

1 Voortgangsrapportage 1e helft 2025 CO2 beleid

Bij KSM wordt gestreefd naar reductie van CO2 uitstoot. Naar aanleiding van de CO2 footprint berekening over 2022 zijn doelstellingen bepaald en is, op basis van een nadere analyse van de bronnen van de CO2 emissie, bepaald welke acties worden ondernomen. Deze voortgangsrapportage geeft aan wat de resultaten zijn na het eerste halfjaar van 2025. In deze voortgangsrapportage wordt aan de hand van een CO2 emissieberekening over de eerste helft 2025 aangegeven hoe groot de emissie is. Tevens wordt in deze voortgangsrapportage aangegeven welke trends worden waargenomen.

2 Terugblik eerste halfjaar 2025

In onderstaand overzicht zijn verbruikte energiestromen van de eerste helft 2025 en van voorgaande periodes opgenomen.

Energiestromen	2025 (1e H)	2024 (1e H)	2024 (2e H)	2024	2023 (1e H)	2023 (2e H)	2023	2022 (1e H)	2022 (2e H)	2022
Windkracht	6753	6555	4684	11240	7948	6069	14617	7713	7648	15361
Aardgas (G-gas)	1963	1575	662	2237	1566	1173	2739	1584	1014	2598
Diesel B7	8678	10274	8387	18661	11728	7878	19606	17613	11706	29319
Benzine E10	1197	1563	1247	2810	2262	1905	4168	2108	1735	3843
Aspen/Motomix	250	455	1005	1460	230	255	485	280	295	575
Elektriciteit voertuigen extern geladen (groen)	3921	2333	5313	7646	2843	1947	4790	4961	5736	10697

Figuur 1 Historische ontwikkeling energieverbruik

Omdat de afgelopen jaren is gebleken dat het energieverbruik ongelijk over het jaar verdeeld is, wordt in onderstaande tabel het energieverbruik van de eerste helft 2025 vergeleken met eerdere jaren (ook 1^e helft).

Energiestromen	Eenheid	Scope	2025 (1e H)	2024 (1e H)	2022 (1e H)	Vershil 2025 (1e H) t.o.v. 2024 (1e H)	Vershil 2025 (1e H) t.o.v. 2024 (1e H) in %
Windkracht	kWh	2	6753	6555	7713	198,0	3%
Zonne-energie	kWh	2	0	0	0	0,0	
Aardgas (G-gas)	Nm3	1	1963	1575	1584	387,7	24,61%
Diesel B7	Liter	1	8678	10274	17613	-1596,2	-16%
Benzine E10	Liter	1	1197	1563	2108	-366,4	-23%
Aspen/Motomix	Liter	1	250	455	280	-205,0	-45%
Elektriciteit voertuigen extern geladen (groen)	kWh	2	3921	2333	4961	1588,1	68%

Figuur 2 Energieverbruik 1e helft 2025 t.o.v. voorgaande jaren

Ten aanzien van de energiestromen in de eerste helft van 2025 zijn de volgende conclusies te trekken:

- 1) Het Diesel B7 verbruik (de meest belangrijke energiestroom) is ten opzichte van de eerste helft van 2024 16% lager. Ten opzichte van 2023 (halfjaar) 26% lager en ten opzichte van 2022 (halfjaar) 51% lager.
- 2) Het verbruik van Benzine E10 is gedaald in 2025 (23% ten opzichte 1^e helft 2024).
- 3) Het verbruik van Aardgas (G-gas) is opnieuw gestegen in 2025 (24,6% ten opzichte van 1^e helft 2024, 25,3% ten opzichte van 1^e helft 2023).
- 4) Aspen/Motomix is een relatief kleine CO₂ veroorzaker en vertoont een fluctuerend verbruik.

Op basis van deze verbruikscijfers is de volgende CO2 emissie berekend over de eerste helft van 2025.

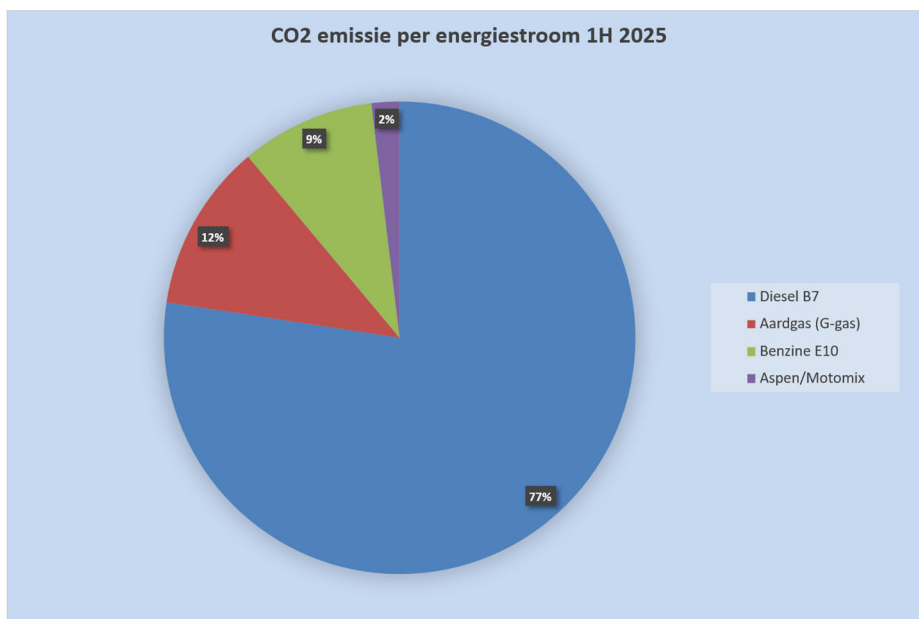
	2025 (1e H)	2024 (1e H)	2022 (1e H)	Vershil 2025 (1e H) t.o.v. 2024 (1e H)	Vershil 2025 (1e H) t.o.v. 2024 (1e H) in %
CO2 uitstoot in Ton per Scope					
Scope 1 (Direct)	36,4	42,5	67,4	-6,1	-14%
Scope 2 (Indirect)	0,0	0,0	0,0	0,0	
Scope 3 (Indirect Zakelijk reizen)	0,0	0,0	0,0	0,0	
Totaal	36,4	42,5	67,4		

CO2 uitstoot in Ton per Energiestroom	Eenheid	Scope	2025 (1e H)	2024 (1e H)	2022 (1e H)	Vershil 2025 (1e H) t.o.v. 2024 (1e H)	Vershil 2025 (1e H) t.o.v. 2024 (1e H) in %
Windkracht	0	2	0,00	0,00	0,0	0,0	
Zonne-energie	0	2	0,00	0,00	0,0	0,0	
Aardgas (G-gas)	0	1	4,19	3,36	3,3	0,8	25%
Diesel B7	0	1	28,21	33,45	57,5	-5,2	-16%
Benzine E10	0	1	3,35	4,41	5,9	-1,1	-24%
Aspen/Motomix	0	1	0,70	1,28	0,8	-0,6	-46%
Elektriciteit voertuigen extern geladen (groen)	0	2	0,00	0,00	0,0	0,0	
Totaal			36,4	42,5	67,4	-6,1	-14%

Figuur 3 CO2 emissie per categorie in Ton

De uitstoot van de eerste helft 2025 is lager dan de uitstoot in de eerste helft 2024 (14% lager). Dit bij een hogere omzet dan in de eerste helft van 2024.

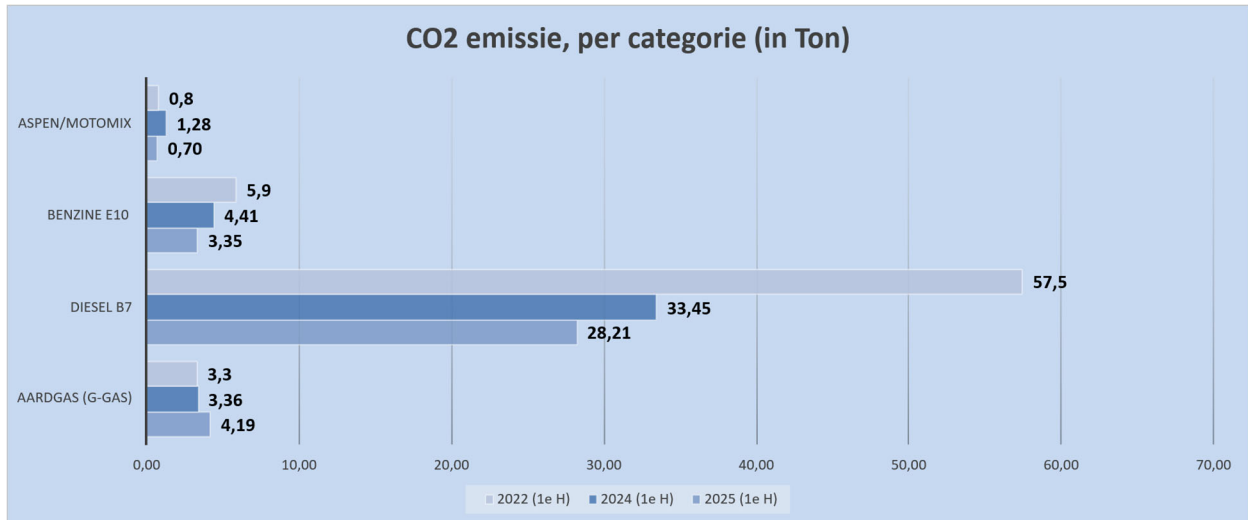
Het dieselverbruik is nog steeds de belangrijkste bron van CO₂ emissie. (77,4%).



Figuur 4 Aandeel per energiestroom in CO₂ emissie 1e helft 2025

De Dieselsparingsmaatregelen in het energiemanagement actieplan hebben dus de hoogste prioriteit. De invoering van Dieselvanger HVO20 biedt hierin kansen voor de toekomst.

Vanwege de slechte beschikbaarheid van alternatieve duurzame brandstoffen zal gefocussed worden op het rijgedrag en investeringen in duurzaam en zuinig materieel (zoals bij de kraan/graafmachine).



Figuur 5 CO2 uitstoot in Ton per energiestroom

3 Trends en verwachtingen

Er worden geen specifiek trends waargenomen. De verwachting is dat investeringen in Benzine E10 voertuigen en elektrische voertuigen zullen zorgen voor een vermindering van het dieselverbruik en voor een kleine stijging van het Benzine E10 verbruik. Per saldo wordt een verdere reductie in CO₂ emissie verwacht.

Een verdere reductie zal het gevolg zijn van de invoering van Biodiesel HVO.

4 Voortgang maatregelen

De opvolging van de maatregelen verloopt goed.

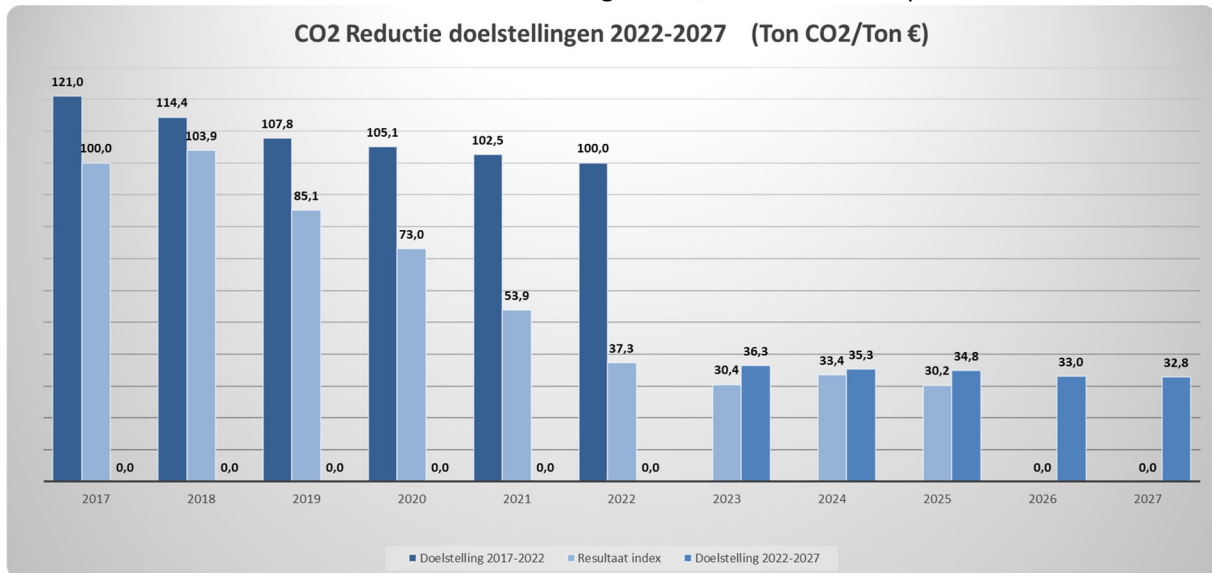
KSM Groep voorziet een beperkte verandering in de bedrijfsactiviteiten. Asbestsanering behoort niet meer tot het werkpakket. Gezien de aard van de werkzaamheden en afhankelijk van de locatie van de projecten zal dat tot een beperkte stijging van de CO₂ emissie in absolute termen kunnen leiden.

5 Voortgang doelstellingen

Na 2022 zijn nieuwe doelstellingen bepaald voor de periode 2022-2027. Hierin zit een gefaseerde invoering van Dieselvervanger HVO20 verwerkt.

Concreet betekent dit een CO2 reductie doelstelling van 12,8% in 2027 ten opzichte van 2022.

Dat zou resulteren in een CO2 reductie doelstelling van 68,2% in 2027 ten opzichte van 2017.



De tussenstand per medio juni 2025 is als volgt:

Er is sprake van reductie per 30 juni 2025 ten opzichte van basisjaar 2022. Dit betreft een daling van 19%.

De absolute emissie is gedaald, waarbij de CO2 emissie per euro omzet ook is gedaald. HVO wordt ook nog niet toegepast. Als dit wel gaat gebeuren zal de emissie, ook in relatie tot de omzet, dalen en kunnen de doelstellingen per eind 2027 nog worden gehaald.