten uit de invloed- & impact analyse voor gebouwen en lokale wetgeving.

Wetgeving:

De belangrijkste wet- & regelgeving voor de gebouwen zijn:

- Informatieplicht energiebesparing: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/energiebesparingsplicht>
- European Energy Directive (EED) audit verplichting <https://www.rvo.nl/onderwerpen/energiebesparingsplicht/eed-auditplicht>
- European Performance Building Directive (EPBD, energielabel) verplichting, <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii>
- Paris Proof doelstelling <https://www.dgbc.nl/wat-wij-doen/paris-proof/>
- Laadpalen bedrijfslocaties <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii>
- Renewable Energy Directive, REDIII <https://energy.ec.europa.eu/topics/.../renewable-energy-directive-targets-and-rules>
- Omgevingswet en Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) <https://wetten.overheid.nl/BWBR0041297/2026-01-01>
- Energieprestaties van gebouwen <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen#toekomstige-wet--en-regelgeving-energieprestatie-gebouwen>
- Energiewet <https://wetten.overheid.nl/BWBR0050714/2026-02-14>
- Gebouw automatiserings- en controlesysteem (GACS) <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii/systeemeisen-technische-bouwsystemen/gacs> en <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iii/systeemeisen-technische-bouwsystemen>

In voorbereiding:

EBPD IV: Whole Life Carbon wordt de bepalingsmethodiek voor nieuwe gebouwen. Waar in Nederland sinds 1 januari '23 een energielabel C verplichting is voor kantoren zal - mede naar aanleiding van het op 12 april '24 ondertekende EPBD IV regelgeving – gestart worden met een Nationaal Gebouwenrenovatieplan waarin de eis is vastgelegd dat vanaf 2030 (overheidsgebouwen al vanaf 2028) alle nieuwe gebouwen Zero Emission Building (ZEB) moeten zijn. Vanaf 2028 moet voor alle gebouwen groter dan 1.000 m² en overheidsgebouwen de impact op het klimaat gedurende de hele levenscyclus berekend moet worden (via het Level(s) framework bekend als Life-Cycle Global Warming Potential (GWP)).

Compliance:

Met de beschreven reductiestrategie wordt voldaan aan genoemde wetgeving. De beheersing van de wet- & regelgeving in de organisatie wordt bewaakt door het energie- & CO₂ team.

Transitie pad Gebouw

Ton CO ₂ e	FY 2024	FY 2025	FY 2026	FY 2027	FY 2028	FY2029	FY2030	FY2035
CO ₂ e	8,75	9,1	8,75	5,4	2,1	2,1	2,1	2,1
CO ₂ -emissie [kg] /m ² BVo gebouw					7,4	7,4	7,4	7,4

CO₂-emissie/m² BVo gebouw is gebaseerd op de bouwvergunning is 283 m² bron: bagviewer. De oude situatie is niet bekend en zichtbaar in bagviewer.

Energieverbruik GJ	FY 2024	FY 2025	FY 2026	FY 2027	FY 2028	FY2029	FY2030	FY2035
Energieverbruik [GJ]/m ² BVo elektra					0,398	0,398	0,398	0,398
Energieverbruik/m ² BVo warmte					0,428	0,428	0,428	0,428
Energiebesparing	0%	0%	0%	5%	10%	10%	10%	10%

Energieverbruik/m² BVo gebouw is afhankelijk van het definitieve vloeroppervlak in de nieuwbouw en nog niet ingevuld. Met de nieuwbouw wordt een energiebesparing van 10% ingeschat.

3.2 Het verduurzamen van de operationele activiteiten

Onze activiteiten zijn:



De belangrijkste activiteiten zijn grond- en bestratingswerkzaamheden. Deze activiteiten zijn uitgewerkt in de waardeketen analyses die als aparte documenten worden gepubliceerd.

De belangrijkste (externe) stakeholders voor de operationele activiteiten zijn de opdrachtgevers (bestaande uit gemeenten, provincies, bedrijven, instellingen en particulieren), adviseurs, leveranciers, NGO's, brancheorganisaties, energiebedrijven, financiers en de overheid.

De overheid is naast opdrachtgever daarbij ook een belangrijke stakeholder door:

- Het vaststellen en wijzigen van beleid, normering en doelstellingen voor de bebouwde omgeving.
- Het vaststellen van verplichte certificeringen voor producten en diensten.
- Het oplossen van de stikstof problematiek die vernieuwing en verduurzaming van de operationele activiteiten belemmert.

Voor de verduurzaming van de activiteiten wordt ingezet op de volgende reductie strategieën:

- Continu verbeteren: verbeteren activiteiten tegen minimale milieu impact en het structureel verankeren van duurzaamheid in de organisatie.
- Verduurzamen inzet materieel, gereedschappen en voorzieningen projectlocaties.
- Verduurzamen grondstofverbruik.
- Verminderen afvalstromen en verbetering scheiding.
- Verduurzamen ingekochte diensten en onderaanneming.

3.2.1 Continu verbeteren

Continu verbeteren blijft één van de speerpunten in het beleid. De efficiëntie en effectiviteit van de dienstverlening van alle bedrijfsonderdelen wordt verbeterd door werkprocessen en informatiestromen duidelijk, uniform en efficiënt te blijven inrichten en focus op efficiënt gebruik van middelen en materialen en het voorkomen van verspillingen in samenwerking met opdrachtgevers. Duurzaamheid moet structureel verankerd zijn in de organisatie waarbij de reductiemaatregelen een integraal onderdeel zijn van de bedrijfsprocessen, besluitvorming en project/ procesuitvoering. Dit is essentieel om uiteindelijk de doelstellingen te realiseren.

Binnen de organisatie is daarom een bedrijf managementsysteem (BMS) ingericht met een continu verbeterproces en -cultuur om de activiteiten verder te professionaliseren. Het KAM managementsysteem is ingericht en gecertificeerd volgens de volgende normen ISO 9001, VCA** en

de CO₂ prestatieladder. Deze normen worden steeds als uitgangspunt gebruikt om de activiteiten van de organisatie verder te perfectioneren.

Om continu verbeteren te realiseren/borgen is het van belang dat iedereen binnen de organisatie betrokken wordt. Wegenbouw Lansink heeft daarom regelmatig medewerkers overleg, waarin de duurzaamheidsambities, getroffen maatregelen en behaalde prestaties worden gepresenteerd en besproken. Daarnaast zijn binnen de afdelingen sleutelpersonen aangewezen die verantwoordelijk zijn voor het uitdragen en implementeren van het MVO beleid. In het communicatieplan wordt verder ingegaan op hoe Wegenbouw Lansink de verschillende doelgroepen benadert. Ook worden de sleutelpersonen ondersteund om het beleid uit te dragen binnen de organisatie. Afwijkingen worden besproken met de directie, waarna bijsturing plaatsvindt.

3.2.2 Verduurzamen inzet materieel, gereedschappen en voorzieningen projectlocaties

Op basis van de huidige situatie blijkt dat de grootste CO₂ emissies van de operationele activiteiten worden veroorzaakt door brandstofverbruik van materieel, gereedschappen en minimaal op de projectlocaties. Vanwege het grote aandeel emissies door het gebruik van brandstoffen, liggen de grootste kansen op reductie in scope 1 ook op het vlak van brandstofbesparing.

Momenteel vinden er snelle en grote ontwikkelingen plaats op het gebied van elektrisch materieel, auto's en vrachtwagens. Accu's worden steeds beter en de actieradius van materieel stijgt in combinatie met technologische verbeteringen zoals snelwissel systemen om de operationele beschikbaarheid van het materieel te verhogen. Ook op gebied van andere alternatieve brandstoffen als waterstof gaan de ontwikkelingen gewoon door. Maar helaas is nog niet bekend hoe de ontwikkelingen zich in de toekomst door zullen voortzetten. Veel is afhankelijk van het beleid van de Nederlandse en Europese overheden.

Wegenbouw Lansink neemt acties om deze doelstellingen samen te realiseren:

Verlagen van het energieverbruik

- Met de aanwezige sensoren in het groot materieel krijgt Wegenbouw Lansink inzicht in het aantal draaiuren, het verbruik en stilstand. Zo kan onderhoud slimmer worden ingepland en materieel efficiënter worden ingezet. Dit zorgt voor minder verspilling en meer rendement. Hiermee kan ook worden gemonitord of Wegenbouw Lansink op schema loopt met betrekking tot de transitie naar emissieloos materieel en of bijsturing nodig is.
- De moderne machines beschikken tegenwoordig over draaiurentellers en boord-managementsystemen. De digitale registraties geven de mogelijkheid meer inzicht te krijgen de gebruikssituatie van de machines en materieel in relatie tot de gebruiksfunctie. Voorbeeld programma's zijn het nieuwe draaien in de GWW sector waar significante reducties al zijn behaald.
- Aanschaf nieuw materieel: Wegenbouw Lansink investeert jaarlijks in de aanschaf van nieuwe middelen. Afhankelijk van de inzet en de economische voorwaarden wordt daarbij gezocht naar een zo economisch en duurzaam mogelijke investering. Nieuwe middelen zijn standaard energiezuiniger dan het oude materieel.

Verduurzamen energieverbruik

Wegenbouw Lansink streeft naar het zoveel mogelijk elektrificeren van het materieel dat wordt ingezet in haar projecten in 2050 mits technisch mogelijk. Ca. 0,1% van het eigen materieel is nu verduurzaamd, vanaf 2035 moet 1% van het materieel emissieloos opereren. De technische

laadvoorzieningen in de werkzaamheden van Wegenbouw Lansink vormen nog de bottleneck, op projecten zijn geen laadmogelijkheden voorhanden, door netcongestie is de beschikbaarheid van stroom om het materieel te laden te beperkt. Deze doelstelling geldt voor zowel het eigen materieel als het ingehuurde materieel. Wegenbouw Lansink investeert hiervoor jaarlijks in de aanschaf en inzet van elektrisch materieel. De focus voor de komende jaren ligt vooral op het volledig elektrificeren van al het elektrisch materieel tot 56 kW, in lijn met het convenant schoon & emissieloos bouwen (SEB). Het volledig elektrificeren van groter elektrisch mobiel materieel als kranen, shovels en zwaar grondverzet materieel is in de praktijk nog te complex, doordat de energiebehoefte van grote machines hoger ligt, wat leidt tot risico's rondom netcapaciteit, laadvoorzieningen en logistieke risico's in de uitvoering. Op dit moment is het aanbod aan elektrische GWW machines in de markt nog beperkt en zijn deze machines nog te duur om concurrerend te zijn. De werktijd van de huidige accu's is ook te kort om echt praktisch te zijn. Vanwege de huidige verschillen in de kostprijs is vanuit de markt nog weinig vraag naar het inhuren van elektrische grondverzetmachines. De investeringskosten zijn nog te hoog om concurrerend te zijn, voldoende inzetbaarheid te garanderen en de financieringsrisico's te beperken. Financiering van elektrisch materieel is – ondanks subsidies - daarom op de korte termijn voor het MKB nog niet rendabel. De technologische ontwikkelingen wordt nauw gevolgd.

De transitie naar emissieloos bouwen vraagt naast de doelstellingen ook om duidelijke kaders en een gelijkspelveld binnen de sector. Zo hebben steeds meer opdrachtgevers het convenant schoon en emissieloos bouwen (SEB-convenant) ondertekend. Dit convenant legt duidelijke verplichtingen op voor de emissiereductie van het materieel en bepaalt hiermee het tempo van de transitie naar emissieloos bouwen en emissieloze aanleg van infra. Het grootste risico voor de transitie naar emissieloos materieel wordt bepaald door de vraag of de opdrachtgever wel hiervoor wil (mee)betalen in het werkgebied van Wegenbouw Lansink. Duurzaamheid begint langzaam een rol te spelen in EMVI-aanbestedingen, maar de meeste opdrachten worden nog niet gegund op basis van duurzaamheidscriteria. Wanneer opdrachtgevers aanvullende eisen op het gebied van emissieloos bouwen gaan stellen, wordt verduurzaming interessanter. Heldere uitgangspunten en consistent beleid versterkt de noodzaak om tijdig te investeren in emissieloos materieel. Deze combinatie van regelgeving en marktverwachtingen maakt het essentieel dat de strategie niet alleen technisch haalbaar is, maar ook toekomstbestendig.

Als 2^e randvoorwaarde is noodzakelijk dat het elektriciteitsnetwerk in Saasveld en omgeving wordt opgewaardeerd om de bedrijven in de omgeving de mogelijkheden te geven te verduurzamen naar elektrisch materieel. Op dit moment zijn de bestaande netwerk aansluitingen voor Wegenbouw Lansink en omliggende bedrijven nog niet beschikbaar voor het structureel laden van elektrisch materieel. Daarom zijn de doelstellingen momenteel nog conservatief ingeschat.

Verduurzaming van materieel is niet mogelijk zonder invulling van het SEB, handhaving en verbetering van wet- & regelgeving. Dit geldt ook voor de circulaire economie. De overheden zullen het gebruik van circulaire grondstoffen en duurzame grondstoffen zoals Olivijn moeten accepteren en stimuleren.

De opgenomen maatregelen in dit plan voor de lange termijn zijn daarom voorwaardelijk onder voorbehoud dat de overheden en opdrachtgevers hun verplichtingen volgens het SEB-convenant nakomen. Wegenbouw Lansink laat zich actief informeren en is betrokken bij de branche organisatie Bouwend Nederland en laat zich actief informeren door de materieel- en vrachtwagen fabrikanten.

Biogene emissies

Als alternatief voor volledige elektrificatie wordt daarom ook ingezet op biobrandstoffen als alternatief voor diesel. Met 100% biobrandstoffen kan tot 80-90% CO₂-reductie in scope 1 worden gerealiseerd. 100% biobrandstoffen is voor het materieel van Lansink technisch nog niet mogelijk.

Biobrandstoffen zijn voor Wegenbouw Lansink een tussenmaatregel, uiteindelijk is het doel om volledig emissieloos te werken, waardoor ook HVO wordt uit gefaseerd. Toch houdt Wegenbouw Lansink

rekening met het scenario, waarin HVO als oplossing wordt toegepast wanneer emissieloos bouwen niet mogelijk is. Ook deze maatregel is alleen toepasbaar als de opdrachtgever hiervoor wil (mee)betalen.

3.3 Verduurzamen grondstofverbruik, verminderen afvalstromen en verhogen levensduur van producten en diensten

Wegenbouw Lansink wil in 2050 het grondstofverbruik zo veel mogelijk verduurzamen door het verminderen van afvalstromen, het verhogen van het aandeel circulaire materialen en hergebruik van materialen.

Dit houdt in dat materialen hun waarde behouden, grondstoffen zo hoogwaardig mogelijk worden hergebruikt en dat afval wordt geminimaliseerd. Dit betekent ook dat grondstoffen niet meer worden gezien als verbruiksmaterialen, maar als waardevolle grondstoffen die steeds opnieuw kunnen worden ingezet. Deze keten is bijvoorbeeld mogelijk bij asfalt, maar ook bij bestratingsmaterialen en grondstromen.

Om deze doelstelling te realiseren kan circulariteit niet als een losstaand thema worden gezien, maar is een integraal onderdeel van het ontwerp, inkoop en uitvoering van een project. Volledige circulariteit is alleen mogelijk als de herkomst en samenstelling van grondstoffen en producten bekend is.

Ontwikkelingen rondom materiaal paspoorten, de nationale milieudatabase, milieuprofielen van producten en ketensamenwerkingen dragen hieraan bij.

De inzet van secundaire grondstoffen wordt steeds belangrijker om de transitie te maken van een lineaire naar een circulaire economie. Wegenbouw Lansink kijkt naar de mogelijkheden voor hergebruik, slimme materiaalkeuzes en ketenintegratie om deze transitie te kunnen realiseren. Waar mogelijk kan met circulair ontwerpen worden ingezet op modulair, demontabel en levensduur verlengend bouwen. Met slimme materiaalkeuzes zal worden ingezet op secundaire grondstoffen. Daarbij is de ketenintegratie cruciaal. Samenwerking met leveranciers en opdrachtgevers is nodig om een gesloten keten te creëren.

De afvalstromen zijn afkomstig uit zowel de eigen operatie en waar mogelijk zullen we afvalstromen in samenwerking met de ketenpartners opwaarderen en/of hergebruiken. De mogelijkheden zijn onderzocht als onderdeel van de waardeketenanalyses. In samenwerking met de leveranciersketen zullen in kader van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) tijdens het inkoopproces afspraken worden gemaakt over afvalreductie en hergebruik van materialen.

Grondstofgebruik wordt steeds belangrijker voor onze keten. Al in 2016 werden in Nederland de 1^e ambities voor een circulaire economie vastgelegd in het Rijksbrede programma 'Nederland Circulair in 2050'. De hoeveelheden grondstoffen die in Nederland worden gebruikt voor producten, energie en voeding én de milieudruk die daarmee gepaard gaat, overschrijdt de grenzen van wat de aarde aankan. Geopolitieke verschuivingen laten zien dat het verkleinen van de afhankelijkheid van andere landen voor de levering van grondstoffen, met name uit China, van belang is voor onze toekomstige welvaart.

Het doel is daarom om naar een circulaire economie te gaan waarbij alleen herbruikbare primaire, secundaire en duurzame bio grondstoffen in de omloop zijn. Producten worden binnen gesloten kringlopen geproduceerd, gedistribueerd en geconsumeerd zodanig dat er bijna geen afval meer is.

Nederland heeft de ambitie om in 2050 klimaatneutraal, fossielvrij en circulair te zijn .

De Nederlandse overheid heeft tussendoelen gesteld. De circulariteitsdoelen voor 2030 zijn als volgt vastgelegd:

- 1) Vermindering van grondstoffengebruik: reductie van de grondstoffenvoetafdruk, zowel vanuit productie- als consumptieperspectief. Ambitie is om in 2030 de grondstoffenvoetafdruk met 50% verminderd te hebben vanuit productie- en consumptie perspectief.
- 2) Substitutie: verhoging van het percentage van toegepaste hernieuwbare grondstoffen, zowel secundaire grondstoffen als duurzaam geproduceerde biograndstoffen.
- 3) Levensduurverlenging: sturen op een lange levensduur voor producten, onder meer door hergebruik, refurbishment en reparatie.
- 4) Hoogwaardige verwerking: in een circulaire economie recyclen we materialen tot op een gelijkwaardig niveau als het oorspronkelijke materiaal. Voor 2030 is de doelstelling - in lijn met de EU-kaderrichtlijn afvalstoffen - 55 procent recycling van stedelijk afval in 2025 en 60 procent in 2030.

Wegenbouw Lansink neemt zelf de volgende acties om het energieverbruik en de footprint van de operationele activiteiten te verkleinen door:

- Binnen de eigen organisatie de afvalstroom beperken door continu focus.
- Bij A- leveranciers en onderaannemers LCA informatie van ingekochte diensten of de CO₂ footprint van de activiteiten of bedrijf op te vragen en in samenwerking met deze partners de kansen voor optimalisatie te onderzoeken.
- In samenwerking met koplopers en branche organisaties de markt te volgen en invulling te geven aan maatregelen om de LCA informatie van projecten middels MKI berekeningen en milieudata van gebruikte grondstoffen te registeren en te ontsluiten voor de calculatie en werkvoorbereiding activiteiten in de eigen organisatie en in de branche.
- In samenwerking met opdrachtgevers en leveranciers circulaire oplossingen te ontwikkelen.
- Onze duurzame dienstverlening door te zetten rondom Olivijn, welke bijdraagt aan een lagere CO₂ footprint van asfalt toepassingen.
- Het aandeel circulaire materialen in de inkoopomzet jaarlijks met 1% te verhogen.
- De afvalstromen van de organisatie jaarlijks met 1% te verminderen gerelateerd aan de totale omzet van de organisatie.

Wetgeving:

De belangrijkste wet- & regelgeving voor de operationele activiteiten is sterk in ontwikkeling. Ook door Europese ontwikkelingen is nieuwe wetgeving in voorbereiding. Onderstaand is een overzicht weergegeven van de belangrijkste wet- & regelgeving voor de operationele activiteiten:

1. Convenant Schoon en emissieloos bouwen (SEB)
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2023/11/27/bijlage-2-convenant-schoon-en-emissieloos-bouwen>
2. Nationaal Programma Circulaire Economie 2025 [https://open.overheid.nl/./nationaal-programma Circulaire Economie 2025](https://open.overheid.nl/./nationaal-programma-Circulaire-Economie-2025)
3. Circulair Materialenplan (CMP): Het Circulair Materialen Plan is per 30 december 2025 in werking en vervangt het landelijk Afvalbeheerplan (LAP3). Het plan ondersteunt bedrijven en overheden bij de transitie naar een circulaire economie via kennis en kaders voor overheden en bedrijven. <https://circulairmaterialenplan.nl/cmp/>

Kansen en risico's:

- Wet- & regelgeving kunnen beperkend zijn; nieuwe toepassingen van reguliere afvalstromen kunnen mogelijk niet direct toepasbaar zijn als gevolg van de afvalstoffen wetgeving.
- Door de economische conjunctuur en geopolitieke verhoudingen wordt het prijsbeleid van primaire en secundaire grondstofwinning sterk beïnvloed.
- Wegenbouw Lansink ziet de gecombineerde toepassing van meerdere vormen van duurzame energie als de richting voor de toekomst. De verschillende vormen van gebruik en opslag van duurzame energie – bijvoorbeeld elektriciteit, HVO– krijgen al vorm in de uitvoering van de activiteiten van Wegenbouw Lansink.

De doelstelling is om elk jaar 1% reductie te realiseren op de afvalstromen gerelateerd aan de omzetindex, het aantal FTE en gelijke verhoudingen in de afvalstromen (2024: 8,5 kg CO₂/ton afval).

Vermeden emissies

De toepassing van secundaire grondstoffen levert niet alleen een besparing op van het gebruik van primaire grondstoffen, maar ook een aanzienlijke reductie op de CO₂-emissies die vrijkomen bij de winning, productie en transport van primaire grondstoffen. Door met secundaire grondstoffen te werken, realiseert Wegenbouw Lansink een directe reductie van de milieu impact en wordt bijgedragen aan de realisatie van de (inter)nationale- klimaatdoelstellingen.

Transitie pad Activiteiten

Ton CO ₂ e	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035
CO ₂ e	152,4	155,6	155,3	151,5	148,8	147,3	147,0	146,7
Reductie CO ₂ e			0,2%	2,5%	1,8%	1,0%	0,2%	0,2%
CO ₂ -emissie/draaiuur	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
CO ₂ e emissies ingekochte goederen en diensten	5.483,8	4.081,1						
Reductie CO ₂			0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	1,0%

Energieverbruik GJ	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035
Energieverbruik [GJ]	1968	1949	1.964,6	1.916,6	1.882,7	1.863,6	1.859,8	1.856,4
Energieverbruik/draaiuur	0,40	0,40	0,40	0,39	0,38	0,38	0,38	0,38
Energiebesparing			0,2%	2,4%	1,7%	1,0%	0,2%	0,2%

3.4 Verminderen brandstofverbruik en verkleinen footprint mobiliteit en logistiek

Wegenbouw Lansink wil in 2050 het grondstof- en energieverbruik in de mobiliteit en logistiek zo veel mogelijk hebben verduurzaamd door het verminderen van de reis- en transportkilometers en het verduurzamen van de mobiliteit en logistiek.

Voor de verduurzaming van de activiteiten wordt ingezet op de volgende reductie strategieën:

Verminderen / voorkomen

- Continu verbeteren: mobiliteit van medewerkers, grondstoffen en middelen op locatie met zo min mogelijk reis- & transportkilometers.
- Combinatie van transporten voor het verminderen van transportbewegingen, toepassen van groupage transport voor producten waar dit mogelijk is (o.a. in verband met wetgeving) en het efficiënt plannen van transportbewegingen.

Verduurzamen mobiliteit

- Inzet van elektrische of duurzaam aangedreven (hybride) voertuigen onderverdeeld in:
 - Geel kenteken wagenpark zoveel mogelijk verduurzaamd per 2030
 - Grijs kenteken wagenpark zoveel mogelijk verduurzaamd per 2050
- Inzet van voertuigen in het eigen wagenpark met een lage product footprint en energieverbruik.

Om deze ambities te realiseren wordt periodiek het wagenpark bekeken.

Verduurzamen transport

- Inzet van elektrische of duurzaam aangedreven bedrijfsbussen, mits deze beschikbaar zijn.
- Samenwerkingsverbanden met duurzame logistiek dienstverleners: de samenwerkingen worden aangegaan met transporteurs en onderaannemers die emissieloos gaan werken. Wegenbouw Lansink heeft zelf 3 vrachtwagens en onderzoekt de mogelijkheden om samen te gaan werken met vaste partners om de transportstromen in de toekomst te verduurzamen.

Onze belanghebbenden voor het volledig verduurzamen van onze mobiliteit en logistiek in 2050 zijn naast onze medewerkers ook de leasemaatschappijen, autofabrikanten, opdrachtgevers, transportpartners en providers voor de laadvoorzieningen en de overheden.

Voor het grijs kenteken bedrijfswagen markt is het aanbod momenteel nog beperkt en economisch nog niet rendabel om volledig over te gaan naar elektrisch vervoer.

Ook de overheid is bij mobiliteit een belangrijke stakeholder door:

- Lokale en fiscale regels: Overheidsbeleid voor verduurzaming van de mobiliteit en inrichting laadvoorzieningen
- Energiecongestie: beleid en aansturing Tennet en netwerkbedrijven met wetgeving voor de beschikbaarheid van laadstroom voor voertuigen en transportmiddelen. De beperkte netcapaciteit is doorslaggevend bij investeringsbeslissingen voor verduurzaming.

Wegenbouw Lansink neemt acties om de mobiliteit en logistiek samen te realiseren door:

- Zoveel mogelijk verduurzaamd van de geel kenteken voertuigen uiterlijk eind 2030.
- Verduurzamen van de grijs kenteken bedrijfswagens uiterlijk in 2050: Wegenbouw Lansink heeft inmiddels de 1^e elektrische bus opgenomen in haar wagenpark om ervaring op te doen en de samenwerking met de fabrikanten te intensiveren, maar de ervaringen op dit moment zijn nog niet positief. De actieradius is nog te beperkt gezien de dagelijkse mobiliteitsbewegingen en trekvermogen in combinatie met energieverbruik.
- Verminderen van onze mobiliteit door inzet van onze dienstverlening dichtbij de opdrachtgevers en dichtbij de woonplaats van de medewerkers. Opdrachtgevers kunnen hierbij ondersteunen door in aanbestedingen lokale werkgelegenheid en bedrijven te stimuleren. Op landelijk niveau vermindert deze stimulering ook het dagelijkse zakelijke reiskilometers van partijen.
- Onderzoeken van alternatieve scenario's voor laadcapaciteit, waarbij geïnvesteerd wordt in slimme laadpalen die buiten de piekmomenten om in de daluren de voertuigen opladen, eventueel in combinatie met opslag van elektriciteit / gebruik van energie uit de omgeving (energie hub). Bovendien wordt geïnvesteerd in eigen opwek, waarmee de voertuigen kunnen worden opgeladen. Deze activiteiten kunnen in combinatie met de nieuwbouw worden beoordeeld.

Thuiswerken kan waar mogelijk worden gefaciliteerd. Dit vermindert de hoeveelheid verkeersbewegingen.

Wetgeving:

De belangrijkste wet- & regelgeving voor mobiliteit en transport zijn:

- Rapportageverplichting Werk gebonden personenmobiliteit: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/rapportage-wpm>
- Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen (RBSW): De gemiddelde emissies weg-voertuigen moeten vanaf 2025 worden verminderd met 15% en vanaf 2030 met 30% (ten opzichte van waarden van 2019). Deze regeling is van toepassing op overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten die onder de Aanbestedingswet 2012 vallen. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0045768/2021-11-04>
- Richtlijn 2009/33/EG de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:32009L0033>
- Zero-Emissie stadslogistiek: toegangsregels zero-emissie milieuzone' s in steden <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/toegangsregels> en <https://www.milieuzones.nl/>
- Klimaatwet: Deze wet biedt een kader voor de ontwikkeling van beleid gericht op het onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de emissies van broeikasgassen in Nederland teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken, onder andere voor de mobiliteit en logistiek: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0042394/2023-07-22>
- RVO duurzame mobiliteit: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzame-mobiliteit>
- Convenanten duurzame pakketlogistiek
- Visie Duurzame Energiedragers in Mobiliteit: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2020/07/Brandstofvisie.pdf>
- Vrachtwagenheffing (per 1-7-26) waarbij emissievrije vrachtwagens een lager tarief hebben.
- Schoon lucht akkoord (SLA) geeft eisen over de luchtkwaliteit tot 2030
- Zero-emissie zones in steden (ZES)
- Europese AFIR-verordening verplicht landen om laadpunten voor vrachtwagens te hebben
- CO₂-normen verplichten fabrikanten om voor 2030 45% reductie te hebben t.o.v. 2019

Kansen en risico's:

- Door de economische conjunctuur en geopolitieke verhoudingen wordt de continuïteit van de organisaties verminderd met gevolg voor de uitvoering van de verduurzaming maatregelen.
- Door wisselend overheidsbeleid ontstaan kansen voor verduurzaming maar ook drempels. Een voorbeeld hierbij is het wisselend beleid rondom elektrische voertuigen en diesel bedrijfsbussen in de binnensteden, waardoor koplopers in de markt al op concurrentie nadeel zijn gezet. Voorlopers en medewerkers met elektrische auto's worden bestraft omdat fiscaal en economisch de elektrische auto momenteel duurder is. Medewerkers met een elektrische auto ouder dan vijf jaar betalen inmiddels al meer wegenbelasting dan voor een fossiel aangedreven voertuig.
- Door de toenemende vraag naar energie voor verduurzaming mobiliteit vormt de netcongestie een drempel voor of vertraagt de verdere elektrificatie van het wagenpark. Eigen of duurzame energieproductie van derden in combinatie met flexibilisering van de energiebehoefte van de mobiliteit is een zeer effectieve manier om bij te dragen aan verminderen van de netcongestie.

Onderstaand is het transitie pad weergegeven om het wagenpark te verduurzamen:

Transitie pad Mobiliteit en logistiek

Ton CO ₂ e	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035
Mobiliteit en transport CO ₂ e	1.020,0	1.443,3	1.014,5	1.009,8	1.005,2	1.003,4	1.002,6	1.002,0
CO ₂ -emissie/km ⁴	175,7	248,7	174,8	173,9	173,2	172,8	172,7	172,6
CO ₂ -reductie (%)	0,3%	0,0%	0,5%	0,5%	0,4%	0,2%	0,1%	0,1%

Energieverbruik	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035
Totale energieverbruik mobiliteit en transport [GJ]	5535	5901	5.466	5.405	5.349	5.326	5.316	5.308
Toegepast groene elektriciteit (%)	0%	93%	93%	93%	93%	93%	93%	100%
Percentage elektrische voertuigen en materieel (%)	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%	0,5%	0,5%
Energieverbruik/km [MJ]	9,53	10,17	9,42	9,31	9,21	9,17	9,16	9,14
Reductie energieverbruik/km			1,3%	1,1%	1,0%	0,4%	0,2%	0,1%

⁴ Op basis van kilometrage basisjaar 2024

Samenvatting lange termijn doelstellingen t.o.v. basisjaar 2024 en 2025:

Pijler 2026-2035	Scope	Reductie CO ₂ [ton]	Energiereductie [GJ]	Actienemer
Pijler 1 gebouwen				
• Nieuwbouw locatie Gasverbruik	1	6,65	97,4	directie
• Nieuwbouw locatie • Elektraverbruik	2	0	- 12,5	directie
• Groene stroom blijven inkopen	2	0	0	Directie
• Energiebesparing 10%	2	0	18	directie

Pijler 2026-2035	Scope	Reductie CO ₂ [ton]	Energiereductie [GJ]	Actienemer
Pijler 2 Activiteiten				
• Verlagen energieverbruik per draaiuur 1% per jaar <ul style="list-style-type: none"> ○ Gebruik van sensor informatie ○ Verminderen stationair draaien ○ Duurzame GWW toepassen ○ Investing in nieuw materieel 	1	9	111	Directie V&G functionaris
• Verduurzamen energieverbruik per draaiuur <ul style="list-style-type: none"> ○ Elektrificeren materieel 0,5 % 	1-2	0	0	Directie
• Verbeteren datakwaliteit scope 3 <ul style="list-style-type: none"> ○ LCA / MKI informatie van producten meer gebruiken ○ Scope 3 berekening op basis van volumes in plaats van financieel 	3	0	0	Energie- & CO ₂ team
• Verduurzamen afvalstromen <ul style="list-style-type: none"> ○ Afvalstromen van de organisatie jaarlijks met 1% te verminderen gerelateerd aan de omzetindex, het aantal FTE en gelijke verhoudingen in de afvalstromen ○ Emissie per ton afval verlagen door betere scheiding (2024: 8,5 kg CO₂/ton afval). ○ Andere calculatie methodiek 	3	1,3		V&G functionaris
• Verduurzamen ingekochte goederen en diensten	3	54		Energie- & CO ₂ team Projectleiders

Pijler 2026-2035	Scope	Reductie CO ₂ [ton]	Energiereductie [GJ]	Actienemer
Pijler 3 Mobiliteit en transport				
• Verduurzamen wagenpark <ul style="list-style-type: none"> ○ Geel kenteken 50% ○ Grijs kenteken 0,5% 	1-2	18	227	Directie
• Verduurzamen laadverbruik extern <ul style="list-style-type: none"> ○ Zoveel mogelijk opladen op eigen locatie en gebruik groene laadpas 	2	1	0	Directie Medewerkers

Samenvatting 2026-2035	Reductie CO ₂ [ton]	% 2024	% 2025	Energiereductie [GJ]	% 2024	% 2025
Scope 1	33,65	5,5%	5,2%	435	5,7%	5,5%
Scope 2	1	100%	100%	5,5	107%	4,1%
Scope 3	55,3	0,8%	1,0%	0		

3.5 Verwachtingen en mogelijkheden voor veranderingen in activiteiten

Om deze doelstellingen te realiseren moet Wegenbouw Lansink haar activiteiten fundamenteel veranderen. Wegenbouw Lansink verwacht het gebruik van fossiele brandstoffen volledig uit te faseren in haar eigen bedrijfsprocessen, maar ook bij de vaste onderaannemers die samenwerken met Wegenbouw Lansink. Met name voor de vele kleine onderaannemers worden grote uitdagingen voorzien. Dit heeft onder andere invloed op het materieel en het transport.

Daarnaast ziet Wegenbouw Lansink ook mogelijkheden met betrekking nieuwe samenwerkingsvormen, waarbij Wegenbouw Lansink inzet op de samenwerking met leveranciers, onderaannemers en opdrachtgevers om de uitstoot in de gehele waardeketen te reduceren.

Een kans voor verandering in de activiteiten van Wegenbouw Lansink ligt bij het realiseren van een gesloten keten met circulaire materiaalstromen. Hierbij worden vrijkomende materialen uit de projecten gerecycled en hergebruikt. Door het hergebruik van bestrating als bestrating of indien niet mogelijk door recycling in onderlagen, betonpuin en andere bulkmaterialen wordt niet alleen de uitstoot gereduceerd, maar ook de afhankelijkheid van primaire grondstoffen verminderd.

3.6 Innovatiestrategie & strategie nieuwe technologieën

Wegenbouw Lansink ziet innovatie als onderdeel van de transitie om de doelstellingen te realiseren. Daarom wordt geïnvesteerd in innovatie en doet en deed Wegenbouw Lansink mee aan verschillende innovaties zoals de zero emission asfaltset met meerdere branchecollega's in de provincie Overijssel. De innovatiestrategie van Wegenbouw Lansink richt zich op thema's als het ontwikkelen & beschikbaar maken van nieuwe technologieën en samenwerking en kennisdeling binnen de keten.

Wegenbouw Lansink investeert in de nieuwbouw van de locatie in Saasveld met daarbij de laadinfrastructuur en mogelijk mobiele batterijopslag en de integratie van energiebronnen in de toekomst.

Bij de innovatiestrategie van Wegenbouw Lansink wordt niet alleen gekeken naar investeringen in het ontwikkelen en beschikbaar maken van nieuwe technologieën, maar ook naar samenwerking en kennisdeling binnen de waardeketen. Zo wordt ingezet op samenwerking met ketenpartners, kennisinstellingen en sector initiatieven.

3.6.1 Technology Readiness Levels (TRL's)

TRL's worden internationaal toegepast om de volwassenheid van innovaties te beoordelen, waarbij TRL 1 t/m 3 zich vooral richt op onderzoek, TRL 4 t/m 6 op validatie en TRL 7 t/m 9 op de toepassing in de praktijk.

Voor de verschillende subdoelstellingen is beoordeeld in hoeverre de technologieën beschikbaar zijn. Bij emissieloos materieel en de laadinfrastructuur kan nog niet worden uitgegaan van technieken die aanwezig zijn in de markt (TRL 7 t/m 9), de actieradius is nog onvoldoende, terwijl voor waterstof en bepaalde circulaire grondstoffen rekening is gehouden met een langere ontwikkel- en opschalingsperiode (TRL 4 t/m 6). Algemeen oordeel is dat de elektrificering in de bedrijfsbussen en materieel zich nog bevindt in de TRL levels 4 t/m 6.

Voor onze subdoelstellingen is beoordeeld in hoeverre de technologieën beschikbaar zijn. Bij investeringen in emissieloos geel wagenpark, een emissieloos gebouw en de laadinfrastructuur en het verduurzamen van activiteiten bij onderaannemers en leveranciers is uitgegaan van technieken die aanwezig zijn in de markt (TRL 7 t/m 9). Voor het kunnen reduceren van afvalstromen en hergebruik van materialen zijn de activiteiten op TRL niveau 4 t/m 6 omdat een uniform materialenpaspoort in de

branche en aanverwante sectoren nog ontbreekt. Hergebruik van materialen wordt duidelijk eenvoudiger als herkomst van materialen en grondstoffen is geborgd en inzichtelijk middels één centrale structuur.

Het klimaattransitieplan inclusief de doelstellingen wordt driejaarlijks herzien, waarbij Wegenbouw Lansink de voortgang van de doelstellingen en marktontwikkelingen evalueert. Doelstellingen worden hierdoor indien nodig bijgesteld. Op deze manier blijft het klimaattransitieplan een actueel en technisch uitvoerbaar document.

3.7 De verwachtingen voor de benodigde investeringen

Het behalen van de doelstellingen op lange- en middellange termijn vraagt om aanzienlijke investeringen. Onderstaand zijn deze investeringen opgesomd voor de middellange- en lange termijn.

Middellange termijn (tot 2035):

- Investeringen in elektrificatie van het wagenpark, de locatie en materieel inclusief investeringen in de laadinfrastructuur (mobiele batterij opslagsystemen);
- Investeringen in toepassing van de technologie voor andere asfaltmengsels en alternatieve warmtebronnen;
- Investeringen in de samenwerking met onderaannemers voor duurzaam bestratingswerk;
- Investeringen in de uitfasering van HVO voor emissievrije alternatieven.

3.8 Integratie met algemeen organisatiebeleid en financiële planning

Het klimaattransitieplan is geen losstaand document, maar onderdeel van het ondernemingsbeleid en jaarplan. Het plan wordt geïntegreerd in de missie, visie en strategie van de organisatie, waardoor doelstellingen worden meegenomen in de besluitvorming, investeringen en operatie van Wegenbouw Lansink.

De integratie van het klimaattransitieplan vindt plaats op de volgende niveaus:

- Strategische besluitvorming:
 - Wegenbouw Lansink heeft een ondernemingsplan, in de basis gericht op de komende 1-5 jaar. De doelstellingen van het klimaatakkoord vereisen de ontwikkeling van een lange termijn visie voor de organisatie welke in dit plan deels zijn beschreven. Onderdelen van deze lange termijn zijn bijvoorbeeld ook de nieuwbouw van het pand. De strategische besluitvorming wordt 3-jaarlijks geëvalueerd.
- Tactische besluitvorming:
 - De benodigde investeringen, om de doelstellingen te realiseren worden meegenomen in de jaarlijkse budgetten. De investeringen voor de korte termijn worden onderbouwd. Risico's, kansen en afhankelijkheden zijn geïntegreerd in de financiële planning.
- Operationele besluitvorming:
 - De (sub)doelstellingen op lange- en middellange termijn zijn vertaald in een korte termijn actieplan voor de organisatie en projecten. De sleutelpersonen binnen Wegenbouw Lansink zijn samen met de directie verantwoordelijk voor de implementatie en borging van de doelstellingen.

3.9 Verwachte groei organisatie middellange- en lange termijn

De verwachte groei van Wegenbouw Lansink tot aan de middellange- en lange termijn heeft invloed op de omvang van de emissies en de haalbaarheid van de doelstellingen. Wegenbouw Lansink verwacht dat de komende jaren haar activiteiten licht blijven groeien, door de toenemende onderhoudsopgave

voor de infrastructuur waar Nederland voor staat in combinatie met de toenemende vraag naar duurzame mobiliteit. Tegelijkertijd is het budget en de omvang van het aantal projecten in Oost Nederland lager dan in andere delen van het land. Deze situatie zal waarschijnlijk leiden tot een beperkte groei in het aantal projecten, een gelijkblijvend personeelsbestand en wagenpark. Tegelijkertijd blijft Wegenbouw Lansink meedoen in innovatie, waardoor Wegenbouw Lansink efficiënter kan opereren. De effecten van AI in de kantoor omgeving kunnen de werkprocessen versnellen. De verwachte groei zal naar verwachting beperkt invloed hebben op de omvang van de emissies en het behalen van de doelstellingen. Periodiek wordt de groei van Wegenbouw Lansink gemonitord om te bepalen of de doelstellingen op lange- en middellange termijn hier nog op aansluiten. Hierdoor kan worden gewaarborgd dat de doelstellingen realistisch en haalbaar zijn.

3.10 Vergelijking met klimaattransitieplannen binnen de sector

Op het moment van opstellen van dit klimaattransitieplan zijn er nog geen klimaattransitieplannen van andere organisaties gepubliceerd, waarmee Wegenbouw Lansink zich normaliter vergelijkt. Een vergelijking van de klimaattransitieplannen met soortgelijke ketenpartners is daarom nog niet gemaakt.

Wel is een vergelijking gemaakt met concurrenten uit de keten op basis van de klimaatstrategieën, ambities, termijnen en prestaties en bijgehouden in een vertrouwelijke bijlage.

4 Doelstellingen en actieplan korte termijn

Op basis van dit klimaat transitieplan zijn de middellange termijn doelstellingen onderstaand verwerkt tot de korte termijn doelstellingen tot uiterlijk 2030 en uitgewerkt in het plan van aanpak / actieplan korte termijn voor CO₂ emissie en energieverbruik.

Doelstellingen t.o.v. basisjaar 2024:

Pijler 2026-2030	Scope	Reductie CO ₂ [ton]	Energiereductie [GJ]	Actienemer
Pijler 1 gebouwen				
• Nieuwbouw locatie Gasverbruik	1	6,65	97,4	directie
• Nieuwbouw locatie Elektraverbruik	2	0	- 12,5	directie
• Groene stroom blijven inkopen	2	0	0	Directie
• Energiebesparing 10%	2	0	18	directie

Pijler 2026-2030	Scope	Reductie CO ₂ [ton]	Energiereductie [GJ]	Actienemer
Pijler 2 Activiteiten				
• Verlagen energieverbruik per draaiuur 1% per jaar <ul style="list-style-type: none"> ○ Gebruik van sensor informatie ○ Verminderen stationair draaien ○ Duurzame GWW toepassen ○ Investering in nieuw materieel 	1	5,8	72,2	Directie V&G functionaris
• Verduurzamen energieverbruik per draaiuur <ul style="list-style-type: none"> ○ Elektrificeren materieel 0,5 % 	1-2	0	0	Directie
• Verbeteren datakwaliteit scope 3 <ul style="list-style-type: none"> ○ LCA / MKI informatie van producten meer gebruiken ○ Scope 3 berekening op basis van volumes in plaats van financieel 	3	0	0	Energie- & CO ₂ team
• Verduurzamen afvalstromen <ul style="list-style-type: none"> ○ Afvalstromen van de organisatie jaarlijks met 1% te verminderen ○ gerelateerd aan de omzetindex, het aantal FTE en gelijke verhoudingen in de afvalstromen ○ Emissie per ton afval verlagen door betere scheiding (2024: 8,5 kg CO₂/ton afval). ○ Andere calculatie methodiek 	3	1		V&G functionaris
• Verduurzamen ingekochte goederen en diensten	3	54		Energie- & CO ₂ team Projectleiders

Pijler 2026-2030	Scope	Reductie CO ₂ [ton]	Energiereductie [GJ]	Actienemer
Pijler 3 Mobiliteit en transport				
• Verduurzamen wagenpark <ul style="list-style-type: none"> ○ Geel kenteken 50% ○ Grijs kenteken 0,5% 	1-2	17,4	219	Directie
• Verduurzamen laadverbruik extern <ul style="list-style-type: none"> ○ Zoveel mogelijk opladen op eigen locatie en gebruik groene laadpas 	2	1	0	Directie Medewerkers

Tot 2030 t.o.v. 2024

Samenvatting 2026-2030	Reductie CO ₂ [ton]	% 2024	% 2025	Energiereductie [GJ]	% 2024	% 2025
Scope 1	29,85	4,9%	4,6%	441,8	5,8%	5,5%
Scope 2	1	131,6%	1000,0%	5,5	107,3%	4,1%
Scope 3	55,3	0,8%	1,0%	0		

Doelstellingen t.o.v. 2025:

Pijler 2026-2030	Scope	Reductie CO ₂ [ton]	Energiereductie [GJ]	Actienemer
Pijler 1 gebouwen				
• Nieuwbouw locatie Gasverbruik	1	6,90	97,4	directie
• Nieuwbouw locatie Elektraverbruik	2	0	- 12,5	directie
• Groene stroom blijven inkopen	2	0	0	Directie
• Energiebesparing 10%	2	0	18	directie

Pijler 2026-2030	Scope	Reductie CO ₂ [ton]	Energiereductie [GJ]	Actienemer
Pijler 2 Activiteiten				
• Verlagen energieverbruik per draaiuur 1% per jaar <ul style="list-style-type: none"> ○ Gebruik van sensor informatie ○ Verminderen stationair draaien ○ Duurzame GWW toepassen ○ Investering in nieuw materieel 	1	27,2	125,4	Directie V&G functionaris
• Verduurzamen energieverbruik per draaiuur <ul style="list-style-type: none"> ○ Elektrificeren materieel 0,5 % 	1-2	0	0	Directie
• Verbeteren datakwaliteit scope 3 <ul style="list-style-type: none"> ○ LCA / MKI informatie van producten meer gebruiken ○ Scope 3 berekening op basis van volumes in plaats van financieel 	3	0	0	Energie- & CO2 team
• Verduurzamen afvalstromen <ul style="list-style-type: none"> ○ Afvalstromen van de organisatie jaarlijks met 1% te verminderen ○ gerelateerd aan de omzetindex, het aantal FTE en gelijke verhoudingen in de afvalstromen ○ Emissie per ton afval verlagen door betere scheiding (2024: 8,5 kg CO₂/ton afval). ○ Andere calculatie methodiek 	3	1		V&G functionaris

Pijler 2026-2030	Scope	Reductie CO ₂ [ton]	Energiereductie [GJ]	Actienemer
Pijler 3 Mobiliteit en transport				
• Verduurzamen wagenpark <ul style="list-style-type: none"> ○ Geel kenteken 50% ○ Grijs kenteken 0,5% 	1-2	17,4	219	Directie
• Verduurzamen laadverbruik extern <ul style="list-style-type: none"> ○ Zoveel mogelijk opladen op eigen locatie en gebruik groene laadpas 	2	1	0	Directie Medewerkers

Samenvatting 2026-2030	Reductie CO ₂ [ton]	% 2024	% 2025	Energiereductie [GJ]	% 2024	% 2025
Scope 1	30,65	5,0%	4,8%	399	5,2%	5,0%
Scope 2	1	100%	100%	5,5	107%	4,1%
Scope 3	55,3	0,8%	1,0%	0		

5 Monitoring & evaluatie

De voortgang van de doelstellingen worden gemonitord en geëvalueerd via de KAM actielijst, onderdeel van het managementsysteem. Wegenbouw Lansink heeft in het KAM handboek een actielijst ingericht waarmee de voortgang wordt bewaakt en gecommuniceerd.

De verzameling en berekening van het energieverbruik en de CO₂ emissies wordt uitgevoerd met de CO₂ expert database, voor de beheersing van de datakwaliteit is een datakwaliteit managementplan ingericht.

5.1 Kritische prestatie indicatoren

De onderstaande KPI's zijn gekoppeld aan de doelstelling voor middellange en korte termijn doelstelling en worden gebruikt om de voortgang te meten en waar nodig bij te sturen. De KPI's worden periodiek geëvalueerd op basis van nieuwe data.

KPI	Evaluatie periode
Energie-intensiteit per duizend euro omzet	Jaarlijks
CO ₂ -intensiteit per duizend euro omzet	Jaarlijks
Toegepast groene elektriciteit (%)	Jaarlijks
Percentage elektrische voertuigen (%)	Jaarlijks
CO ₂ -emissie/km wagenpark	Jaarlijks
CO ₂ -reductie bedrijfsauto's (%)	Jaarlijks
Energieverbruik/km wagenpark	Jaarlijks
CO ₂ -emissie/m ² BVO gebouw	Jaarlijks
Energieverbruik/m ² BVO gebouw Elektra/Warmte	Jaarlijks
CO ₂ -reductie gebouw (%)	Jaarlijks
Energieverbruik zakelijke mobiliteit	Jaarlijks
CO ₂ -emissie/km zakelijke mobiliteit	Jaarlijks
Volume afvalstromen	Jaarlijks
Volume reductie afvalstromen (%)	Jaarlijks
Volume secundaire grondstoffen	Jaarlijks
Volume toename secundaire grondstoffen (%)	Jaarlijks
CO ₂ -reductie onderaannemers/ leveranciers (%)	Jaarlijks
CO ₂ -reductie transporteurs (%)	Jaarlijks

Slotopmerking:

De maatregelen die Wegenbouw Lansink vanaf haar eerste referentiejaar 2012 heeft ingesteld en die nog steeds effect sorteren, of waar nog steeds mogelijkheden worden gezien, blijven we zo veel als mogelijk toepassen.

6 Vertrouwelijke bijlage Benchmark reductiedoelstelling en relatieve positionering

Vanuit de CO₂ Prestatieladder wordt gevraagd om het opstellen van reductiedoelstellingen die zowel ambitieus als realistisch zijn. Daarom is voor het opstellen van de doelstelling onderzocht welke maatregelen en doelstellingen sectorgenoten ambiëren.

Wegenbouw Lansink moet zichzelf kwalificeren als volgend, vooruitstrevend of ambitieus (oude benamingen koploper, middenmotor of achterblijver). Er is onderzoek verricht bij een aantal organisaties, hun klimaattransitieplan en de gestelde reductiedoelstelling.

Wegenbouw Lansink schat zichzelf in als middenmotor op het gebied van CO₂ reductie vergeleken met sectorgenoten, omdat Wegenbouw Lansink al sinds 2012 bezig is met CO₂ uitstoot te reduceren. Het wordt steeds moeilijker om grote stappen te doen in de CO₂ reductie. De bedrijfsstructuur is niet veranderd, maar toch probeert Wegenbouw Lansink elk jaar weer de CO₂ uitstoot verder te verlagen. Het personeel heeft ook allerlei cursussen gevolgd om ervoor te zorgen dat er brandstof wordt bespaard. Geregeld wordt het personeel ingelicht hoe het er voorstaat, welke maatregelen ze kunnen treffen om toch maar weer zuiniger te gaan rijden etc.

Voor de vergelijking met sectorgenoten zijn 3 vergelijkingsmethoden gebruikt:

- Vergelijking op basis van sectorgenoten;
- Vergelijking op basis van het soort toegepaste maatregelen volgens de SKAO maatregellijst;
- Vergelijking van de klimaattransitieplannen.

Vergelijking op basis van sectorgenoten

Op basis hiervan zal haar reductiedoelstelling gelijk liggen dan die van sectorgenoten.

Enkele voorbeelden van sectorgenoten in het bezit van CO₂ certificaat en met de volgende doelstelling zijn:

- Kroeze Infra, doelstelling 25 % op scope 1 en 2 in 2028 ten opzichte van 2024. Geen klimaat transitieplan.
- Wegenbouw De Wilde doelstelling 5% op scope 1 en 2, 2019-2024. Geen klimaat transitieplan.
- Wetering, doelstelling 0 CO₂ voor scope 1 en 2 in 2032. Geen klimaat transitieplan.
- Van Geemen, doelstelling 6% op scope 1 en 2 en business travel in periode 2024-2026. Geen klimaat transitieplan.

Vergelijking op basis van de SKAO maatregellijst

Het maatregelenpakket zoals omschreven in hoofdstuk 4 omvat een aantal categorie C maatregelen (een 'vooruitstrevend' niveau van implementatie, 20% tot 50% van de bedrijven voor wie de activiteit waaronder deze maatregel valt relevant is, heeft deze maatregel op dit niveau geïmplementeerd), categorie B maatregelen (een 'standaard' niveau van implementatie, meer dan 50% van de bedrijven, voor wie de activiteit waaronder deze maatregel valt relevant is, heeft deze maatregel op dit niveau geïmplementeerd) en categorie A maatregelen (basisniveau, meestal vereiste vanuit wetgeving).

Op basis van de maatregellijst worden de geplande en in uitvoering zijnde acties beoordeeld als:

Aantal A maatregelen: 7

Aantal B maatregelen: 6

Aantal C maatregelen: 6

Op basis van de maatregellijst 2025 van de SKAO wordt Lansink Wegenbouw geclassificeerd als B.

Conclusie

Wegenbouw Lansink zit al enige tijd op niveau 5 van de CO₂ Prestatieladder en wenst zich te certificeren voor trede 2 van handboek 4.0. Hierbij verklaart Wegenbouw Lansink dat zij zichzelf beschouwt als middenmoter van de beweging op CO₂-reductie. De koplopers van de CO₂ Prestatieladder, hebben over het algemeen meer inzichten in de mogelijke CO₂ reductie op basis van volume based berekende emissies en hebben hogere doelstellingen gesteld. Onze doelstelling is significant, maar geen voortrekker zijn in de sector, dit past bij de omvang en ontwikkeling van de organisatie. Met het verkrijgen van trede 2 wil Wegenbouw Lansink zich wel blijven profileren in de duurzame beweging.

7 Colofon

Dit rapport is opgesteld in opdracht van:

Wegenbouw Lansink
Loodijk 2
7597 NV Saasveld

T: 074 349 4766
I: <https://www.lansink-wegenbouw.nl/>
E: lansink@lansink-wegenbouw.nl
KvK nummer: 06065383

Dit klimaat transitieplan is in opdracht van Wegenbouw Lansink opgesteld door:

Kader Group
Dijnselburgerlaan 2
3705 LP Zeist

T: 030 – 243 6464
I: www.kader.nl
E: info@kader.nl

Auteur(s): Marco Kemper (Kader Group B.V)

De eindverantwoordelijkheid voor dit rapport ligt bij de directie van Wegenbouw Lansink.

Publicatiedatum: 8 mei 2026

Dit plan is vastgesteld door de directie.