de duurzame adviseurs

DE WILDE SPOORWEGBOUW



CO_2-Prestatieladder

Klimaattransitieplan De Wilde NL B.V.

2025

oktober 2026 / versie 5.0

INHOUD

LEESWIJZER 4
1. MANAGEMENT STATEMENT EN ENERGIEBELEID 5
2. ALGEMENE EISEN 6
2.1 ORGANISATIE OMSCHRIJVING 6
2.1.1 Organisatiegrens – actuele situatie 2026 7
2.2 PLANNING 11
2.3 WETGEVING EN RISICOBEHEER 12
2.4 CO_2 PRESTATIELADDER PROJECT 13
3. VOORTGANG CO_2-UITSTOOT EN ENERGIEVERBRUIK 14
3.1 CO_2-FOOTPRINT 14
3.1.1 Scope 1 & 2 14
3.1.2 Scope 3 16
3.1.3 Niet-CO_2-broeikasgassen 17
3.2 ENERGIEBALANS 17
3.2.1 Energiebeoordeling 18
3.3 FLEXIBEL ENERGIESYSTEEM & OVERIGE BEÏNVLOEDBARE EMISSIES 24
3.3.1 Flexibiliteit van het energiesysteem 25
3.3.2 Overige Beïnvloedbare Emissies 27
3.4 WAARDEKETEN 28
3.4.1 Bedrijfsactiviteiten 28
3.4.2 Omvang-, invloed- en impactanalyse bedrijfsactiviteiten 29
3.4.2 Waardeketenanalyse 30
3.4.2.1 Waardeketen “renovatie/vervanging”. 30
3.4.3 Waardeketenpartners en reductiemogelijkheden 35
3.5 CO_2-intensieve kapitaalgoederen/diensten/producten 42
3.6 Toekomstige activiteiten 43
4. VAN INZICHT NAAR REDUCTIE : ONZE STRATEGIE 44
4.1 Algemene uitleg strategie 44
4.2 Korte termijn 44
4.2.1 Korte termijn CO_2 doelstellingen: 44
4.2.2 Korte termijn energiedoelstellingen 45
4.3 Korte termijnstrategie 45
4.3.1 Plan van aanpak 46
4.4 Middellange en lange termijn 47
4.4.1 CO_2 doelstellingen middellange en lange termijn 47
4.4.2 OBE doelstellingen middellange en lange termijn (indien van toepassing) 48
4.4.3 Energiedoelstellingen middellange termijn: 48
4.5 Verantwoording doelstellingen 49
4.6 Strategie middellange en lange termijn 49

4.6.1 Plan van aanpak middellange en lange termijn 49
4.6.2 SWOT Middellange en lange termijnstrategie 50
4.7 Voortgang op de doelstellingen 51
4.7.1 Voortgang scope 1 & 2 52
4.7.2 Voortgang scope 3 53
4.8 Vergelijking met sectorgenoten en toetsing klimaattransitieplan 54
4.8.1 Vergelijking met sectorgenoten 54
4.8.2 Toetsing klimaattransitieplan 56
5. CO_2- BEWUSTWORDING BINNEN EN BUITEN DE ORGANISATIE 57
5.1 Sleutelpersonen 57
5.1.1 Aanwijzing, betrokkenheid en evaluatie sleutelpersonen 58
5.2 Communicatieplan 60
5.2.1 Communicatiemiddelen 60
5.2.2 Communicatiestrategie 61
5.2.3 Doelgroepen en boodschap 61
5.2.4 Verantwoordelijke en planning 62
6. SAMENWERKING 64
6.1 Inventarisatie kennis- en samenwerkingsbehoeftes 64
6.2 Actieve invulling kennis- en samenwerkingsbehoefte 66
6.3 Consultatie klimaattransitieplan (3.D.5) 67

LEESWIJZER

Het CO_2-managementdossier bestaat uit verschillende documenten. Dit klimaattransitieplan bevat de belangrijkste informatie over het CO_2-managementsysteem van de organisatie. Dit document is als volgt opgebouwd:

- Management statement en energiebeleid
- Algemene eisen: Beschrijving van de organisatie
- Invalshoek A: Rapportage van CO_2-uitstoot conform ISO 14064-1
- Invalshoek B: Doelstellingen, maatregelen, ambities en voortgang
- Invalshoek C: Communicatie
- Invalshoek D: Samenwerking

Daarnaast zijn er de volgende ondersteunende documenten:

- CO_2-Dashboard (Excel)
- Interne audit (Excel)
- Directiebeoordeling (Presentatie)

CO_2-DASHBOARD

Het CO_2-dashboard is een Excel-tool waarin alle belangrijke gegevens over CO_2-uitstoot en energieverbruik worden bijgehouden. Dit hulpmiddel ondersteunt bij het meten en analyseren van de uitstoot in Scope 1, Scope 2 en Scope 3. Daarnaast geeft dit document inzicht in de kwalitatieve analyse, waarin wordt beoordeeld welke aspecten van de CO_2-uitstoot het belangrijkst zijn voor de organisatie. Aanvullend wordt hier ook de aanwezigheid van overige beïnvloedbare emissies gedocumenteerd.

WAARDEKETENS

De organisatie onderzoekt welke activiteiten van de organisatie het meest bijdragen aan CO_2-uitstoot. Hierbij wordt gekeken naar de omvang van de CO_2-uitstoot, de belangrijkste bronnen van de uitstoot en de mogelijkheden om deze uitstoot te verminderen (zowel korte als middellange termijn).

DIRECTIEBEOORDELING

De directie beoordeelt jaarlijks door middel van de directiebeoordeling of het CO_2-managementsysteem aansluit bij de organisatie. Met als doel het controleren van de effectiviteit van het systeem, het signaleren van verbeterkansen en het nemen van strategische beslissingen.

De directiebeoordeling bestaat uit:

- Input-document: Vaak bestaande uit een PowerPoint met data en analyses.
- Output-document: Een samenvatting van de beslissingen en acties voor het komende jaar.

INTERNE AUDIT

Elk jaar wordt er een interne audit uitgevoerd door een onafhankelijke auditor om te controleren of het CO_2-managementsysteem goed wordt toegepast binnen de organisatie en voldoet aan de eisen. Dit helpt bij het identificeren van verbeterpunten en bij de voorbereiding op de externe audit.

CO_2 PRESTATIELADDER - SKAO PAGINA

Op de CO_2 prestatieladder/ SKAO pagina van de organisatie is de vereiste informatie terug te vinden over de projecten met gunningsvoordeel. Tevens communiceert de organisatie via dit kanaal over haar duurzaamheidsambities.

1. MANAGEMENT STATEMENT EN ENERGIEBELEID

De Wilde NL B.V. streeft naar een duurzame, veilige en toekomstbestendige bedrijfsvoering. Als organisatie willen wij onze energieprestaties en CO_2-uitstoot structureel verbeteren en tegelijkertijd bijdragen aan een duurzame spoorsector. Hierbij sluiten wij aan bij onze missie om veilige en duurzame railinfrastructuur te realiseren en onze visie waarin duurzaamheid, innovatie en continue verbetering centraal staan.

Om deze doelstelling te behalen en invulling te geven aan onze strategische richting is een energiebeleid opgesteld. Dit beleid richt zich op het verminderen van energieverbruik en CO_2-uitstoot door bewuste keuzes te maken in materieel, brandstoffen, gebouwen, transport en werkmethoden. Daarbij zetten wij onder andere in op het gebruik van HVO100, het verduurzamen van ons wagenpark en materieel, het onderzoeken van duurzame energieopwekking op onze vestiging en het stimuleren van hergebruik van materialen binnen projecten.

De voortgang wordt gemonitord door het periodiek registreren en analyseren van energieverbruik, brandstofverbruik en CO_2-uitstoot. De resultaten worden opgenomen in de stuurcyclus van het managementsysteem en minimaal jaarlijks geëvalueerd tijdens de directiebeoordeling. Op basis hiervan worden doelstellingen, maatregelen en het klimaattransitieplan waar nodig bijgesteld.

De directie stelt de benodigde middelen, informatie, capaciteit en financiële middelen beschikbaar om de vastgestelde doelstellingen te realiseren. Voor 2026 zijn hiervoor budgetten opgenomen voor verduurzaming van gebouwen, materieel, voertuigen, innovaties en overige verbetermaatregelen.

De Wilde NL B.V. voldoet aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van energiebesparing, duurzame energie, milieu en CO_2-reductie en volgt ontwikkelingen binnen wet- en regelgeving actief. Wij streven ernaar niet alleen te voldoen aan wettelijke verplichtingen, maar ook continu te zoeken naar mogelijkheden om onze prestaties verder te verbeteren.

De directie is verantwoordelijk voor het integreren van duurzaamheid binnen de bedrijfsprocessen en is nauw betrokken bij het klimaattransitieplan en de uitvoering van het plan van aanpak. Daarbij hecht de directie grote waarde aan het voldoen aan de eisen van het energie- en CO_2-managementsysteem, het behalen van de vastgestelde doelstellingen en het structureel verminderen van de CO_2-uitstoot.

De Wilde NL B.V. committeert zich aan voortdurende verbetering van zowel de energie- en CO_2-prestaties als het energie- en CO_2-managementsysteem. Door periodieke evaluatie, monitoring, innovatie en betrokkenheid van medewerkers werken wij continu aan een verdere verduurzaming van onze organisatie.

2. ALGEMENE EISEN

2.1 ORGANISATIE OMSCHRIJVING

J.A.G. de Wilde Holding B.V. vormt de hoofdentiteit van het concern. Onder de Holding bevinden zich meerdere juridische entiteiten met operationele, ondersteunende en vermogensrechtelijke functies. De operationele bedrijfsactiviteiten worden hoofdzakelijk uitgevoerd door De Wilde NL B.V., De Wilde Technics B.V., Meet in Holland B.V. en Van de Mheen Rail B.V.

Daarnaast bevinden zich binnen de organisatorische grens De Wilde NL Materieel B.V. en Van de Mheen Materieel B.V. In deze entiteiten is materieel juridisch ondergebracht dat binnen de operationele activiteiten van het concern wordt ingezet. De afzonderlijke juridische onderbrenging dient mede voor risicoscheiding.

De Wilde NL B.V. vormt de centrale operationele organisatie binnen het concern en is tevens certificaathouder voor de CO_2-Prestatieladder. De organisatie is actief binnen de Nederlandse railinfrastructuursector en richt zich op het aannemen, voorbereiden en uitvoeren van specialistische werkzaamheden aan railinfrastructuur en betonconstructies. De werkzaamheden worden uitgevoerd op spoorprojecten door heel Nederland. De Wilde NL B.V. beschikt over een centrale vestiging in Vianen met kantoor, werkplaats en opslagterrein.

De belangrijkste activiteiten van De Wilde NL B.V. bestaan uit:

- nieuwbouw, vernieuwing en instandhouding van railinfrastructuur;
- specialistische spoorbouw- en treinbeveiligingswerkzaamheden;
- betonboringen, betonzaagwerkzaamheden en verankeringen.

De activiteiten van De Wilde Spoorwegbouw en De Wilde Betonboringen worden uitgevoerd binnen De Wilde NL B.V. en zijn geen afzonderlijke juridische entiteiten.

Naast De Wilde NL B.V. worden binnen de organisatorische grens operationele activiteiten uitgevoerd door De Wilde Technics B.V., Meet in Holland B.V. en Van de Mheen Rail B.V.

De Wilde Technics B.V. richt zich op technische werkzaamheden en machinebouw en opereert vanuit de gezamenlijke bedrijfslocatie in Vianen.

Meet in Holland B.V. (MiH) voert operationele meetactiviteiten uit en maakt eveneens gebruik van de gezamenlijke bedrijfslocatie en voorzieningen in Vianen.

Van de Mheen Rail B.V. is eind 2025 onderdeel geworden van het concern en opereert vanuit Putten. De onderneming richt zich onder andere op de inzet van railgebonden materieel en krolwerkzaamheden. De beschikbare historische energie- en emissiegegevens van Van de Mheen Rail B.V. over 2025 zijn opgenomen in de gezamenlijke CO_2-footprint. Vanaf 2026 worden de activiteiten, energieverbruiken en CO_2-emissies volledig meegenomen in de reguliere monitoring en uitvoering van het CO_2-managementsysteem.

De Wilde NL Materieel B.V. is opgericht per 01 januari 2026 om materieel in onder te brengen.

Van de Mheen Materieel is een operationele entiteit, gericht op aan- en verkoop en verhuur van materieel.

Naast deze operationele entiteiten bevinden zich binnen het concern juridische entiteiten met een holding-, vastgoed-, materieel-, financiële of administratieve functie. Deze entiteiten en hun relatie tot de organisatorische grens worden nader beoordeeld en toegelicht in paragraaf 2.1.1 Organisatorische grens.

De voornaamste NACE-codes van de organisatie zijn:

- 42.12 – Bouw van spoorwegen;
- 43.99 – Overige gespecialiseerde bouwwerkzaamheden.

Op basis van de criteria uit paragraaf 4.2 van Handboek 4.0 wordt de organisatie binnen de vastgestelde organisatorische grens aangemerkt als een kleine organisatie. De organisatie telt circa 51 medewerkers en de geconsolideerde jaaromzet bedraagt circa €40 miljoen. Hiermee wordt aan ten minste twee van de drie criteria voor een kleine organisatie voldaan. Het balanstotaal is voor deze classificatie niet doorslaggevend. Hierdoor zijn de voor kleine organisaties geldende eisen van toepassing binnen Trede 3 van de CO_2-Prestatieladder.

2.1.1 Organisatiegrens – actuele situatie 2026

De organisatorische grens voor de CO_2-Prestatieladder is vastgesteld conform paragraaf 4.1 van Handboek 4.0. Voor het bepalen van de organisatorische grens is gekozen voor de top-downmethode in combinatie met de consolidatiebenadering operational control.

Als uitgangspunt is het volledige juridische organogram van het concern gehanteerd. J.A.G. de Wilde Holding B.V. is de hoogste juridische entiteit binnen deze concernstructuur en wordt daarom bij toepassing van de top-downmethode aangemerkt als hoofdentiteit.

Vanuit de hoofdentiteit is beoordeeld binnen welke juridische entiteiten operationele bedrijfsactiviteiten plaatsvinden en over welke activiteiten operationele zeggenschap bestaat. Op basis hiervan is bepaald welke activiteiten en bijbehorende energieverbruiken en CO_2-emissies binnen het CO_2-managementsysteem en de CO_2-inventaris worden verantwoord.

Juridische entiteiten waarin geen zelfstandige operationele activiteiten plaatsvinden en die uitsluitend een ondersteunende, administratieve, vastgoed- of vermogensfunctie vervullen, zijn op basis van de gekozen consolidatiebenadering afzonderlijk beoordeeld. Indien geen sprake is van zelfstandige operationele zeggenschap over activiteiten, zijn deze entiteiten buiten de organisatorische grens geplaatst. Relevante energie- en emissiebronnen die vanuit deze entiteiten ter beschikking worden gesteld aan activiteiten binnen de organisatorische grens, worden overeenkomstig het feitelijke operationele gebruik wel volledig in de CO_2-inventaris verantwoord.

CERTIFICAATHOUDER

De Wilde NL B.V. is de certificaathouder voor de CO_2-Prestatieladder.

Hoewel J.A.G. de Wilde Holding B.V. bij toepassing van de top-downmethode als hoofdentiteit wordt aangemerkt, maakt De Wilde NL B.V. volledig onderdeel uit van de vastgestelde organisatorische grens. De tenaamstelling van het certificaat heeft geen invloed op de omvang van deze organisatorische grens.

Deze tenaamstelling sluit aan bij de wijze waarop het concern operationeel naar opdrachtgevers optreedt. Aanbestedingen en inschrijvingen waarvoor het CO_2-Prestatieladdercertificaat relevant is, worden vanuit De Wilde NL B.V. uitgevoerd. Ook de overige managementsysteemcertificaten worden op naam van De Wilde NL B.V. gevoerd. Hiermee blijft voor opdrachtgevers en andere belanghebbenden duidelijk en herkenbaar welke juridische entiteit als certificaathouder optreedt.

De overige juridische entiteiten die op basis van de top-downmethode en de consolidatiebenadering operational control binnen de organisatorische grens vallen, maken onverkort onderdeel uit van dezelfde certificeringsscope.

JURIDISCHE ENTITEITEN BINNEN DE ORGANISATORISCHE GRENS

De volgende juridische entiteiten maken onderdeel uit van de vastgestelde organisatorische grens. De operationele activiteiten en bijbehorende emissies worden uitgevoerd en verantwoord binnen de hieronder genoemde operationele entiteiten.

Juridische entiteit	Functie/activiteiten	Beoordeling
J.A.G. de Wilde Holding B.V. *(KvK 08087472)*	Hoofdentiteit van het concern; geen zelfstandige operationele projectactiviteiten	Binnen organisatorische grens – hoofdentiteit
De Wilde NL B.V. *(KvK 34040262)*	Centrale operationele organisatie; spoorbouw, treinbeveiliging en betonboringen	Binnen organisatorische grens – certificaathouder
De Wilde Technics B.V. *(KvK 55209602)*	Technische en machinebouwactiviteiten	Binnen organisatorische grens
Meet in Holland B.V. *(KvK 55760848)*	Operationele meetactiviteiten	Binnen organisatorische grens
Van de Mheen Rail B.V. *(KvK 51613131)*	Operationele inzet en verhuur van spoorkranen/ krolactiviteiten	Binnen organisatorische grens
De Wilde NL Materieel B.V. *(KvK 97818976)*	Eigendom en interne verhuur van materieel/ risicoscheiding	Binnen organisatorische grens
Van de Mheen Materieel B.V. *(KvK 68711115)*	Eigendom, aan-/verkoop en verhuur van materieel/ risicoscheiding	Binnen organisatorische grens

De relevante scope 1-, scope 2- en, voor zover van toepassing, scope 3-emissies van de activiteiten binnen deze organisatorische grens worden binnen het CO_2-managementsysteem geconsolideerd en verantwoord.

J.A.G. de Wilde Holding B.V.

J.A.G. De Wilde Holding B.V. staat als hoofdentiteit aan het hoofd van de groep en heeft holding- en financieringsactiviteiten. Binnen de Holding is één personeelslid werkzaam.

De Holding vormt bij toepassing van de top-downmethode het uitgangspunt voor de bepaling van de organisatorische grens. De energieverbruiken die samenhangen met het operationele gebruik van de locatie worden binnen de CO_2-administratie verantwoord.

De Wilde NL B.V.

De Wilde NL B.V. is de centrale operationele entiteit en certificaathouder voor de CO_2-Prestatieladder. De bedrijfsactiviteiten bestaan uit spoorbouw, betonboringen en treinbeveiliging. Tot 31 december 2025 waren werkmaterieel, bedrijfsauto's en (kantoor) inventaris binnen deze entiteit ondergebracht. Deze gaan per 01 januari 2026 naar De Wilde NL Materieel B.V.. De Wilde NL B.V. had eind 2025 34 personeelsleden.

Daarnaast worden vanuit De Wilde NL B.V. de aanbestedingen en inschrijvingen voor projecten verzorgd en vindt de centrale aansturing van het CO_2-managementsysteem plaats.

De registratie van elektriciteit, aardgas, bedrijfsauto's en materieel is centraal ingericht. Het verbruik wordt niet afzonderlijk uitgesplitst tussen De Wilde NL B.V., De Wilde Technics B.V. en Meet in Holland B.V., maar volledig meegenomen in de CO_2-administratie van De Wilde NL B.V. Hierdoor worden de betreffende energie- en emissiebronnen binnen de geconsolideerde footprint eenmaal verantwoord.

De Wilde Technics B.V.

De Wilde Technics B.V. is een operationele entiteit. De bedrijfsactiviteiten bestaan uit het ontwikkelen, aanpassen en repareren van machines en het ontwerpen en uitvoeren van constructiewerkzaamheden. Binnen de entiteit zijn machines en (kantoor) inventaris ondergebracht. Er is één personeelslid in dienst. De Wilde Technics B.V. maakt gebruik van de gezamenlijke locatie en centraal georganiseerde energie- en emissiebronnen. Voor zover elektriciteit, aardgas, bedrijfsauto's en materieel reeds centraal via De Wilde NL B.V. worden geregistreerd, worden deze niet nogmaals aan Technics toegerekend. De operationele activiteiten van De Wilde Technics B.V. maken volledig onderdeel uit van de organisatorische grens.

Meet in Holland B.V.

Meet in Holland B.V. is eveneens een operationele entiteit die zich richt op het uitvoeren van inspecties en engineering. Op 31 december 2025 zijn geen afzonderlijke activa binnen deze B.V. ondergebracht en is één personeelslid in dienst.

Meet in Holland B.V. maakt gebruik van de centraal georganiseerde voorzieningen van De Wilde NL B.V. Het hiermee samenhangende energie- en brandstofverbruik wordt niet afzonderlijk aan Meet in Holland B.V. toegerekend, maar is reeds opgenomen in de centrale CO_2-administratie van De Wilde NL B.V. Meet in Holland B.V. maakt wel volledig onderdeel uit van de organisatorische grens.

De overige relevante activiteiten en emissiestromen van Meet in Holland B.V. worden binnen de organisatorische grens meegenomen. Ook hierbij wordt voorkomen dat energie- of emissiebronnen die reeds centraal onder De Wilde NL B.V. zijn verantwoord, nogmaals worden meegenomen.

Van de Mheen Rail B.V.

Van de Mheen Rail B.V. is een operationele entiteit waarvan de bedrijfsactiviteiten bestaan uit de verhuur en operationele inzet van spoorkranen. Binnen deze entiteit zijn volgens de situatie per 31 december 2025 geen afzonderlijke activa ondergebracht en waren acht personeelsleden in dienst.

Van de Mheen Rail B.V. is eind 2025 onderdeel geworden van het concern. De beschikbare historische energie- en emissiegegevens over 2025 zijn meegenomen in de gezamenlijke CO_2-footprint. Waar afzonderlijke gegevens ontbraken, zijn onderbouwde schattingen toegepast. Vanaf 2026 vindt structurele monitoring plaats binnen het reguliere CO_2-managementsysteem.

Materieel dat juridisch is ondergebracht in Van de Mheen Materieel B.V., maar wordt ingezet voor de operationele activiteiten van Van de Mheen Rail B.V., wordt overeenkomstig het feitelijke gebruik binnen de CO_2-inventaris verantwoord.

De Wilde NL Materieel B.V.

De Wilde NL Materieel B.V. is opgericht om het materieel vanaf 1 januari 2026 afzonderlijk juridisch onder te brengen. Over 2025 vonden binnen deze entiteit nog geen bedrijfsactiviteiten plaats, waren geen activa ondergebracht, was geen personeel in dienst en vonden geen onderlinge transacties plaats.

Vanaf 2026 wordt materieel vanwege risicoscheiding juridisch in deze entiteit ondergebracht. Het materieel wordt ingezet voor de operationele werkzaamheden van De Wilde NL B.V. Het daadwerkelijke brandstof- en energieverbruik van dit materieel wordt binnen de CO_2-administratie verantwoord overeenkomstig het feitelijke operationele gebruik.

Van de Mheen Materieel B.V.

Van de Mheen Materieel B.V. is een operationele entiteit waarvan de bedrijfsactiviteiten bestaan uit de aan- en verkoop en verhuur van materieel. Binnen deze entiteit zijn inventaris, kranen en vervoersmiddelen ondergebracht. Er is geen personeel rechtstreeks in deze B.V. in dienst.

Het materieel wordt ingezet voor de operationele activiteiten van Van de Mheen Rail B.V. en wordt tussen de entiteiten intern ter beschikking gesteld/verhuurd. De afzonderlijke juridische onderbrenging van het materieel dient mede voor risicoscheiding.

Voor de CO_2-inventaris wordt uitgegaan van het feitelijke gebruik van het materieel. Het daarmee samenhangende brandstof- en energieverbruik wordt binnen de CO_2-administratie verantwoord. Intercompany verhuur wordt daarbij niet als een aanvullende externe waardeketenrelatie behandeld, zodat dubbeltelling wordt voorkomen.

Beide Materieel-B.V.'s maken onderdeel uit van de organisatorische grens, omdat het daarin ondergebrachte materieel rechtstreeks en structureel wordt ingezet voor de operationele activiteiten binnen het concern. De afzonderlijke juridische onderbrenging vanuit risicoscheiding verandert het feitelijke operationele gebruik niet. De bijbehorende energie- en emissiestromen worden overeenkomstig dit feitelijke gebruik binnen de CO_2-inventaris verantwoord.

OVERIGE JURIDISCHE CONCERNENTITEITEN

Juridische entiteit	Functie/activiteiten	Beoordeling
SmartRail B.V. *(KvK 59218959)*	Financiële/administratieve functie	Buiten organisatorische grens – geen zelfstandige operationele activiteiten
J.A.G. De Wilde Vastgoed B.V. *(KvK 97814180)*	Eigendom bedrijfspand Vianen	Buiten organisatorische grens – geen zelfstandige operationele projectactiviteiten
De Wilde MainRail B.V. *(KvK 98953516)*	Momenteel lege vennootschap	Buiten organisatorische grens – geen operationele activiteiten

Het niet als afzonderlijke operationele entiteit opnemen van bovenstaande vennootschappen betekent niet dat relevante energie- of emissiebronnen die juridisch aan deze entiteiten zijn verbonden buiten de CO_2-inventaris worden gehouden. Voor de consolidatiebenadering *operational control* wordt gekeken naar de feitelijke operationele zeggenschap en het gebruik van de betreffende energie- en emissiebronnen. Het energieverbruik van het pand in Vianen en het brandstof- en energieverbruik van materieel dat binnen de operationele activiteiten wordt ingezet, worden daarom volledig binnen de CO_2-inventaris verantwoord. Intercompany transacties worden waar nodig geëlimineerd om dubbeltelling te voorkomen.

SmartRail B.V.

SmartRail B.V. betreft een administratieve entiteit. Binnen de B.V. vinden geen operationele bedrijfsactiviteiten plaats, zijn geen relevante activa ondergebracht en is geen personeel in dienst. De entiteit heeft daarmee geen zelfstandige operationele energie- of emissiebronnen.

J.A.G. de Wilde Vastgoed B.V.

J.A.G. de Wilde Vastgoed B.V. is opgericht om het bedrijfspand vanaf 1 januari 2026 juridisch onder te brengen. Binnen deze entiteit vinden geen operationele projectactiviteiten plaats en is geen personeel in dienst.

Het juridisch eigendom van het pand betekent niet dat de operationele zeggenschap over het gebruik en de daarmee samenhangende energiestromen bij J.A.G. de Wilde Vastgoed B.V. ligt. De operationele activiteiten op de locatie worden uitgevoerd door de entiteiten binnen de organisatorische grens. De facturen voor gas en elektriciteit worden door De Wilde NL B.V. betaald en het volledige relevante energieverbruik van de locatie wordt binnen de CO_2-inventaris verantwoord.

Op basis van de gekozen consolidatiebenadering operational control is J.A.G. de Wilde Vastgoed B.V. daarom niet als afzonderlijke operationele entiteit binnen de organisatorische grens opgenomen. Het energieverbruik van het pand blijft volledig binnen de CO_2-inventaris verantwoord.

De Wilde MainRail B.V.

De Wilde Main Rail B.V. betreft een tussenholding met holding- en financieringsactiviteiten. Binnen de entiteit zijn geen operationele activa ondergebracht en is geen personeel in dienst.

Binnen De Wilde Main Rail B.V. vinden daarmee geen zelfstandige operationele projectactiviteiten plaats en zijn geen zelfstandige operationele energie- of emissiebronnen aanwezig.

CONCLUSIE ORGANISATORISCHE GRENS

Op basis van het juridische organogram, de top-downmethode en de consolidatiebenadering operational control is J.A.G. de Wilde Holding B.V. aangemerkt als hoofdentiteit. De Wilde NL B.V. is certificaathouder. De organisatorische grens omvat daarnaast De Wilde Technics B.V., Meet in Holland B.V., Van de Mheen Rail B.V., De Wilde NL Materieel B.V. en Van de Mheen Materieel B.V.

De overige juridische concernentiteiten zijn afzonderlijk beoordeeld op hun functie, operationele activiteiten en relatie met de activiteiten binnen de organisatorische grens. Relevante energie- en emissiebronnen die juridisch aan deze entiteiten zijn verbonden maar operationeel worden ingezet binnen de organisatorische grens, worden volledig in de CO_2-inventaris verantwoord. Hiermee wordt voorkomen dat relevante emissies buiten beschouwing blijven of dubbel worden geteld.

2.2 PLANNING

De Wilde NL B.V. beschikt over een energie- en CO_2-managementsysteem waarmee het energieverbruik en de CO_2-uitstoot worden gemonitord, beheerst en waar mogelijk verminderd. Het systeem wordt ingericht en onderhouden volgens de Plan-Do-Check-Act (PDCA)-cyclus.

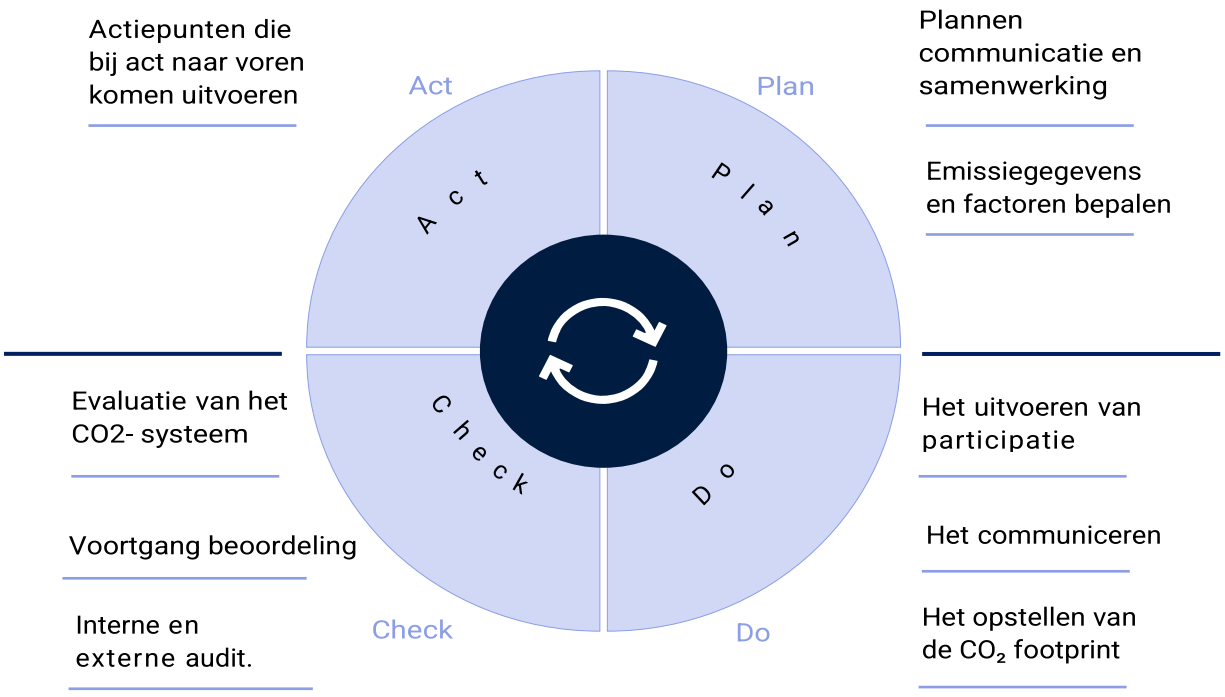
In de **Plan-fase** worden op basis van de eisen van de CO_2-Prestatieladder de doelstellingen, maatregelen, verantwoordelijkheden en benodigde processen vastgesteld. Daarbij worden tevens relevante risico's en kansen geïdentificeerd. (zie planning in de map "algemeen")

In de **Do-fase** worden de geplande maatregelen uitgevoerd en waar mogelijk geïntegreerd in de reguliere bedrijfs- en projectprocessen. Medewerkers en sleutelpersonen worden hierbij betrokken vanuit hun eigen taken en verantwoordelijkheden.

In de **Check-fase** wordt beoordeeld of de maatregelen worden uitgevoerd en of de gestelde CO_2- en energiedoelstellingen worden behaald. Dit gebeurt onder andere door monitoring van energie- en emissiegegevens, voortgangsrapportages en interne audits. Afwijkingen en verbeterpunten worden vastgelegd en geanalyseerd.

In de **Act-fase** worden op basis van de resultaten en evaluaties maatregelen waar nodig bijgesteld en worden corrigerende en verbeteracties doorgevoerd. Hiermee wordt het energie- en CO_2-managementsysteem continu verbeterd.

De inrichting van de PDCA-cyclus binnen De Wilde NL B.V. is nader vastgelegd in het kwaliteitsmanagementplan. Via onze interne CO_2- planning wordt geborgd dat deze cyclus periodiek wordt doorlopen, zodat de CO_2- en energieprestaties structureel worden bewaakt en waar nodig worden bijgestuurd.



2.3 WETGEVING EN RISICOBEHEER

Binnen de vastgestelde organisatorische grens wordt relevante wet- en regelgeving op het gebied van energie, milieu en CO_2-reductie gevolgd via het bestaande KAM-managementsysteem. Wijzigingen in wetgeving, certificeringseisen en relevante beleidsontwikkelingen worden periodiek beoordeeld op de mogelijke gevolgen voor de organisatie en de activiteiten binnen de organisatorische grens en voor het klimaattransitieplan.

Om op de hoogte te blijven van relevante ontwikkelingen wordt onder andere gebruikgemaakt van informatie vanuit SCCM, Stichting Positieve Impact, SKAO, brancheorganisaties en externe deskundigen. Relevante wijzigingen worden waar nodig verwerkt in het beleid, de doelstellingen, het Plan van Aanpak en het CO_2-dashboard.

Naast wet- en regelgeving worden ook de risico's en kansen die van invloed kunnen zijn op het behalen van de CO_2- en energiedoelstellingen periodiek beoordeeld. Hierbij wordt onder andere gekeken naar technische, organisatorische en externe ontwikkelingen die de uitvoering van reductiemaatregelen kunnen vertragen of juist kansen bieden voor verdere verduurzaming.

Voorbeelden hiervan zijn de beschikbaarheid van emissiearm of emissievrij materieel en bedrijfsvoertuigen, netcapaciteit en laadinfrastructuur, beschikbaarheid van duurzamere materialen, afhankelijkheid van opdrachtgevers en leveranciers en de kwaliteit en beschikbaarheid van emissiegegevens. Hierbij worden ook relevante verschillen en ontwikkelingen binnen de afzonderlijke operationele entiteiten en locaties binnen de organisatorische grens betrokken.

De belangrijkste CO_2- en energierisico's worden afzonderlijk vastgelegd en gekoppeld aan passende beheersmaatregelen. De voortgang wordt periodiek geëvalueerd. Indien ontwikkelingen gevolgen hebben voor de haalbaarheid van maatregelen of doelstellingen, wordt beoordeeld of aanpassing van het Plan van Aanpak, de planning of de doelstellingen noodzakelijk is.

Het bestaande milieuaspectenregister, dat onderdeel uitmaakt van het ISO 14001-managementsysteem, blijft de basis voor het identificeren en beoordelen van de relevante milieuaspecten en milieueffecten. Toepasselijke wet- en regelgeving en overige complianceverplichtingen worden afzonderlijk beheerd en periodiek beoordeeld via het wet- en regelgevingsregister. CO_2- en energierisico's en -kansen die specifiek van invloed zijn op het behalen van de doelstellingen worden aanvullend vastgelegd en gevolgd binnen het CO_2-managementsysteem.

Een overzicht van de voor de entiteiten en activiteiten binnen de organisatorische grens relevante en mogelijk relevante wet- en regelgeving, inclusief de beoordeling van de toepasselijkheid en de wijze van borging, is opgenomen in het afzonderlijke Wet- en regelgevingsregister.

2.4 CO_2 PRESTATIELADDER PROJECT

Een project met gunningvoordeel is een project van een organisatie waarbij de CO_2-Prestatieladder een rol heeft gespeeld in de aanbesteding. Hierbij is het niet relevant of het gunningvoordeel wel of niet doorslaggevend is geweest bij het verkrijgen van de opdracht, of op welke manier de CO_2-Prestatieladder in de aanbesteding is gevraagd.

Er liepen in het rapportagejaar 2025-2026 projecten met gunningvoordeel. Dit zijn:

2025				
Projectnummer	Projectnaam	CO_2 gegund	Uitvoeringsperiode	Opdrachtgever
252138	BBV Noord 2023-2024	j	1 mei 2022 t/m Q2-2026	ProRail
252431	**Rheden saneren 4 Nabo's**	**j**	**2025**	**ProRail**
252437	**Maastricht Vise**	**j**	**Wk 26 & 37 - 2025**	**ProRail**
252433	**Herstelwerkzaamheden divers ZO**	**j**	**2025**	**ProRail**
222506	Beton herstel Almere CS	j	Weekend wk 30, 31, 32 en 33-2026	ProRail

2026				
Projectnummer	Projectnaam	CO_2 gegund	Uitvoeringsperiode	Opdrachtgever
252138	**BBV Noord 2023-2024**	**j**	**1 mei 2022 t/m Q2-2026**	**ProRail**
222506	**Beton herstel Almere CS**	**j**	**Weekend wk 30, 31, 32 en 33-2026**	**ProRail**
252530	**RIP Hoorn**	**j**	**Weekend wk 41-2026**	**ProRail**
252532	**BBV Noord 2026**	**j**	**Weekend wk 38, wk 41/42 en weekend wk 50-2026**	**ProRail**

De documentatie van de projecten is opgenomen in het Project Impact Dashboard op de SKAO-pagina.

3. VOORTGANG CO_2-UITSTOOT EN ENERGIEVERBRUIK

(Invalshoek A: Inzicht)

3.1 CO_2-FOOTPRINT

De CO_2-footprint is opgesteld in het CO_2-dashboard, conform het GHG protocol. In het dashboard is ook het kwaliteitsmanagementplan voor de verschillende emissiestromen opgenomen. In dit overzicht is per datapunt aangegeven welke onzekerheden en verbeterpunten zijn geïdentificeerd. De footprint is opgesteld aan de hand van Tank-to-Wheel emissiefactoren.

De CO_2-footprint is opgesteld conform het GHG Protocol en gebaseerd op de emissiefactoren van de CO_2-Prestatieladder. Eventuele emissies van andere broeikasgassen dan CO_2 zijn, voor zover van toepassing, verwerkt in de gehanteerde emissiefactoren en gerapporteerd als CO_2-equivalenten (CO_2e). De invloed van deze overige broeikasgassen op de totale CO_2-footprint is verwaarloosbaar.

OVERZICHT CO_2-EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE			2025	Heel jaar	
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	AANTAL 2025	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO_2 per eenheid)	UITSTOOT (ton CO_2)	
Aardgasverbruik	20.197,0	m3	1.779,0	35,9	4%
Acetyleen	400,0	kg	3.187,0	1,3	0%
Brandstofverbruik - HVO100	26.224,0	liter	26,0	0,7	0%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - benzine (Aspen)	3.780,0	liter	2.139,0	8,1	1%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	257.567,8	liter	2.462,0	634,1	67%
Brandstofverbruik heftruck - LPG	4.172,6	liter	1.625,0	6,8	1%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	24.199,0	liter	2.139,0	51,8	5%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	78.380,8	liter	2.462,0	193,0	20%
Gasvulling Argon B50 Tig	100,0	liter	-	-	0%
Gasvulling menggas B50 Mig Mag (200 bar)	250,0	liter	58,9	0,0	0%
Propaan	1.322,2	liter	1.530,0	2,0	0%
Weldmix	360,0	liter	53,0	0,0	0%
			Totaal scope 1	933,7	

3.1.1 Scope 1 & 2

De totale Scope 1-uitstoot binnen de organisatorische grens bedraagt over 2025 circa 933,7 ton CO_2 en heeft betrekking op de activiteiten vanuit de vestigingen Vianen en Putten.

Het dieselverbruik van bedrijfsmiddelen en materieel vormt met circa 634,1 ton CO_2 (67%) veruit de grootste emissiestroom. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het zware en specialistische materieel van Van de Mheen, waaronder krollen, vrachtwagens, shovels en de trilwals. Het dieselverbruik van het wagenpark volgt met circa 193,0 ton CO_2 (20%). Samen zijn deze dieselstromen verantwoordelijk voor circa 89% van de Scope 1-uitstoot.

Het benzineverbruik van het wagenpark bedraagt circa 51,8 ton CO_2 (5%) en het aardgasverbruik van de vestigingen Vianen en Putten gezamenlijk circa 35,9 ton CO_2 (4%). De overige Scope 1-emissiestromen hebben afzonderlijk een beperkte bijdrage.

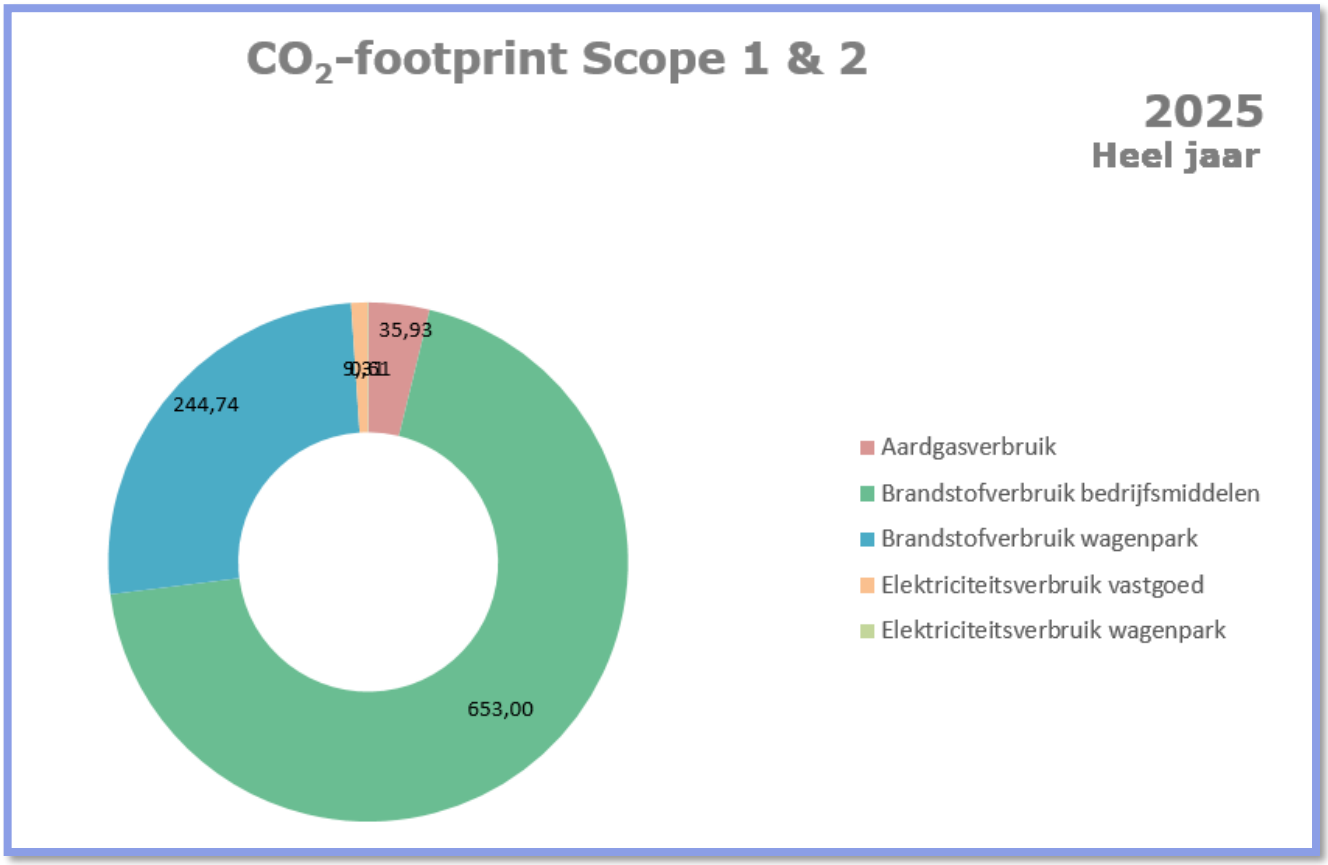
De marktgebaseerde Scope 2-uitstoot bedraagt circa 9,9 ton CO_2 en is daarmee beperkt ten opzichte van Scope 1. Deze uitstoot is afkomstig van het gebruik van grijze elektriciteit in Putten en opladen bedrijfswagens buiten Vianen; het overige elektriciteitsverbruik betreft groene stroom en leidt marktgebaseerd niet tot CO_2-uitstoot.

Door de toevoeging van Van de Mheen ligt het zwaartepunt van de footprint duidelijk bij het dieselverbruik van zwaar en specialistisch materieel. Het verminderen en verduurzamen van dit brandstofverbruik vormt daarmee een belangrijk aandachtspunt voor verdere CO_2-reductie.

Zie het CO_2-dashboard voor de berekening van de footprint, de gehanteerde emissiefactoren en de toelichting op de datakwaliteit.

Onderstaande afbeelding toont het location-based elektriciteitsverbruik.

Market based					
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	**AANTAL**	**EENHEID**	**CONVERSIEFACTOR** (g CO_2 per eenheid)	**UITSTOOT** (ton CO_2)	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	22.492	kWh	414,0	9,3	1%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	96.757	kWh	-	-	0%
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	1.469	kWh	414,0	0,6	0%
			-	-	
			Totaal scope 2	**9,9**	
TOTALE EMISSIES SCOPE 1 en 2				**943,6**	100%



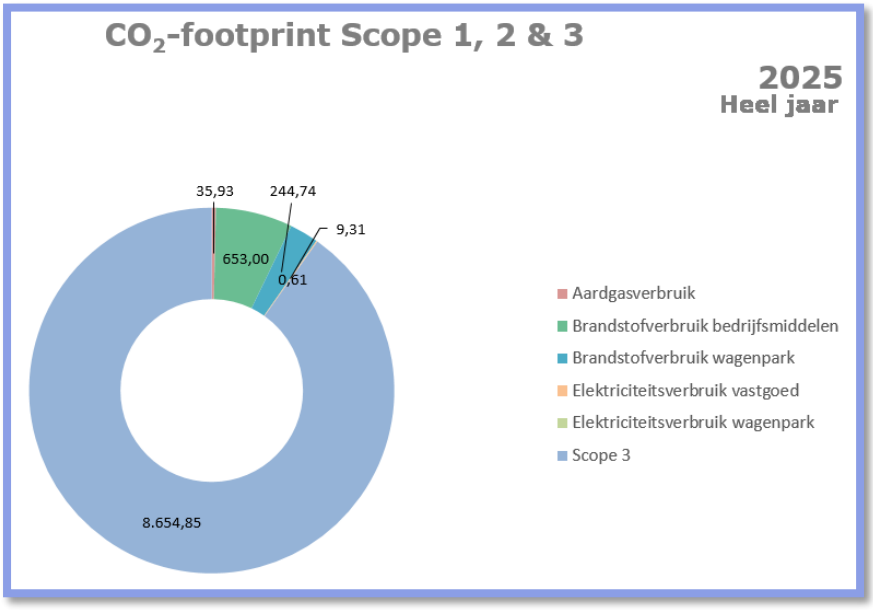
3.1.2 Scope 3

De Scope 3-uitstoot bedraagt over 2025 in totaal circa 8.654,8 ton CO_2. Het grootste aandeel wordt veroorzaakt door aangekochte goederen en diensten met circa 5.447,5 ton CO_2 (63%), gevolgd door productieafval met circa 2.542,1 ton CO_2 (29%). Samen zijn deze twee categorieën verantwoordelijk voor circa 92% van de totale Scope 3-uitstoot.

De overige upstream emissies bestaan voornamelijk uit upstream transport en distributie met circa 359,0 ton CO_2 (4%) en brandstof- en energie-gerelateerde activiteiten die niet in Scope 1 en 2 zijn opgenomen met circa 304,1 ton CO_2 (4%). Woon-werkverkeer heeft met circa 2,2 ton CO_2 een zeer beperkte bijdrage aan de totale Scope 3-footprint.

Binnen de huidige inventarisatie zijn geen materiële downstream Scope 3-emissies geïdentificeerd. De belangrijkste mogelijkheden voor beïnvloeding en reductie binnen Scope 3 liggen daarom in de upstream waardeketen, met name bij de inkoop van goederen en diensten, materiaalkeuzes, afvalstromen en de samenwerking met leveranciers en onderaannemers.

Scope 3	2025
	UITSTOOT (ton CO2)
Aangekochte goederen en diensten	5.447,5
Kapitaal goederen	
Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2)	304,1
Upstream transport en distributie	359,0
Productieafval	2.542,1
Zakelijk reizen	
Woon-werkverkeer	2,2
Upstream geleaste activa	
Totaal Upstream	8.654,8
Downstream transport en distributie	
Ver- of bewerken van verkochte producten	
Gebruik van verkochte producten	
End-of-life verwerking van verkochte producten	
Downstream geleaste activa	
Franchisehouders	
Investeringen	
Totaal Downstream	-
TOTALE EMISSIES SCOPE 3	8.654,8



3.1.3 Niet-CO_2-broeikasgassen

Binnen de organisatie is onderzocht of deze overige emissie bronnen aanwezig zijn. Uit dit onderzoek blijkt dat er koelgassen worden gebruikt in de airco units, echter is dit een gesloten systeem waardoor er geen lekkage is en dus geen bijvullen van koelgassen.

3.2 ENERGIEBALANS

Het energieverbruik is opgesteld in het CO_2-dashboard.

OVERZICHT ENERGIE VERBRUIK GEHELE ORGANISATIE			2025	Heel jaar	
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	**AANTAL**	**EENHEID**	**Conversiefactor (GJ per eenheid)**	**GJ**	
Aardgasverbruik	20197	m3	0,0317	639	4%
Acetyleen	400	kg	0,0160565	6	0%
Brandstofverbruik - HVO100	26224	liter	0,03454	906	6%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - benzine (Aspen)	3780	liter	0,03131	118	1%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	257567,8	liter	0,0359	9247	61%
Brandstofverbruik heftruck - LPG	4172,63	liter	0,02423	101	1%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	24199,04	liter	0,03131	758	5%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	78380,79	liter	0,0359	2.814	19%
Gasvulling Argon B50 Tig	100	liter	-	-	0%
Gasvulling menggas B50 Mig Mag (200 bar)	250	liter	-	-	0%
Propaan	1322,16	liter	0,0231	31	0%
Weldmix	360	liter	-	-	0%
	0		-	-	0%
			Totaal scope 1	**14620**	
Market based					
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	**AANTAL**	**EENHEID**	**Conversiefactor (GJ per eenheid)**	**GJ**	
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	22492	kWh	0,0036	80,97	1%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	96757	kWh	0,0036	348,3	2%
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	1468,73	kWh	0,0036	5,3	0%
	0			0,0	0%
			Totaal scope 2	**434,6**	
TOTAAL ENERGIEVERBRUIK				**15.054,2**	100%

Het totale energieverbruik binnen de organisatorische grens bedraagt over 2025 circa 15.054 GJ en heeft betrekking op de activiteiten vanuit de vestigingen Vianen en Putten. Het energieverbruik wordt voornamelijk bepaald door brandstoffen voor materieel en het wagenpark.

Diesel voor bedrijfsmiddelen en materieel vormt met circa 9.247 GJ (61%) de grootste energiestroom en is voornamelijk afkomstig van het zware en specialistische materieel van Van de Mheen Rail B.V., inclusief de vrachtwagens. Diesel voor het wagenpark volgt met circa 2.814 GJ (19%) en heeft betrekking op het wagenpark van De Wilde NL B.V. en de MAN-bus van Van de Mheen. Samen vertegenwoordigen deze dieselstromen circa 80% van het totale energieverbruik.

HVO100 vertegenwoordigt circa 906 GJ (6%), gevolgd door benzine voor het wagenpark met circa 758 GJ (5%) en aardgas met circa 639 GJ (4%). Het elektriciteitsverbruik heeft met circa 435 GJ (3%) een relatief beperkt aandeel in de totale energiebalans.

De energiebalans laat daarmee zien dat de grootste mogelijkheden voor energiereductie en verduurzaming liggen bij het dieselverbruik van zwaar en specialistisch materieel en het wagenpark. Deze energiestromen vormen dan ook belangrijke aandachtspunten binnen de reductiestrategie van De Wilde.

3.2.1 Energiebeoordeling

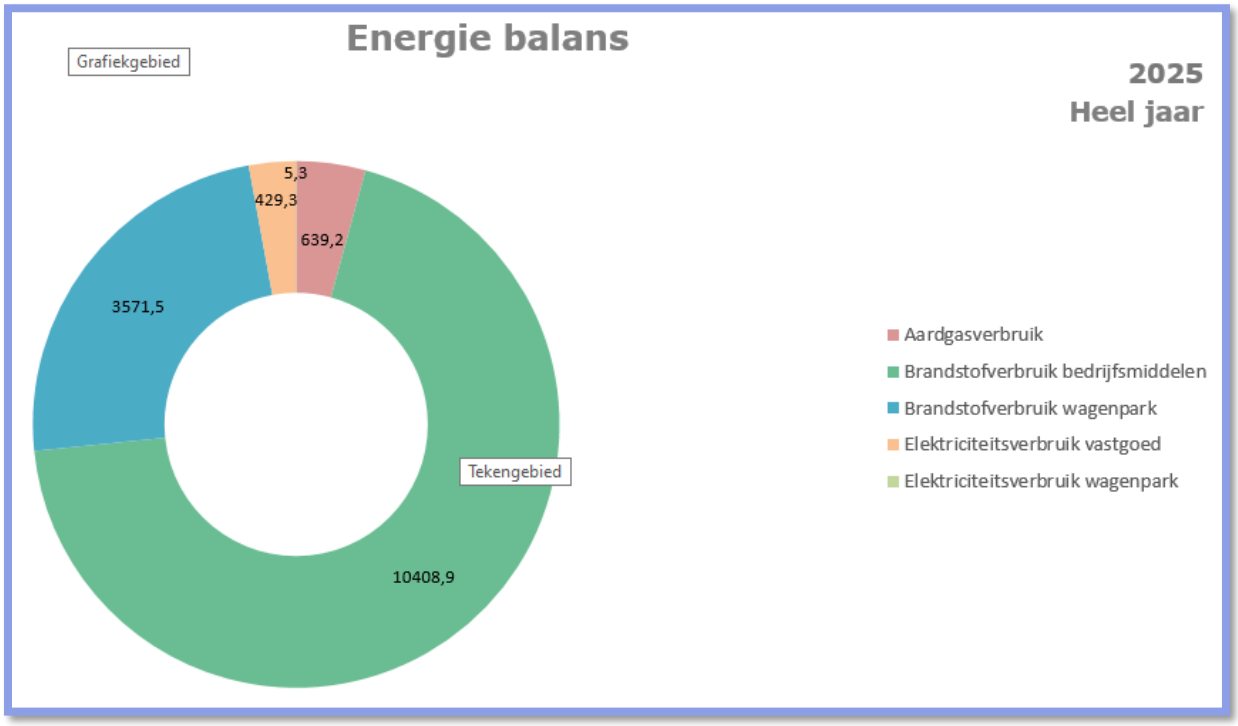
Een belangrijk onderdeel van het energieplan is inzichtelijk maken waar binnen de organisatie de meeste energie wordt verbruikt. Hierbij wordt beoordeeld welke processen en activiteiten de grootste invloed hebben op het energieverbruik en waar mogelijkheden liggen om het energieverbruik verder te reduceren.

De energiestromen die in 2025 gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor circa 91% van het totale energieverbruik binnen de organisatorische grens zijn:

- Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen/materieel – diesel (61%);
- Brandstofverbruik wagenpark – diesel (19%);
- Brandstofverbruik HVO100 (6%);
- Brandstofverbruik wagenpark – benzine (5%).

Deze energiestromen vormen daarmee de belangrijkste aandachtsgebieden voor het verminderen en verduurzamen van het energieverbruik. Het zwaartepunt ligt duidelijk bij het dieselverbruik van bedrijfsmiddelen en materieel. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het zware en specialistische materieel van Van de Mheen, waaronder de krollen, vrachtwagens, shovels en trilwals.

Het dieselverbruik van het wagenpark bestaat uit het wagenpark van De Wilde NL B.V. en het voor 2025 geschatte aandeel van de MAN-bus van Van de Mheen.



WAGENPARK DE WILDE NL B.V.:

Het werkelijke brandstofverbruik van het wagenpark van De Wilde NL B.V. wordt gemonitord door het aantal getankte liters te relateren aan het totaal aantal gereden kilometers. In 2025, het nieuwe referentiejaar, is in totaal 1.077.644 kilometer gereden en 88.953 liter brandstof getankt. Dit komt overeen met een gemiddeld brandstofverbruik van 8,25 liter per 100 kilometer (1 liter op 12,11 kilometer).

De tabel hieronder heeft uitsluitend betrekking op het wagenpark van De Wilde NL B.V.

Gemiddeld verbruik	2017	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Km op benzine	n.v.t.	122.373	104.453	153.175	246.749	409.198	315.489	291.937
Km op diesel	n.v.t.	871.347	778.161	893.383	871.564	666.056	603.809	785.707
Totaal gereden kilometers	**1.089.591**	**993.720**	**882.614**	**1.046.558**	**1.118.313**	**1.075.254**	**919.298**	**1.077.644**
Getankte liters benzine	7.550	13.183	49.470	14.222	19.490	26.772	24.328	24.066
Getankte liters diesel	79.345	69.520	23.848	72.912	65.760	58.053	55.563	64.887
Totaal getankte liters	**86.895**	**82.703**	**74.838**	**87.134**	**85.250**	**84.825**	**79.891**	**88.953**
1l op … km	12,54	12,02	11,77	12,01	13,13	12,68	11,59	12,11
…l / 100	7,96	8,32	8,5	8,33	7,62	7,89	8,63	8,25

Ten opzichte van 2024 is het aantal gereden kilometers met ongeveer 17% gestegen, terwijl het totale brandstofverbruik met circa 11% is toegenomen. Hierdoor is het gemiddelde brandstofverbruik verbeterd van 8,63 l/100 km in 2024 naar 8,25 l/100 km in 2025, een verbetering van circa 4,4%.

Het dieselverbruik is voor circa 97% toe te schrijven aan de bedrijfsbussen, terwijl benzine volledig wordt gebruikt door personenauto's. De samenstelling van het wagenpark en de aard van de werkzaamheden hebben invloed op het gemiddelde verbruik. Voor de uitvoering van spoorprojecten zijn onder andere zwaardere bedrijfsbussen en een terreinwagen noodzakelijk.

De Wilde NL B.V. zet de verduurzaming van het wagenpark voort. Bij vervanging van personenauto's wordt waar mogelijk gekozen voor elektrische voertuigen. Voor bedrijfsbussen wordt per vervangingsmoment beoordeeld of een elektrisch alternatief praktisch inzetbaar is, waarbij onder andere actieradius, laadmogelijkheden en inzet op projectlocaties worden meegewogen.

DE WILDE NL B.V. – ZWAAR MATERIEEL EN VERDUURZAMING MATERIEELPARK

De Wilde NL B.V. beschikt over een eigen materieelpark dat wordt aangevuld met ingehuurd materieel wanneer dit voor de uitvoering van projecten noodzakelijk is. Het eigen materieelpark bestaat uit een combinatie van zwaar materieel, specialistisch spoormaterieel, hef- en hijsmiddelen, aggregaten, compressoren en elektrisch en brandstof aangedreven handgereedschap.

De samenstelling van het materieelpark laat zien dat verschillende energiedragers naast elkaar worden gebruikt. Een deel van het materieel is reeds volledig elektrisch of accu-aangedreven, waaronder heftrucks, slagmoersleutels, spoorstaafboormachines, doorslijpers en diverse vaste hijsmiddelen. Voor een deel van het zwaardere en specialistische materieel is De Wilde nog afhankelijk van verbrandingsmotoren, omdat voor deze toepassingen nog niet altijd een technisch en praktisch geschikt emissieloos alternatief beschikbaar is.

Voor dieselmaterieel wordt waar mogelijk HVO100 toegepast. HVO100 wordt daarbij gezien als een transitiebrandstof waarmee de CO_2-uitstoot van bestaand materieel kan worden beperkt zolang volledige elektrificatie nog niet haalbaar is. Voor klein materieel wordt daarnaast nog beperkt gebruikgemaakt van Aspen en andere brandstoffen.

WAGENPARK VAN DE MHEEN RAIL B.V.:

Het wagenpark van Van de Mheen Rail B.V. bestaat voor deze indeling uit één MAN-bus. De vier dieselvrachtwagens worden vanwege hun functie en inzet voor de operationele werkzaamheden tot de bedrijfsmiddelen/materieel gerekend en worden daar verantwoord.

Over 2025 is het brandstofverbruik niet afzonderlijk per voertuig of materieelstuk geregistreerd. De MAN-bus tankt, net als het overige materieel, via dezelfde tankvoorziening in Putten. Het totale geregistreerde dieselverbruik bedroeg 281.018 liter.

Omdat het werkelijke verbruik van de MAN-bus hieruit niet afzonderlijk kan worden bepaald, is voor 2025 een verdeelsleutel toegepast van 5% wagenpark en 95% bedrijfsmiddelen/materieel. Hiermee wordt 14.051 liter diesel toegerekend aan de MAN-bus en 266.967 liter aan de bedrijfsmiddelen en het materieel. De verdeling betreft een onderbouwde schatting voor het referentiejaar. Deze verdeelsleutel zal pas in 2026 bijgesteld kunnen worden zodra wij meer inzicht hebben in het totale verbruik.

Omdat geen volledige registratie van de gereden kilometers en het afzonderlijke brandstofverbruik van de MAN-bus beschikbaar is, kan voor 2025 nog geen betrouwbaar kengetal in liter per 100 kilometer worden vastgesteld. Voor volgende verslagjaren wordt gestreefd naar een afzonderlijke registratie, zodat het werkelijke verbruik en de ontwikkeling daarvan nauwkeuriger kunnen worden gevolgd.

Bij toekomstige vervanging van de MAN-bus wordt beoordeeld of een energiezuiniger of elektrisch alternatief praktisch inzetbaar is, waarbij onder andere actieradius, laadmogelijkheden en inzet op projectlocaties worden meegewogen.

VAN DE MHEEN RAIL B.V. - ZWAAR MATERIEEL EN VERDUURZAMING MATERIEELPARK

Het materieelpark van Van de Mheen Rail B.V. vormt een belangrijk onderdeel van de operationele bedrijfsvoering en bestaat onder andere uit 16 diesel aangedreven krollen, één elektrische krol, vier dieselvrachtwagens, twee shovels en één trilwals. De vrachtwagens worden vanwege hun functie en operationele inzet binnen de CO_2- en energie-inventaris tot de bedrijfsmiddelen/materieel gerekend.
Het totale geregistreerde dieselverbruik bedroeg over 2025 281.018 liter. Omdat het verbruik niet afzonderlijk per voertuig of materieelstuk is geregistreerd, is voor 2025 een verdeelsleutel toegepast van 95% bedrijfsmiddelen/materieel en 5% wagenpark. Hiermee is 266.967 liter diesel toegerekend aan bedrijfsmiddelen en materieel. Deze energiestroom vormt daarmee het belangrijkste aandachtspunt binnen de energiebeoordeling en CO_2-footprint.

Van de Mheen Rail B.V. beschikt daarnaast over één volledig elektrische krol. Deze wordt bij korte of afzonderlijke diensten op de vestiging in Putten geladen. Bij meerdere opeenvolgende diensten vindt het laden waar mogelijk op locatie bij de opdrachtgever plaats. Het laadverbruik op de eigen vestiging wordt niet afzonderlijk gemeten en is voor 2025 geraamd op 5% van het totale elektriciteitsverbruik van de vestiging Putten. Deze verdeling betreft een schatting en wordt uitsluitend gebruikt om meer inzicht te verkrijgen in het energiegebruik van het materieel.

De verduurzaming van het materieelpark richt zich op het verminderen van het gebruik van fossiele diesel en het vergroten van de inzet van emissiearm en emissievrij materieel waar dit technisch en operationeel haalbaar is. Bij toekomstige vervanging of uitbreiding worden elektrificatie, alternatieve energiedragers en mogelijkheden voor vermindering van energieverbruik en CO_2-uitstoot meegewogen.

BELEID KOMENDE JAREN

De organisatie richt zich de komende jaren op het verder verminderen van het energieverbruik en de CO_2-uitstoot, met prioriteit voor de grootste emissiebronnen. Door de opname van Van de Mheen binnen de organisatorische grens ligt daarbij een belangrijk aandachtspunt bij het dieselverbruik van zwaar materieel en het wagenpark.

Bij vervanging en uitbreiding van materieel en voertuigen wordt waar technisch, praktisch en financieel haalbaar gekozen voor elektrische of andere emissiearme alternatieven. Waar elektrificatie nog niet haalbaar is, wordt gekeken naar duurzamere brandstoffen, waaronder verdere toepassing van HVO100. Tegelijkertijd worden op de vestigingen Vianen en Putten de randvoorwaarden voor verdere elektrificatie ontwikkeld.

Ook binnen de waardeketen wordt ingezet op reductie, met aandacht voor onder andere materiaalgebruik, hergebruik, afvalstromen en samenwerking met leveranciers en onderaannemers.

Hieronder wordt een lijst weergegeven van al het materieel van De Wilde NL B.V. in 2025-2026:

Soort	Merk en type	Brandstof	Gebruik 2025-2026
Heftruck	Toyota	Elektriciteit	Dagelijks
Heftruck	Linde	Gas	Dagelijks
Heftruck	Hancha	Elektrisch	Dagelijks
Heftruck	Manitou M 4.26 CR	Diesel	Alleen op projectlocaties
Verreijker	Ausa T235H	Diesel	Alleen op projectlocaties
Mini graafmachine	Wacker Neuson EZ36	Diesel	Alleen op projectlocaties
Boorinstallatie	Boart Longyear Deltabox 120	Diesel	Ongeveer 140 diensten van 8uur
Betonmixer	Dieci DH 695	Diesel	Niet
Diverse aggregaten	Diverse	(Blauwe) diesel en Aspen	Kleine aggregaten zeer variabel, grote aggregaten voornamelijk bij buitendienststellingen
Diverse compressoren	Diverse	Diesel	Nauwelijks
Diverse slagmoermachines	Stumec / Fasetta / Airtec / Airpress	Aspen	Bij elk spoorproject
Diverse slagmoermachines	Stumec / Fasetta / Airtec / Airpress	elektrisch (6 st.)	Bij (tunnel) spoorprojecten regelmatig
zware slagmoersleutel	Ingersoll Rand	Accu	Bij elk spoorproject
zware slagmoersleutel	Milwaukee	Accu	Bij elk spoorproject
Spoorstaafboor-machines	Cembre LD P1	Aspen	Op bijna elk RET project
Spoorstaafboor-machines	Cembre LD-16B-RP	Accu	Op bijna elk RET project
Diverse Doorslijpers	Husqvarna	Aspen	Op bijna elk RET/Prorail project
2 Doorslijpers	Husqvarna	Accu	Op bijna elk RET/Prorail project
Hydrojet	Falch	diesel	Ongeveer 60 werkdagen
Standkachel BE	Webasto	diesel	Ongeveer 20 werkdagen
Koelmotor Trailer	Carrier	diesel / elektrisch	Ongeveer 20 werkdagen
Bovenloopkraan Technics	Abus	elektrisch	regelmatig
Bovenloopkraan De Wilde	Hijstraditie	elektrisch	regelmatig
Portaalkraan buiten	Demag	elektrisch	(vanaf 1-6 2023) regelmatig
Plafondboorlorrie	Technics	brandstof/elektrisch	niet
Boorlorrie	Technics	brandstof/elektrisch	regelmatig
Lijmlorrie	Technics	brandstof/elektrisch	regelmatig
Lichtbox	Trime	brandstof/elektrisch	Alleen op projectlocaties
Vernevelaar	Dehaco Tera 60	elektrisch	(vanaf 1-7-2024) alleen op projectlocaties
TrT	Mc Culloch	diesel	Alleen op projectlocaties
Panel Lifter	Mc Culloch	diesel	Alleen op projectlocaties

SAMENSTELLING MATERIEELPARK DE WILDE NL B.V.

Uit de inventarisatie blijkt dat met name binnen het klein materieel en handgereedschap de overgang naar elektrisch en accu-aangedreven materieel al zichtbaar is. Het resterende brandstofverbruik concentreert zich voornamelijk bij het zwaardere en specialistische materieel waarvoor elektrificatie technisch of praktisch nog niet altijd haalbaar is. Hier ligt voor de komende jaren de belangrijkste verdere verduurzamingsopgave.

Hieronder wordt een lijst weergegeven van al het materieel van Van De Mheen Rail B.V. in 2025-2026:

Materieellijst Van de Mheen Rail BV								HVO proof
Soort	Fabrikant/ merk	Merk en type	Serienummer	Kenteken	Bouwjaar	Brandstof	Gebruik 2025-2026	JA/NEE
Krol 6	Atlas	160WSR	241M301741	n.v.t.	2008	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor bevestigen
Krol 8	Atlas	160WSR	160S301288	n.v.t.	2010	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor bevestigen
Krol 9 (Elektrisch sinds 2024)	Atlas	160WSR	160S301316 / 3919RR-2	n.v.t.	2012	Elektrisch	Projectlocatie	n.v.t.
Krol 10	Atlas	180WSR	180S301380	n.v.t.	2013	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor/emissiestap bevestigen
Krol 11	Atlas	160WSR	106S301397	n.v.t.	2015	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor/emissiestap bevestigen
Krol 12	Atlas	160WSR	106S301396	n.v.t.	2015	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor/emissiestap bevestigen
Krol 14	Atlas	160WSR	160S301420	n.v.t.	2015	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor/emissiestap bevestigen
Krol 15	Atlas	160WSR	171S301275	n.v.t.	2016	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor/emissiestap bevestigen
Krol 16	Atlas	180WSR	180S301466	n.v.t.	2015	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor/emissiestap bevestigen
Krol 17	Atlas	160WSR	171S301295	n.v.t.	2017	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor bevestigen
Krol 18	Atlas	1404	241M301695	n.v.t.	2006	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor bevestigen
Krol 19	Atlas	160WSR	172S301267	n.v.t.	2020	Diesel	Projectlocatie	Zeer waarschijnlijk geschikt
Krol 20	Atlas	160WSR	172S301276	n.v.t.	2020	Diesel	Projectlocatie	Zeer waarschijnlijk geschikt
Krol 21 (OilQuick)	Atlas	160WSR	172S301295	n.v.t.	2021	Diesel	Projectlocatie	Zeer waarschijnlijk geschikt
Krol 22 (OilQuick)	Atlas	180WSR	172S301315	n.v.t.	2023	Diesel	Projectlocatie	HVO100 geschikt indien TCD 4.1 Stage V
Krol 23 (OilQuick)	Atlas	160WSR	172S301329	n.v.t.	2025	Diesel	Projectlocatie	Zeer waarschijnlijk geschikt – definitieve motorvariant bevestigen
Krol 173	Atlas	1404K	241M301581	n.v.t.	2004	Diesel	Projectlocatie	Waarschijnlijk geschikt – motor bevestigen
Vrachtwagen	Volvo	VTT3R	-	04-BPL-1	2020	Diesel	Dagelijks	ja
Vrachtwagen	Volvo	VTG3T	-	08-BZT-7	2024	Diesel	Dagelijks	ja
Vrachtwagen	Volvo	VTG3T	-	09-BJH-6	2017	Diesel	Dagelijks	ja
Vrachtwagen	SCANIA	A6X2NB	-	63-BRG-5	2017	Diesel	Dagelijks	Ja, mits euro 6 motor
Bus	MAN	MAN TGE (SZN1Z)	-	V-36-FPG	2024	Diesel	Dagelijks	ja
Shovel	Ahlmann	AZ150	-	TGL-60-F	2007	Diesel	Projectlocaties + Putten	Geen informatie beschikbaar
Shovel	Mustang	AL406	-	TGZ-25-V	2009	Diesel	Projectlocaties + Putten	Geen informatie beschikbaar
Trilwals			-	n.v.t.		Diesel	Projectlocatie	Geen informatie beschikbaar
Hogedruk-spuit	NILFISK	MH 4M-200/960 FAX	-	n.v.t.	2024	Diesel	Projectlocatie	Geen informatie beschikbaar

SAMENSTELLING MATERIEELPARK VAN DE MHEEN RAIL B.V.

Uit de inventarisatie blijkt dat het materieelpark van Van de Mheen voor een groot deel bestaat uit zwaar en specialistisch spoormaterieel. Het grootste deel hiervan is momenteel diesel aangedreven. Dit betreft met name de krollen en daarnaast onder andere de shovel en trilwals. Hierdoor vormt diesel op dit moment de belangrijkste energiedrager binnen het materieelpark.

Binnen het materieelpark is reeds een eerste stap naar elektrificatie gezet. Van de Mheen beschikt over één volledig elektrische krol. De elektrische krol wordt afhankelijk van de inzet geladen op de vestiging in Putten of op de projectlocatie.

De verdere verduurzamingsopgave ligt met name bij het zware en specialistische materieel. Bij vervanging of uitbreiding van het materieelpark wordt daarom beoordeeld of elektrisch of ander emissiearm materieel (HVO100) technisch en operationeel toepasbaar is. Daarbij worden onder andere inzetduur, laadmogelijkheden, beschikbare netcapaciteit en de omstandigheden op projectlocaties meegewogen.

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Uit de energiebeoordeling blijkt dat het energieverbruik binnen de organisatorische grens voornamelijk wordt bepaald door het dieselverbruik van materieel en het wagenpark. Met name het zware en specialistische materieel van Van de Mheen vormt hierin een belangrijke energiestroom. De grootste mogelijkheden voor vermindering en verduurzaming van het energieverbruik liggen daarom bij deze onderdelen.

De inzet van HVO100 kan de CO_2-uitstoot van bestaand dieselmaterieel verminderen, maar leidt op zichzelf niet tot een lager energieverbruik. Voor daadwerkelijke energiereductie blijft het daarom van belang om ook het brandstofverbruik te beperken en waar technisch en praktisch mogelijk over te stappen op energiezuinigere of elektrische aandrijftechnieken.

Aanbevolen wordt om:

- ritten, transportbewegingen en de inzet van materieel efficiënt te plannen en onnodige kilometers, draaiuren en stationair draaien te beperken;
- het brandstof- en energieverbruik van materieel en voertuigen verder te monitoren en waar mogelijk nauwkeuriger uit te splitsen;
- bij vervanging of uitbreiding van voertuigen en materieel energiezuinigere, elektrische of andere emissiearme alternatieven te beoordelen;
- waar elektrificatie nog niet haalbaar is, de mogelijkheden voor verdere toepassing van HVO100 te onderzoeken.

3.3 FLEXIBEL ENERGIESYSTEEM & OVERIGE BEÏNVLOEDBARE EMISSIES

Binnen de energietransitie speelt flexibiliteit in het energiesysteem een steeds belangrijkere rol. Door de groei van hernieuwbare energie is het van belang om vraag en aanbod van elektriciteit beter op elkaar af te stemmen. Organisaties kunnen hieraan bijdragen door waar mogelijk het moment en de wijze van energiegebruik aan te passen.

Voor De Wilde NL B.V. wordt daarom beoordeeld in hoeverre het energiegebruik flexibel kan worden ingericht, bijvoorbeeld bij het laden van elektrische voertuigen, het elektriciteitsverbruik op de bedrijfslocatie en toekomstige elektrificatie van materieel.

Daarnaast worden de Overige Beïnvloedbare Emissies (OBE's) beoordeeld. Hierbij gaat het om emissies waarop De Wilde invloed kan uitoefenen door keuzes in bijvoorbeeld energiedrager, techniek, inzet, locatie of tijdstip van energiegebruik. Door deze mogelijkheden in beeld te brengen, kunnen aanvullende kansen voor CO_2-reductie en een efficiënter gebruik van het energiesysteem worden bepaald.

3.3.1 Flexibiliteit van het energiesysteem

De invloed van de organisatie op de flexibiliteit van het energiesysteem heeft betrekking op het elektriciteitsverbruik van de bedrijfslocaties Vianen en Putten. Door de verdere elektrificatie van het wagenpark en materieel zal de elektriciteitsvraag naar verwachting toenemen. Dit geldt met name wanneer meer voertuigen en zwaar materieel elektrisch worden aangedreven en op de eigen bedrijfslocaties worden geladen.

Het moment waarop elektriciteit wordt gebruikt, de beschikbare aansluitcapaciteit en de mate waarin piekbelasting kan worden voorkomen, worden daarmee steeds relevanter. De mogelijkheden verschillen per vestiging en worden daarom locatiespecifiek beoordeeld.

Om het elektriciteitsverbruik beter af te stemmen op de beschikbare capaciteit worden de volgende mogelijkheden beschouwd:

a. Slim laden van elektrische voertuigen (De Wilde NL B.V.)

Op de locatie Vianen wordt bij het laden van elektrische voertuigen reeds gebruikgemaakt van een loadbalancer. Hiermee wordt de beschikbare elektrische capaciteit automatisch verdeeld over de laadpunten en wordt voorkomen dat het gelijktijdig laden van meerdere voertuigen leidt tot een te hoge piekbelasting.

Bij verdere uitbreiding van het elektrische wagenpark en het laadplein wordt beoordeeld of het huidige systeem voldoende capaciteit en functionaliteit biedt. Waar nodig kan het laadmanagement verder worden geoptimaliseerd, bijvoorbeeld door het laadvermogen af te stemmen op de beschikbare aansluitcapaciteit, het actuele elektriciteitsverbruik van de locatie en op termijn de eigen elektriciteitsopwekking en eventuele energieopslag.

Op de locatie Putten is tevens sprake van elektriciteitsvraag voor elektrisch materieel. Van de Mheen beschikt over een elektrische krol die bij korte of afzonderlijke diensten op de eigen locatie wordt geladen. Bij meerdere opeenvolgende diensten vindt het laden waar mogelijk bij de opdrachtgever plaats. Het laadverbruik van de elektrische krol wordt op dit moment nog niet afzonderlijk geregistreerd.

Bij verdere elektrificatie van het materieelpark wordt voor Putten beoordeeld welke laadvoorzieningen en welk laadmanagement noodzakelijk zijn en in hoeverre het laden kan worden afgestemd op de beschikbare aansluitcapaciteit en overige elektriciteitsvraag van de vestiging.

b. Zonnepanelen en afstemming op eigen opwek

De locatie Vianen beschikt op dit moment nog niet over zonnepanelen. Eerst dient het dak te worden vernieuwd. Na uitvoering van deze werkzaamheden is plaatsing van zonnepanelen voorzien, naar verwachting in de periode 2027–2029. Vanaf dat moment kan worden onderzocht hoe het elektriciteitsverbruik, waaronder het laden van elektrische voertuigen en materieel, zoveel mogelijk kan worden afgestemd op momenten van eigen elektriciteitsopwekking.

Op de locatie Putten wordt het bedrijfspand momenteel verder uitgebreid. Het nieuwe kantoorgedeelte is inmiddels gerealiseerd. Bij het ontwerp en de bouw is rekening gehouden met de mogelijkheid om in de toekomst zonnepanelen toe te passen. Op het moment van de overname van Van de Mheen was echter nog geen concreet plan of tijdspad vastgesteld voor de plaatsing hiervan.

De mogelijke realisatie van zonnepanelen op de locatie Putten wordt daarom opgenomen als middellangetermijndoelstelling van de organisatie. Daarbij wordt tevens gekeken naar de toekomstige elektriciteitsbehoefte van de vestiging, waaronder het laden van de elektrische krol en eventuele verdere elektrificatie van het materieelpark. Bij daadwerkelijke realisatie wordt onderzocht in hoeverre het elektriciteitsverbruik kan worden afgestemd op de momenten van eigen opwekking.

c. Voorkomen van piekbelasting en afstemmen energieverbruik

Bij de verdere elektrificatie wordt voor Vianen en Putten niet alleen gekeken naar het laden van voertuigen en materieel, maar naar het totale gelijktijdige elektriciteitsverbruik per vestiging.

Bij toekomstige ontwikkelingen, zoals verdere elektrificatie van het wagenpark en materieel, uitbreiding van laadvoorzieningen en eventuele verduurzaming van de gebouwverwarming, wordt per locatie beoordeeld of de extra elektriciteitsvraag binnen de beschikbare aansluitcapaciteit kan worden ingepast.

Waar nodig kunnen grote elektriciteitsverbruikers in tijd op elkaar worden afgestemd. Ook slim laden, eventuele eigen elektriciteitsopwekking en op termijn energieopslag kunnen worden ingezet om piekbelasting te beperken.

d. Energieopslag

Energieopslag is op dit moment voor Vianen en Putten geen concrete maatregel. Bij toekomstige uitbreiding van elektrische voertuigen en materieel en eventuele realisatie van eigen elektriciteitsopwekking kan per locatie worden onderzocht of tijdelijke opslag van elektriciteit technisch en financieel toegevoegde waarde heeft.

Daarbij worden onder andere het verbruiksprofiel, de laadbehoefte van voertuigen en materieel, eventuele eigen opwekking en de beschikbare net- en aansluitcapaciteit betrokken.

3.3.2 Overige Beïnvloedbare Emissies

Overige beïnvloedbare emissies (OBE's) zijn broeikasgasemissies of emissie-effecten die aanvullend op de reguliere inventarisatie van scope 1, 2 en 3 worden beschouwd en waarop de organisatie invloed kan uitoefenen. Om te bepalen welke OBE-categorieën voor de organisatie relevant zijn, is de OBE-vragenlijst doorlopen. Uit deze beoordeling blijkt dat voor 2025 biogene emissies relevant zijn. Voor de overige categorieën wordt tevens gekeken naar mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

(POTENTIËLE) VERMEDEN EMISSIES:

In 2025 zijn geen vermeden emissies gekwantificeerd. Binnen de werkzaamheden is in eerdere jaren wel sprake geweest van hergebruik van spoorwegmaterialen, zoals dwarsliggers, tegels en overige componenten. Hergebruik kan leiden tot vermeden emissies doordat de productie en inzet van nieuwe materialen geheel of gedeeltelijk wordt voorkomen.

Vanaf 2026 wordt onderzocht hoe het hergebruik van materialen beter kan worden geregistreerd en, waar voldoende betrouwbare gegevens beschikbaar zijn, hoe de daarmee samenhangende vermeden emissies kunnen worden gekwantificeerd. Hierbij wordt voorkomen dat eventuele vermeden emissies worden verrekend met de reguliere scope 1-, 2- en 3-footprint.

BIOGENE EMISSIES

Binnen de organisatorische grens ontstaan biogene CO_2-emissies door het gebruik van brandstoffen met een biogene component. In 2025 betreft dit met name het gebruik van HVO100 bij De Wilde NL B.V. Daarnaast bevatten ook reguliere brandstoffen, zoals diesel B7 en benzine E10, een biogene component.

De biogene CO_2-emissies worden afzonderlijk inzichtelijk gemaakt en niet als fossiele CO_2-emissie binnen scope 1 opgeteld. De berekening en gehanteerde emissiefactoren zijn opgenomen in het CO_2-dashboard.

OBE"S

Biogene emissies

TYPE EMISSIESTROOM	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO_2 per eenheid)	UITSTOOT (ton CO_2)
Brandstofverbruik - HVO100	26.224,0	liter	2.446	64,1
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	257.567,8	liter	176	45,3
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	24.199,0	liter	149	3,6
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	78.380,8	liter	176	13,8
			Totaal	**127**

Binnen het materieelpark van Van de Mheen wordt in het referentiejaar 2025 voornamelijk fossiele diesel gebruikt. Voor de komende jaren wordt onderzocht in hoeverre het gebruik van HVO100 ook voor dit materieel technisch, operationeel en financieel toepasbaar is. HVO100 kan daarbij als transitiebrandstof worden ingezet zolang vervanging door elektrisch of ander emissiearm materieel nog niet plaatsvindt.

CO_2-VERWIJDERINGEN

Binnen de organisatorische grens hebben in 2025 geen activiteiten plaatsgevonden die als CO_2-verwijdering zijn gekwantificeerd. Op dit moment zijn ook geen concrete maatregelen voorzien waarbij CO_2-verwijdering onderdeel vormt van de reductiestrategie.

De bovenstaande kwantificering en beoordeling zijn opgenomen in het CO_2-dashboard. De gehanteerde berekeningsmethoden, emissiefactoren, databronnen en eventuele onzekerheden worden nader toegelicht in het datakwaliteitsmanagementplan.

3.4 WAARDEKETEN

3.4.1 Bedrijfsactiviteiten

Om de belangrijkste bedrijfsactiviteiten te bepalen is een impact- en invloedanalyse uitgevoerd. In deze analyse is gekeken naar de impact van de organisatieactiviteiten op de CO_2-uitstoot en naar de invloed die De Wilde NL B.V. hier op heeft. Voordat deze analyse uitgevoerd kan worden heeft De Wilde NL B.V. al haar activiteiten ingedeeld in verschillende bedrijfsactiviteiten. Deze worden hieronder weergegeven:

Organisatie activiteiten	Omschrijving activiteiten
Nieuwbouw	Bij nieuwbouwactiviteiten realiseert De Wilde NL B.V. zowel reguliere als specialistische spoorweginfrastructuur. De werkzaamheden omvatten onder andere de aanleg van spoorconstructies, perronwerkzaamheden, kraanbanen en industriesporen. Daarnaast is De Wilde gespecialiseerd in indirecte spoorstaafbevestigingen en spoorconstructies op onder andere bruggen, viaducten en in tunnels. De werkzaamheden bestaan uit het volledig opbouwen en monteren van nieuwe spoorconstructies volgens de geldende technische eisen en projectspecificaties.
Vervanging/Renovatie	Bij vervangings- en renovatieprojecten vernieuwt en verbetert De Wilde NL B.V. bestaande spoorinfrastructuur. Dit omvat zowel reguliere spoorwerkzaamheden als specialistische werkzaamheden aan onder andere indirecte spoorstaafbevestigingen en spoorconstructies op bruggen, viaducten en in tunnels. Bestaande onderdelen en constructies worden verwijderd, aangepast, hersteld of vervangen om deze weer te laten voldoen aan de geldende technische eisen en projectspecificaties.
Onderhoud	De onderhoudsactiviteiten van De Wilde NL B.V. zijn gericht op het in stand houden en herstellen van bestaande spoorinfrastructuur. Dit betreft zowel reguliere spoorconstructies als specialistische toepassingen, waaronder indirecte spoorstaafbevestigingen en spoorconstructies op bruggen, viaducten en in tunnels. De werkzaamheden bestaan onder andere uit inspectie, herstel en vervanging van onderdelen, met als doel de veiligheid, beschikbaarheid en levensduur van de spoorinfrastructuur te waarborgen.
Inspecties/Engineering (MiH B.V.)	Binnen inspecties en engineering voert De Wilde NL B.V. metingen, nulinspecties en technische analyses uit aan nieuwe en bestaande spoorconstructies en spoortrajecten. Hiermee wordt inzicht verkregen in de technische staat en de benodigde werkzaamheden. De resultaten vormen input voor ontwerp, engineering, projectvoorbereiding, onderhoudsstrategieën en technische risicoafwegingen.
Betonboringen	De Wilde NL B.V. voert betonboringen en betonzagen uit ten behoeve van spoorbouwkundige en civieltechnische werkzaamheden. Deze werkzaamheden worden onder andere uitgevoerd voor het aanbrengen van bevestigingen en doorvoeren en voor aanpassingen aan betonconstructies. Betonboringen en betonzagen worden ingezet bij zowel nieuwbouw-, renovatie- als onderhoudsprojecten.
Machinebouw (De Wilde Technics B.V.)	Binnen Machinebouw worden technische oplossingen, machines, constructies, hulpmiddelen en maatwerkonderdelen ontwikkeld en gerealiseerd ter ondersteuning van de werkzaamheden van De Wilde NL B.V. Dit omvat onder andere staalconstructies, specifieke hulpstukken en maatwerkapparatuur voor spoorprojecten. De oplossingen worden afgestemd op de praktische behoefte vanuit de uitvoering en dragen bij aan een efficiënte en veilige uitvoering van de werkzaamheden.
Inhuur/verhuur materieel en diensten (vd Mheen Rail B.V.)	Van de Mheen is gespecialiseerd in de inzet en verhuur van spoorkranen (krollen) en bijbehorend materieel voor werkzaamheden aan de railinfrastructuur. Het materieel wordt met machinisten ingezet op projecten van zowel bedrijven binnen de eigen organisatie als externe opdrachtgevers. Het materieel is juridisch grotendeels ondergebracht in Van de Mheen Materieel B.V. en wordt operationeel ingezet voor de activiteiten van Van de Mheen Rail B.V. Naast eigen materieel kan, afhankelijk van de projectbehoefte, aanvullend materieel of dienstverlening worden ingehuurd.

3.4.2 Omvang-, invloed- en impactanalyse bedrijfsactiviteiten

Voor de waardeketen is het van belang onderscheid te maken tussen de belangrijkste en minder belangrijke bedrijfsactiviteiten. Daarom is in het CO_2-dashboard een omvang- en invloedsanalyse uitgevoerd voor de bedrijfsactiviteiten binnen de organisatorische grens. Hierbij is per bedrijfsactiviteit kwalitatief beoordeeld wat de bijdrage is aan de Scope 1-, 2- en 3-emissies en in welke mate de organisatie invloed kan uitoefenen op de reductie van deze emissies.

Aanvullend is een impact- en invloedsanalyse uitgevoerd, waarbij is beoordeeld hoe de verschillende bedrijfsactiviteiten zich tot elkaar en tot de markt verhouden. Daarbij is tevens gekeken naar relevante risico's, kansen en geldende richtlijnen.

												Impact- en invloedanalyse				
1. Organisatie-activiteiten	3. Kwantitatieve inschatting CO2 uitstoot (omvang) en invloed											4. Omvang t.o.v. Sector	5. Omvang t.o.v. activiteiten	6. Risico	7. Richtlijnen	9.Rangorde
Onderverdeling van (clusters van) activiteiten, systemen en functies.	Scope 3 Upstream (kg CO2)	Invloed S3U	Scope 1	Invloed S1	Scope 2	Invloed S2	Scope 3 Downstream	Invloed S3D	OBE's	Invloed OBE's	Som AT/ND					
Nieuwbouw	137,76	Groot	4,04	Groot	0,01	Groot	0,00	Middelgroot	1,21	Groot	141,81	Groot	Middelgroot	Groot	Groot	2
Vervanging/Renovatie	7148,72	Groot	209,48	Groot	0,50	Groot	0,00	Middelgroot	62,33	Groot	7358,70	Groot	Groot	Groot	Groot	1
Onderhoud	928,04	Klein	27,19	Groot	0,07	Groot	0,00	Klein	0	Te verwaarlozen	955,30	Middelgroot	Middelgroot	Middelgroot	Groot	3
Inspecties/Engineering (MH)	153,32	Klein	4,49	Groot	0,01	Groot	0,00	Klein	0	Te verwaarlozen	157,82	Klein	Klein	Klein	Klein	5
Betonboringen	174,77	Klein	5,12	Groot	0,01	Groot	0,00	Klein	0	Te verwaarlozen	179,90	Klein	Klein	Klein	Klein	5
Machinebouw/Technics	104,05	Middelgroot	3,05	Groot	0,01	Groot	0,00	Klein	0	Te verwaarlozen	107,11	Klein	Middelgroot	groot	Middelgroot	3
Van de Mheen - activiteiten 2025*	0,00	Groot	n.v.t.	Groot	n.v.t.	Groot	0,00	Klein	0	Groot	0,00	Groot	Groot	Groot	Groot	n.v.t.

**Van de Mheen Rail B.V. is in december 2025 onderdeel geworden van het concern. Voor 2025 heeft nog geen volledige toerekening van de emissies aan de afzonderlijke bedrijfsactiviteiten en daarmee geen vergelijkbare rangschikking plaatsgevonden. De beschikbare emissie- en energiegegevens zijn wel opgenomen in de CO_2-footprint en energiebalans. Vanaf verslagjaar 2026 worden de activiteiten van Van de Mheen Rail B.V. meegenomen in de omvang-, invloed- en impactanalyse en de bijbehorende rangorde.*

Op basis van deze analyses wordt bepaald welke bedrijfsactiviteiten binnen de waardeketen de grootste relevantie hebben voor CO_2-reductie. De resultaten worden hieronder weergegeven.

Van de Mheen Rail B.V. is in december 2025 onderdeel geworden van het concern en valt binnen de huidige organisatorische grens. Voor referentiejaar 2025 heeft nog geen afzonderlijke beoordeling en rangschikking van de bedrijfsactiviteiten van Van de Mheen plaatsgevonden, zoals dit voor de overige bedrijfsactiviteiten binnen de organisatie is uitgevoerd. Tot het moment van overname maakte Van de Mheen voor De Wilde onderdeel uit van de externe waardeketen en werd de onderneming niet als interne bedrijfsactiviteit beschouwd.

De beschikbare energie- en emissiegegevens van Van de Mheen zijn wel meegenomen in de CO_2-footprint en energiebalans over 2025. Vanaf 2026 wordt de bijdrage en invloed van de bedrijfsactiviteiten van Van de Mheen Rail B.V. nader inzichtelijk gemaakt. Zodra hiervoor voldoende representatieve gegevens beschikbaar zijn, worden deze activiteiten meegenomen in de rangorde binnen de omvang-, invloed- en impactanalyse.

Uit de analyse over 2025 blijkt dat de bedrijfsactiviteit Vervanging/Renovatie als belangrijkste bedrijfsactiviteit kan worden aangemerkt. Deze activiteit vertegenwoordigt meer dan 50% van de aan de bedrijfsactiviteiten toegerekende emissies en scoort daarnaast hoog binnen de omvang- en invloedsanalyse. De combinatie van de omvang van de emissies en de mate waarin hierop invloed kan worden uitgeoefend, maakt dat Vervanging/Renovatie voor deze analyse als belangrijkste bedrijfsactiviteit is geselecteerd.

Voor deze bedrijfsactiviteit is vervolgens een waardeketenanalyse uitgevoerd. Hierbij zijn de relevante upstream- en downstreamactiviteiten die samenhangen met Vervanging/Renovatie in kaart gebracht en zijn de bijbehorende CO_2-emissies geïnventariseerd en geanalyseerd. Vervolgens is beoordeeld waar binnen deze waardeketen mogelijkheden voor CO_2-reductie liggen en welke ketenpartners hierbij relevant zijn.

De uitwerking van de waardeketen en de geïdentificeerde reductiemogelijkheden komt in de volgende paragrafen aan bod.

3.4.2 Waardeketenanalyse

De waardeketenanalyse van De Wilde NL B.V. is gebaseerd op de bedrijfsactiviteit 'Renovatie/vervanging' van spoorinfrastructuur en spooronderdelen. Deze activiteit is op basis van de omvang- en invloedsanalyse aangemerkt als de belangrijkste bedrijfsactiviteit.

Van de Mheen Rail B.V. is in december 2025 onderdeel geworden van het concern. De activiteiten van Van de Mheen zijn voor referentiejaar 2025 nog niet afzonderlijk meegenomen in de rangschikking van bedrijfsactiviteiten. De beschikbare energie- en emissiegegevens zijn wel opgenomen in de CO_2-footprint en energiebalans. Vanaf verslagjaar 2026 worden de activiteiten van Van de Mheen Rail B.V. betrokken bij de omvang-, invloed- en impactanalyse en de bijbehorende rangorde. De voorliggende waardeketenanalyse over 2025 blijft daarom gebaseerd op de geselecteerde bedrijfsactiviteit 'Renovatie/vervanging' van De Wilde NL B.V.

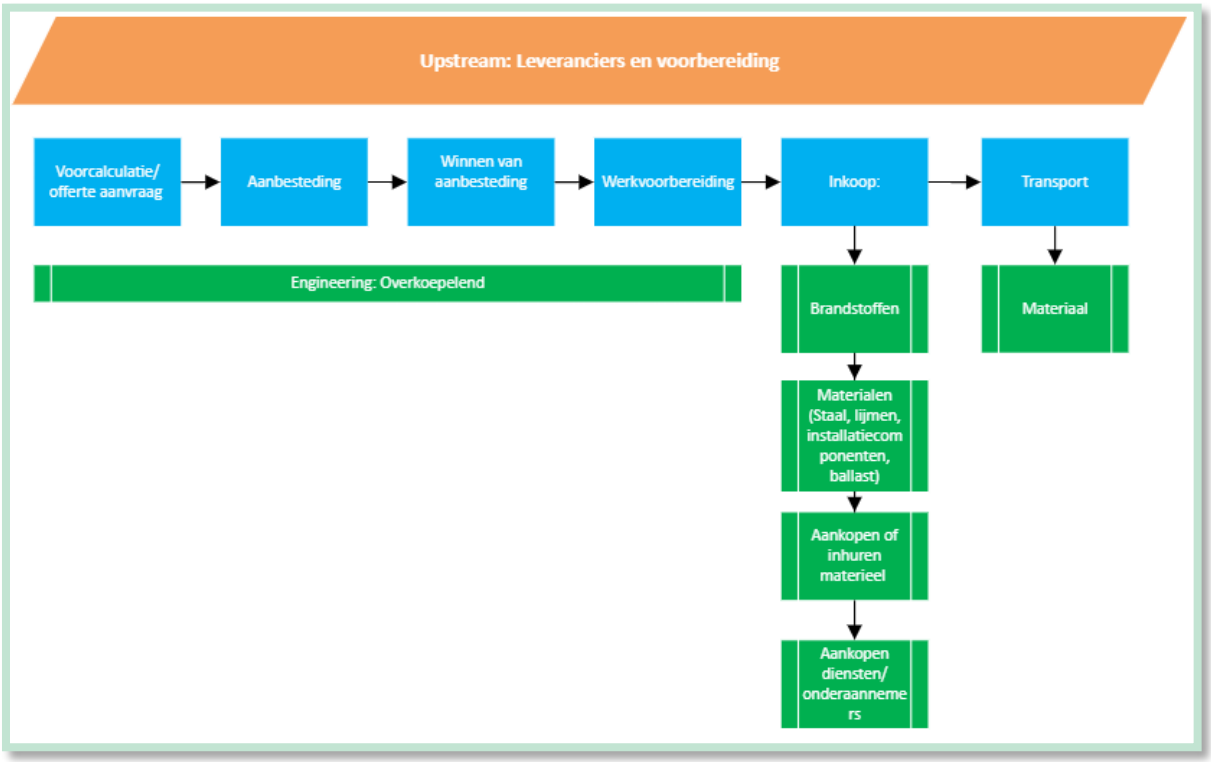
Voorafgaand aan de waardeketenanalyse zijn in het CO_2-dashboard de directe relaties van De Wilde NL B.V. in kaart gebracht. Hierbij zijn de leveranciers (upstream relaties) en klanten (downstream relaties) op basis van financiële waarde gerangschikt van hoog naar laag. Vervolgens is bepaald welke relaties gezamenlijk 50% van de totale financiële waarde vertegenwoordigen. Deze relaties zijn meegenomen als belangrijkste directe relaties binnen de analyse.

Per directe relatie is vervolgens bepaald aan welke bedrijfsactiviteit deze is gekoppeld. Daarnaast zijn de bijbehorende CO_2-emissies per relatie in kaart gebracht. Hierdoor ontstaat inzicht in welke leveranciers en klanten de grootste relevantie hebben binnen de waardeketen en waar De Wilde invloed kan uitoefenen op CO_2-reductie.

De resultaten hiervan zijn opgenomen in het CO_2-dashboard, in het tabblad 'Up- & downstream relaties'. De waardeketenanalyse voor de bedrijfsactiviteit 'Renovatie/vervanging' wordt hieronder verder uitgewerkt.

3.4.2.1 Waardeketen "renovatie/vervanging".

De waardeketen is visueel weergegeven, waarbij de vanuit de visualisatie duidelijk wordt welke stappen er worden doorlopen om deze activiteit uit te voeren.



De upstream-fase van de waardeketen bij vervanging en renovatie omvat de voorbereiding van projecten en de samenwerking met opdrachtgevers, leveranciers en overige ketenpartners. De projecten bestaan uit zowel reguliere spoorbouwwerkzaamheden als specialistische werkzaamheden, waaronder werkzaamheden aan indirecte spoorstaafbevestigingen en spoorconstructies op bruggen, viaducten en in tunnels. In deze voorbereidende fase worden belangrijke keuzes gemaakt ten aanzien van materiaalgebruik, inzet van materieel, logistiek en werkwijze. Deze keuzes zijn medebepalend voor de CO_2-uitstoot die later in de waardeketen ontstaat.

VOORCALCULATIE/ OFFERTEAANVRAAG

In deze fase wordt de klantvraag geanalyseerd en vertaald naar een technische en financiële inschatting van het project. Hierbij wordt bepaald welke werkzaamheden, materialen, middelen en capaciteit nodig zijn voor de renovatie of vervanging van de betreffende spoorinfrastructuur. Dit kan zowel regulier spoorwerk betreffen als specialistische werkzaamheden aan bijvoorbeeld indirecte spoorstaafbevestigingen en spoorconstructies op bruggen, viaducten en in tunnels. De directe uitstoot in deze fase is beperkt, omdat het voornamelijk kantoorwerk betreft. Indirect is deze fase wel van belang, omdat hier de eerste keuzes worden gemaakt die het materiaalgebruik, de uitvoeringsmethode en daarmee de latere CO_2-emissies beïnvloeden.

AANBESTEDING

De projectaanvraag wordt verder uitgewerkt en ingediend bij de opdrachtgever, inclusief de technische oplossing, uitvoeringsmethode en planning. Hierbij worden keuzes gemaakt ten aanzien van materiaalgebruik, logistiek, inzet van materieel en de wijze waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd. Bij aanbestedingen worden daarnaast steeds vaker eisen gesteld aan een bepaald percentage inzet van zero-emissie (ZE) materieel, wat bijdraagt aan het verlagen van de CO_2-uitstoot tijdens de uitvoering. De directe uitstoot in deze fase is beperkt, maar de gekozen uitvoeringsstrategie kan een belangrijke invloed hebben op de CO_2-emissies tijdens de uitvoering.

WINNEN VAN DE AANBESTEDING

Na gunning door de opdrachtgever worden de uitgangspunten en gekozen aanpak verder definitief gemaakt. De in eerdere fasen gemaakte keuzes ten aanzien van ontwerp, materialen, materieel en uitvoering worden hiermee in belangrijke mate vastgelegd. De directe uitstoot van deze fase is beperkt, maar de gemaakte keuzes zijn bepalend voor een belangrijk deel van de emissies die later in de waardeketen ontstaan.

WERKVOORBEREIDING

Tijdens de werkvoorbereiding worden de werkzaamheden gedetailleerd uitgewerkt. Vaak wordt vooraf ook een schouw uitgevoerd. Hierbij worden onder andere de planning, logistiek, materiaalbehoefte, personele inzet en inzet van materieel bepaald. De directe uitstoot van de werkvoorbereiding zelf is beperkt. De invloed op de uiteindelijke CO_2-uitstoot is echter groter, doordat hier mogelijkheden liggen om transportbewegingen, materiaalgebruik, inzet van materieel en de efficiëntie van de uitvoering te optimaliseren. Daarbij wordt ook beoordeeld of op de projectlocatie gebruik kan worden gemaakt van een vaste stroomaansluiting. Waar dit mogelijk is, heeft dit de voorkeur boven de inzet van een dieselaggregaat.

ENGINEERING (OVERKOEPELEND)

Engineering loopt als een rode draad door de voorbereiding en omvat het technisch uitwerken van ontwerpen en oplossingen voor zowel reguliere als specialistische spoorconstructies. Hierbij worden onder andere specificaties opgesteld voor constructies, spoorstaafbevestigingen, materialen en overige onderdelen. De directe uitstoot van engineering is beperkt. Waar binnen een project ruimte bestaat voor ontwerp- of materiaalkeuzes, kan engineering bijdragen aan het beperken van materiaalgebruik en daarmee aan het verminderen van de CO_2-impact in de keten.

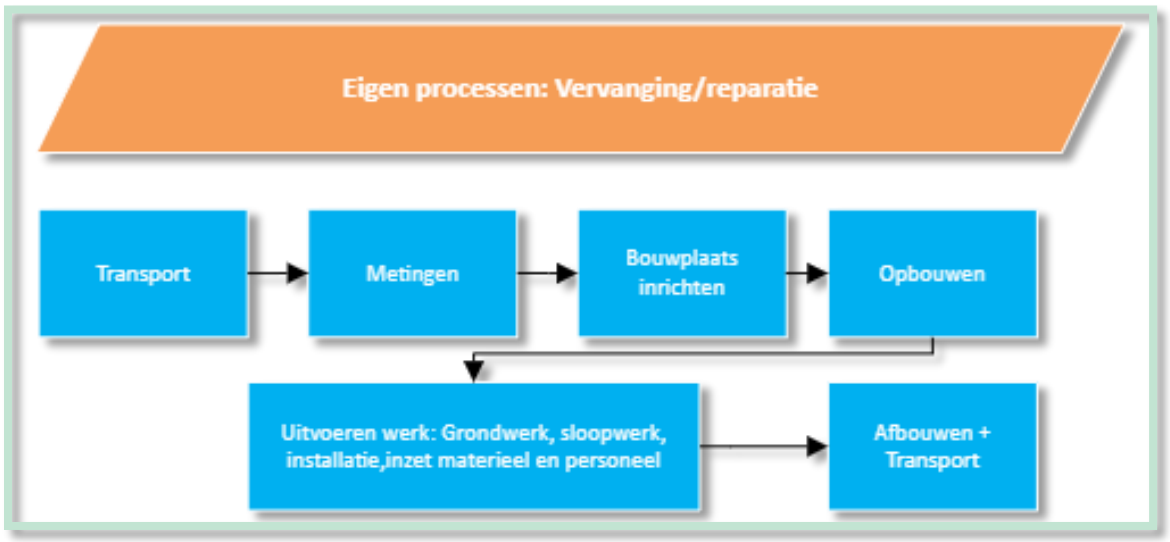
INKOOP

In deze stap worden de voor het project benodigde materialen, diensten en middelen ingekocht. De aard van de inkoop verschilt per project en is afhankelijk van het type spoorwerk en de gekozen uitvoeringsmethode. Binnen deze stap ontstaat een belangrijk deel van de upstream Scope 3-emissies, met name als gevolg van de productie en levering van ingekochte materialen en diensten. Relevante onderdelen zijn onder andere:

- **Materialen:** emissies als gevolg van de productie van onder andere staal, beton, spoorstaven, bevestigingsmaterialen en overige spoorbouwmaterialen;
- **Materieel:** emissies die samenhangen met ingekocht of ingehuurd materieel en het energie- en brandstofgebruik daarvan;
- **Diensten en onderaannemers:** indirecte emissies die ontstaan bij werkzaamheden die door ketenpartners worden uitgevoerd;
- **Brandstoffen en energie:** emissies die samenhangen met de productie en levering van de energie en brandstoffen die voor de uitvoering worden ingezet.

TRANSPORT

Ingekochte materialen, onderdelen en materieel worden naar de project- of voorbouwlocatie vervoerd. Afhankelijk van het project kan dit onder andere gaan om spoorstaven, bevestigingsmaterialen, staalconstructies, betonproducten en zwaar materieel. De CO_2-uitstoot wordt voornamelijk veroorzaakt door het brandstof- en energiegebruik van de ingezette transportmiddelen. Door transportbewegingen te combineren, beladingsgraden te optimaliseren en waar mogelijk leveranciers en transporteurs met duurzamere transportmogelijkheden te selecteren, kan De Wilde invloed uitoefenen op deze emissies.



De eigen processen binnen vervangings- en renovatieprojecten van De Wilde NL B.V. omvatten de daadwerkelijke uitvoering van zowel reguliere als specialistische spoorbouwwerkzaamheden. Afhankelijk van het project kan dit variëren van regulier spoorwerk tot specialistische werkzaamheden aan onder andere indirecte spoorstaafbevestigingen en spoorconstructies op bruggen, viaducten en in tunnels.

Tijdens de uitvoering ontstaan directe CO_2-emissies voornamelijk door het brandstof- en energiegebruik van voertuigen en materieel. Daarnaast hangt de uitvoering samen met Scope 3-emissies door onder andere het gebruik en transport van materialen en de verwerking van vrijkomende afvalstromen. Een efficiënte planning en inzet van mensen, materieel en materialen zijn daarom van invloed op de totale CO_2-impact van het project.

TRANSPORT

In deze fase wordt de projectlocatie voorzien van het benodigde materieel. Dit kan eigen materieel betreffen of materieel dat wordt ingezet door leveranciers, verhuurders en andere ketenpartners. De CO_2-emissies ontstaan voornamelijk door de transportbewegingen van personeel en materieel. De reisafstand, het aantal bezoeken en het gebruikte vervoermiddel zijn hierbij bepalend.

METINGEN

Voor, tijdens en/of na de werkzaamheden worden metingen uitgevoerd om de bestaande situatie vast te leggen en te controleren of de werkzaamheden aan de gestelde eisen voldoen. Dit kan onder andere bestaan uit nulmetingen, controlemetingen en kwaliteitscontroles. De emissies van deze activiteiten zijn relatief beperkt en bestaan voornamelijk uit transport naar de projectlocatie en eventueel energiegebruik van meetapparatuur.

BOUWPLAATS INRICHTEN

Voor aanvang van de werkzaamheden wordt de bouwplaats ingericht met de benodigde tijdelijke voorzieningen, opslagmogelijkheden, veiligheidsvoorzieningen, machines en materieel. CO_2-emissies ontstaan onder andere door het aan- en afvoeren en inzetten van materieel en het energiegebruik van tijdelijke voorzieningen.

OPBOUWEN

Afhankelijk van het type project worden werkopstellingen, tijdelijke constructies, ondersteuningen en andere voorzieningen opgebouwd die nodig zijn om de werkzaamheden veilig en efficiënt uit te kunnen voeren. De omvang hiervan verschilt tussen reguliere spoorwerkzaamheden en specialistische projecten. Emissies ontstaan voornamelijk door de inzet van voertuigen, machines en ander materieel en het eventuele energiegebruik op locatie.

UITVOEREN WERKZAAMHEDEN

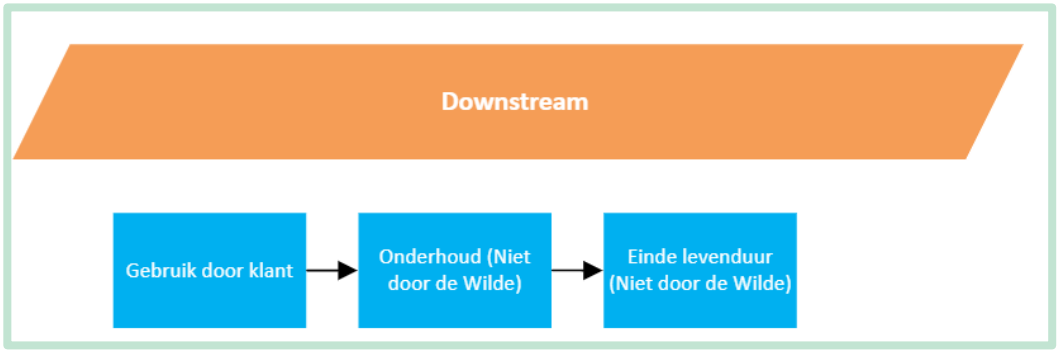
Dit vormt de kern van de operationele uitvoering en omvat, afhankelijk van het project, onder andere grondwerk, sloopwerk, spoorbouw, montage en de inzet van materieel en diensten. Bestaande spoorconstructies en onderdelen worden verwijderd, aangepast, hersteld of vervangen en nieuwe onderdelen worden aangebracht. Dit betreft zowel regulier spoorwerk als specialistische werkzaamheden, waaronder werkzaamheden aan indirecte spoorstaafbevestigingen en complexe spoorconstructies.

De belangrijkste emissiebronnen die met deze werkzaamheden samenhangen zijn:

- Brandstof, - en energieverbruik van voertuigen en materieel;
- Inzet en verwerking van materialen, waaronder staal, beton en spoorbouwmaterialen;
- Transport van materialen en materieel;
- Afvoer en verwerking van vrijkomende materialen en afvalstromen.

AFBOUWEN + TRANSPORT

Na afronding van de werkzaamheden wordt de bouwplaats afgebouwd en opgeruimd. Tijdelijke voorzieningen worden verwijderd en materieel, restmaterialen en afvalstromen worden afgevoerd. CO_2-emissies ontstaan voornamelijk door transportbewegingen en de inzet van materieel. De hoeveelheid transport, transportafstand en wijze waarop vrijkomende materialen worden hergebruikt, gerecycled of verwerkt, zijn hierbij van invloed op de totale CO_2-impact.



De downstreamfase omvat de periode na oplevering van de vervangings- of renovatiewerkzaamheden. De gerealiseerde spoorinfrastructuur wordt overgedragen aan de opdrachtgever of beheerder en vervolgens in gebruik genomen. De Wilde NL B.V. heeft na oplevering slechts beperkte invloed op het gebruik en beheer van de infrastructuur. De keuzes die tijdens ontwerp, voorbereiding en uitvoering zijn gemaakt ten aanzien van materiaalgebruik, kwaliteit, levensduur, onderhoudbaarheid en hergebruik kunnen echter wel van invloed zijn op de emissies die later in de levenscyclus ontstaan.

GEBRUIK DOOR OPDRACHTGEVER/BEHEERDER

Na oplevering wordt de spoorinfrastructuur in gebruik genomen en beheerd door de opdrachtgever of beheerder. De gerealiseerde spoorconstructies verbruiken tijdens het gebruik zelf geen of nauwelijks energie. De invloed van De Wilde NL B.V. ligt daarom vooral in het realiseren van kwalitatief goede en duurzame constructies met een zo lang mogelijke technische levensduur. Een langere levensduur kan de noodzaak voor vroegtijdige vervanging en het daarmee samenhangende materiaalgebruik beperken.

ONDERHOUD NA OPLEVERING

Gedurende de gebruiksfase zijn inspectie, onderhoud, herstel en uiteindelijk vervanging van onderdelen noodzakelijk. Deze werkzaamheden kunnen door De Wilde worden uitgevoerd, maar ook door de opdrachtgever, onderhoudsaannemer of andere spooraannemers. De mate waarin onderhoud nodig is, wordt mede beïnvloed door de gekozen materialen, wijze van constructie en kwaliteit van de uitvoering. Door bij ontwerp en uitvoering rekening te houden met duurzaamheid en onderhoudbaarheid kan De Wilde NL B.V. bijdragen aan het beperken van toekomstige materiaal- en onderhoudsbehoefte.

EINDE LEVENSDUUR

Aan het einde van de technische levensduur worden spoorconstructies of onderdelen verwijderd, vervangen, hergebruikt of gerecycled. De daadwerkelijke verwerking ligt veelal bij de opdrachtgever, beheerder of andere ketenpartners. De Wilde NL B.V. kan hier tijdens eerdere fasen wel invloed op uitoefenen door rekening te houden met materiaalkeuze, demontage, herbruikbaarheid en recyclebaarheid.

HERGEBRUIK VAN VRIJKOMENDE MATERIALEN

Bij renovatie en vervanging kunnen materialen en onderdelen vrijkomen die mogelijk opnieuw kunnen worden toegepast of gerecycled. Waar De Wilde betrokken is bij de uitvoering kan worden beoordeeld of materialen geschikt zijn voor hergebruik, waardoor de behoefte aan nieuwe materialen en de daarmee samenhangende Scope 3-emissies kan worden verminderd.

3.4.3 Waardeketenpartners en reductiemogelijkheden

UPSTREAM RELATIES	TYPE RELATIE	ORGANISATIEACTIVITEIT(EN)	input keuze variabele cat.	Allocatie emissies (ton CO2)
Alom Metaal	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Ijzer en staal	154,49
Deys Betontechniek BV	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Andere chemische producten	1.161,07
Rutten Railinfra	Onderaannemer	Vervanging/Renovatie	Arbeidsbemiddeling	53,63
Edilon BV	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Andere chemische producten	522,93
Voestalpine Railpro BV	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Ijzer en staal	504,65
Midden Nederland Auto's	Leverancier	Bedrijfsbreed	Motorvoertuigen	217,93
Transportbedr.Fa.J.J.Verwaal	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Weg transport	239,90
McCulloch Group	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Machines en uitrusting	216,50
Guliker's Gas en Oliehandel bv	Leverancier	Bedrijfsbreed	Brandstof materieel en wagenpark (vd Mheen Rail B.V.)	-
Geotrade bv.	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Machines en uitrusting	175,59
AMT Rail Road BV	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Machines en uitrusting	167,28
Sinzig	Onderaannemer	Vervanging/Renovatie	Arbeidsbemiddeling	15,59
Nedstrail	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Rubber producten	192,41
Walter Gasthaus Gleis	Onderaannemer	Vervanging/Renovatie	Machines en uitrusting	143,70
RIVI Railinfra B.V.	Onderaannemer	Vervanging/Renovatie	Arbeidsbemiddeling	12,03
Workz	Leverancier	Vervanging/Renovatie	Arbeidsbemiddeling	11,92
Raveco BV	Onderaannemer	Vervanging/Renovatie	Arbeidsbemiddeling	11,83

DOWNSTREAM RELATIES	TYPE RELATIE	ORGANISATIEACTIVITEIT(EN)	ALLOCATIE VAN SCOPE 3 EMISSIES
Bouwcombinatie SVS	Opdrachtgever	Vervanging/Renovatie	n.v.t.
ProRail b.v. crediteurenadm. FDC	Opdrachtgever	Vervanging/Renovatie	n.v.t.

Om focus aan te brengen in het vormen een reductie strategie met corresponderende maatregelen zijn vanuit deze totale lijst, een aantal “relevante’ ketenpartners geïdentificeerd. Deze zijn bepaald op basis van de rol die zij kunnen spelen bij het reduceren van de CO_2-uitstoot. In onderstaand overzicht zijn de relevante waardeketenpartners opgenomen.

UPSTREAM RELATIES

Alom B.V.

ALOM is voor De Wilde NL B.V. een leverancier van spoorse materialen en systemen, waaronder dwarsliggers, spoorstaafbevestigingssystemen en bovenleidingcomponenten. ALOM bevindt zich daarmee upstream in de waardeketen. De belangrijkste CO_2-emissies die met deze relatie samenhangen ontstaan bij de winning en productie van grondstoffen, de productie van de geleverde materialen en het transport daarvan.

ALOM is aangemerkt als een relatie met een hoge relevantie, omdat de geleverde materialen worden toegepast binnen zowel reguliere als specialistische spoorbouwwerkzaamheden van De Wilde NL B.V. De productie van deze materialen kan een relevante bijdrage leveren aan de Scope 3-emissies. Daarnaast heeft De Wilde via materiaalkeuze, inkoop en samenwerking met de leverancier mogelijkheden om invloed uit te oefenen op deze emissies.

De relevantie van ALOM wordt jaarlijks nader beoordeeld aan de hand van de inkoopwaarde, ingekochte hoeveelheden en, voor zover beschikbaar, productspecifieke CO_2- en milieugegevens.

In samenwerking met ALOM kunnen mogelijkheden voor CO_2-reductie worden onderzocht, waaronder:

- Inkopen en toepassen van spoorwegmaterialen met een lagere CO_2-impact.
- Gezamenlijk onderzoeken van de mogelijkheden voor de toepassing van gerecyclede, herbruikbare en circulaire materialen binnen projecten van De Wilde NL B.V.
- Verminderen en verduurzamen van verpakkingen en transportbewegingen.

De voortgang wordt minimaal jaarlijks beoordeeld door Inkoop en KAM, waar nodig in afstemming met de Projectleiding. Hierbij wordt gekeken naar de ingekochte hoeveelheden, beschikbare milieugegevens, toegepaste duurzame alternatieven en eventuele afspraken over transport, verpakking en hergebruik. De resultaten worden vastgelegd in de leveranciersbeoordeling en/of de voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan.

Transportbedrijf F.A. J.J. Verwaal B.V.

Transportbedrijf F.A. J.J. Verwaal is voor De Wilde NL B.V. een belangrijke leverancier van transportdiensten. Verwaal verzorgt het transport van onder andere materieel, materialen en spoorse componenten naar project- en opslaglocaties. Hiervoor wordt verschillend transportmaterieel ingezet, waaronder vrachtwagens met laad- en loskranen, diepladers en uitschuifbare trailers. Verwaal bevindt zich hiermee upstream in de waardeketen. De belangrijkste CO_2-emissies ontstaan door het brandstofverbruik van de ingezette transportmiddelen.

Verwaal is aangemerkt als een relatie met een hoge relevantie, omdat transport een terugkerend onderdeel vormt van zowel de reguliere als specialistische spoorbouwwerkzaamheden van De Wilde NL B.V. De omvang van de emissies wordt onder andere bepaald door het aantal transportbewegingen, de gereden afstand, het voertuigtype, de beladingsgraad en de gebruikte brandstof. Via transportplanning en samenwerking met Verwaal kan De Wilde invloed uitoefenen op deze emissies. De relevantie wordt nader onderbouwd met beschikbare transportgegevens en CO_2-emissies.

In samenwerking met Verwaal worden mogelijkheden voor CO_2-reductie beoordeeld, waaronder:

- combineren en optimaliseren van transporten om het aantal ritten en lege kilometers te beperken;
- waar mogelijk inzetten van zuinigere, emissiearme of emissieloze transportmiddelen en alternatieve brandstoffen;
- verbeteren van het inzicht in gereden kilometers, brandstofverbruik en CO_2-uitstoot van de voor De Wilde uitgevoerde transporten.

Inkoop, Planning en KAM beoordelen minimaal jaarlijks de voortgang. Hierbij wordt gekeken naar de beschikbare transport- en emissiegegevens, de efficiëntie van transportbewegingen en de inzet van duurzamere transportmogelijkheden. De resultaten worden meegenomen in de leveranciersbeoordeling en/of de voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan.

Rutten Railinfra:

Rutten Railinfra is voor De Wilde NL B.V. een leverancier en samenwerkingspartner voor de inzet van personeel bij werkzaamheden aan en rondom de railinfrastructuur. De werkzaamheden worden uitgevoerd binnen zowel reguliere als specialistische spoorbouwprojecten van De Wilde NL B.V. Het benodigde materieel, machines en gereedschappen worden hierbij door De Wilde beschikbaar gesteld. Rutten Railinfra bevindt zich hiermee upstream in de waardeketen.

De CO_2-emissies die direct samenhangen met de inzet van Rutten Railinfra ontstaan voornamelijk door het woon- en werkgerelateerde vervoer van het ingezette personeel naar en van de projectlocaties. De emissies als gevolg van het gebruik van machines, materieel en gereedschappen worden binnen de eigen emissiestromen van De Wilde meegenomen en worden daarom niet aan Rutten Railinfra toegerekend.

Rutten Railinfra is aangemerkt als een relatie met een hoge relevantie, omdat het ingezette personeel een directe bijdrage levert aan de uitvoering van de projecten van De Wilde. De mogelijkheden voor CO_2-reductie binnen deze relatie liggen voornamelijk bij een efficiënte personeelsplanning en het beperken en verduurzamen van reisbewegingen.

In samenwerking met Rutten Railinfra worden mogelijkheden voor CO_2-reductie beoordeeld, waaronder:

- Efficiënte personeels- en projectplanning om onnodige reisbewegingen te beperken;
- Stimuleren van carpoolen en het gezamenlijk reizen naar projectlocaties;
- Waar mogelijk inzetten van medewerkers die geografisch gunstig ten opzichte van de projectlocatie wonen.

Inkoop, Projectleiding en KAM beoordelen minimaal jaarlijks de voortgang. Hierbij wordt met name gekeken naar de inzet van personeel, reisafstanden en mogelijkheden om vervoersbewegingen verder te beperken. De resultaten worden meegenomen in de leveranciersbeoordeling en/of de voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan.

Walter Gasthaus Gleis- und Tiefbau GmbH & Co. KG

Gasthaus is voor De Wilde NL B.V. een gespecialiseerde leverancier voor de inhuur van een stopmachine inclusief bedienend personeel. De stopmachine wordt ingezet binnen spoorbouw-, vervangings- en renovatieprojecten van De Wilde NL B.V. Gasthaus bevindt zich hiermee upstream in de waardeketen.

De CO_2-emissies die samenhangen met de inzet van Gasthaus ontstaan voornamelijk door het brandstofverbruik van de stopmachine en het transport van de machine en het personeel naar en van de projectlocaties.

Gasthaus is aangemerkt als een relatie met een hoge relevantie, omdat de stopmachine direct wordt ingezet bij de uitvoering van projecten. De mogelijkheden voor CO_2-reductie liggen voornamelijk bij een efficiënte planning, het beperken van transportbewegingen en het verduurzamen van het ingezette materieel.

- In samenwerking met Gasthaus worden mogelijkheden voor CO_2-reductie beoordeeld, waaronder:
- Efficiënte planning en bundeling van de inzet van de stopmachine;
- Beperken van transportbewegingen van machine en personeel;
- Bespreken van mogelijkheden voor inzet van materieel met een lagere CO_2-uitstoot.

Inkoop, Projectleiding en KAM beoordelen minimaal jaarlijks de voortgang en nemen relevante ontwikkelingen mee in de leveranciersbeoordeling en/of voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan.

Sinzig Schweißtechnik GmbH

Sinzig Schweißtechnik GmbH is voor De Wilde NL B.V. een gespecialiseerde leverancier en samenwerkingspartner voor het uitvoeren van thermietlaswerkzaamheden aan spoorstaven. De werkzaamheden worden uitgevoerd binnen spoorbouw-, vervangings- en renovatieprojecten van De Wilde NL B.V. Sinzig levert hiervoor de specialistische kennis en uitvoering die nodig zijn voor het realiseren van de spoorstaaflassen. Sinzig bevindt zich hiermee upstream in de waardeketen.

De CO_2-emissies die samenhangen met de inzet van Sinzig ontstaan voornamelijk door het vervoer van personeel, materieel en lasmiddelen naar en van de projectlocaties en door het gebruik van materialen en energie tijdens de uitvoering van de thermietlaswerkzaamheden. Ook de productie van de voor het lasproces benodigde materialen maakt onderdeel uit van de upstream emissies die met deze dienstverlening samenhangen.

Sinzig is aangemerkt als een relatie met een hoge relevantie, omdat de uitgevoerde thermietlaswerkzaamheden rechtstreeks onderdeel vormen van de realisatie van spoorprojecten van De Wilde NL B.V. De mogelijkheden voor CO_2-reductie liggen voornamelijk bij het beperken en verduurzamen van transportbewegingen, een efficiënte planning van de werkzaamheden en het verminderen van de CO_2-impact van de bij het lasproces gebruikte materialen en middelen.

In samenwerking met Sinzig worden mogelijkheden voor CO_2-reductie beoordeeld, waaronder:

- Efficiënte planning en bundeling van werkzaamheden om onnodige reis- en transportbewegingen te beperken;
- Waar mogelijk combineren van werkzaamheden op dezelfde projectlocatie of in dezelfde regio;
- Inzicht verkrijgen in de CO_2-impact van de gebruikte thermietlasmaterialen en overige verbruiksmiddelen;
- Bespreken van mogelijkheden voor het gebruik van duurzamere materialen, transportmiddelen, filters en werkwijzen;
- Uitwisselen van informatie over ontwikkelingen en innovaties waarmee de CO_2-uitstoot van thermietlaswerkzaamheden kan worden verminderd.

Inkoop, Projectleiding en KAM beoordelen minimaal jaarlijks de voortgang. Hierbij wordt met name gekeken naar de omvang en planning van de uitgevoerde werkzaamheden, transportbewegingen, het gebruik van lasmaterialen en eventuele mogelijkheden voor verdere verduurzaming van de dienstverlening. De resultaten worden meegenomen in de leveranciersbeoordeling en/of de voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan.

DOWNSTREAM RELATIES:

Opdrachtgever ProRail B.V.:

ProRail B.V. is voor De Wilde NL B.V. een belangrijke opdrachtgever en beheerder van de Nederlandse spoorweginfrastructuur. De Wilde voert voor ProRail zowel reguliere als specialistische werkzaamheden uit op het gebied van aanleg, vernieuwing, renovatie en onderhoud van spoorinfrastructuur. ProRail bevindt zich als opdrachtgever downstream in de waardeketen.

ProRail is aangemerkt als een relatie met een hoge relevantie vanwege de omvang en frequentie van de opdrachten en de invloed die de opdrachtgever heeft op de wijze waarop projecten worden uitgevoerd. Via aanbestedingen, technische voorschriften, ontwerp- en materiaalkeuzes en duurzaamheidseisen heeft ProRail invloed op de mogelijkheden voor CO_2-reductie binnen projecten. De relevantie wordt nader onderbouwd met de jaarlijkse omzet, projectomvang en, voor zover beschikbaar, projectgebonden CO_2-gegevens.

Binnen projecten voor ProRail worden mogelijkheden voor CO_2-reductie beoordeeld en waar mogelijk ingebracht, waaronder:

- Het meenemen van haalbare CO_2-reductiemaatregelen in aanbestedingen, bestekken, ontwerpkeuzes en projectvoorwaarden, zodat al in de voorbereidingsfase ruimte ontstaat voor duurzamere uitvoeringsalternatieven;
- Het stimuleren en waar mogelijk toepassen van emissiearm of emissieloos materieel en duurzamere brandstoffen bij spoorprojecten;
- Het bevorderen van hergebruik van vrijkomende spoorbouwmaterialen en de toepassing van materialen met een lagere CO_2-impact.

Directie, Projectleiding, Werkvoorbereiding en KAM beoordelen minimaal jaarlijks de relevante ontwikkelingen en de mogelijkheden voor CO_2-reductie binnen projecten voor ProRail. De resultaten en toegepaste maatregelen worden waar relevant meegenomen in projectevaluaties en de voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan.

RET NV:

RET N.V. is voor De Wilde NL B.V. een belangrijke opdrachtgever binnen de railinfrastructuur. RET verzorgt het openbaar vervoer met bus, tram en metro in Rotterdam en omgeving en beheert de bijbehorende railinfrastructuur. De Wilde voert voor RET zowel reguliere als specialistische spoorbouwwerkzaamheden uit aan de tram- en metro-infrastructuur. RET bevindt zich daarmee downstream in de waardeketen.

RET is aangemerkt als een relatie met een hoge relevantie vanwege de omvang en frequentie van de opdrachten en de invloed die RET als opdrachtgever heeft op de uitvoering van projecten. Via aanbestedingen, bestekken, technische voorschriften, ontwerp- en materiaalkeuzes en duurzaamheidseisen heeft RET invloed op de mogelijkheden voor CO_2-reductie. De relevantie wordt nader onderbouwd met de jaarlijkse omzet, projectomvang en, voor zover beschikbaar, projectgebonden materiaal- en CO_2-gegevens.

Binnen de samenwerking en projecten voor RET liggen mogelijkheden voor CO_2-reductie onder andere bij:

- Het meenemen van haalbare CO_2-reductiemaatregelen in aanbestedingen, bestekken, ontwerpkeuzes en projectvoorwaarden, zodat ruimte ontstaat voor duurzamere uitvoerings- en materiaalalternatieven;
- Het bevorderen van hergebruik van vrijkomende spoorse materialen en de toepassing van materialen met een lagere CO_2-impact;
- Het stimuleren en waar mogelijk toepassen van emissiearm of emissieloos materieel en duurzamere brandstoffen tijdens de uitvoering.

Directie, Projectleiding, Werkvoorbereiding en KAM beoordelen minimaal jaarlijks de relevante ontwikkelingen en mogelijkheden voor CO_2-reductie binnen projecten voor RET. De resultaten en toegepaste maatregelen worden waar relevant meegenomen in projectevaluaties en de voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan.

VolkerRail B.V.:

VolkerRail is voor De Wilde NL B.V. een belangrijke samenwerkingspartner binnen de spoorinfrastructuur. De Wilde wordt binnen projecten van VolkerRail ingezet voor specialistische spoorwerkzaamheden, waaronder werkzaamheden aan indirecte spoorstaafbevestigingen en complexe spoorconstructies, maar ook voor reguliere spoorwerkzaamheden en aanvullende personele capaciteit. VolkerRail bevindt zich hiermee downstream in de waardeketen van De Wilde.

VolkerRail is aangemerkt als een relatie met een hoge relevantie vanwege de omvang en frequentie van de samenwerking en de directe relatie met de spoorbouwactiviteiten van De Wilde. Als hoofd- of nevenaannemer heeft VolkerRail invloed op de projectplanning, uitvoeringsvoorwaarden en de randvoorwaarden waarbinnen De Wilde NL B.V. haar werkzaamheden uitvoert. De Wilde kan vanuit haar specialistische kennis en praktijkervaring bijdragen aan een efficiënte en waar mogelijk duurzamere uitvoering.

Binnen de samenwerking en projecten met VolkerRail liggen mogelijkheden voor CO_2-reductie onder andere bij:

- Efficiënt afstemmen van werkzaamheden, personeel, materieel en transport om onnodige reisbewegingen, transporten en draaiuren te beperken;
- Waar mogelijk inzetten van emissiearm of emissieloos materieel en duurzamere brandstoffen tijdens de projectuitvoering;
- Benutten van de kennis en ervaring van beide partijen om materiaalgebruik, hergebruik en uitvoeringsmethoden waar mogelijk te optimaliseren.

Directie, Projectleiding, Werkvoorbereiding en KAM beoordelen minimaal jaarlijks de relevante ontwikkelingen en mogelijkheden voor CO_2-reductie binnen de samenwerking met VolkerRail. De resultaten en toegepaste maatregelen worden waar relevant meegenomen in projectevaluaties en de voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan.

Swietelsky Rail Benelux B.V.:

Swietelsky Rail Benelux B.V. is voor De Wilde NL B.V. een belangrijke samenwerkingspartner binnen de spoorinfrastructuur. Beide organisaties werken gezamenlijk aan railinfraprojecten en kunnen elkaar, afhankelijk van de contractvorm en het project, wederzijds inhuren. De ene keer treedt Swietelsky op als hoofd- of nevenaannemer en voert De Wilde werkzaamheden in onderaanneming uit; bij andere projecten kan De Wilde werkzaamheden aan Swietelsky uitbesteden. Swietelsky kan hierdoor, afhankelijk van het project, zowel upstream als downstream in de waardeketen van De Wilde voorkomen.

Binnen deze samenwerking voert De Wilde zowel reguliere spoorwerkzaamheden als specialistische werkzaamheden uit, waaronder werkzaamheden aan indirecte spoorstaafbevestigingen en complexe spoorconstructies. De samenwerking is aangemerkt als een relatie met een hoge relevantie vanwege de omvang en frequentie van de gezamenlijke projecten en de directe relatie met de kernactiviteiten van De Wilde. Beide partijen kunnen via werkvoorbereiding, planning, materieelinzet, transport en uitvoeringsmethoden invloed uitoefenen op de CO_2-emissies van projecten.

Binnen de samenwerking met Swietelsky liggen mogelijkheden voor CO_2-reductie onder andere bij:

- Gezamenlijk efficiënt plannen van werkzaamheden, personeel, materieel en transport om onnodige reisbewegingen, transporten en draaiuren te beperken;
- Waar mogelijk inzetten van emissiearm of emissieloos materieel en duurzamere brandstoffen tijdens de projectuitvoering;
- Gezamenlijk optimaliseren van materiaalgebruik, hergebruik van vrijkomende spoorse materialen en uitvoeringsmethoden om de CO_2-impact van projecten te beperken.

Directie, Projectleiding, Werkvoorbereiding en KAM beoordelen minimaal jaarlijks de relevante ontwikkelingen en mogelijkheden voor CO_2-reductie binnen de samenwerking met Swietelsky. De resultaten en toegepaste maatregelen worden waar relevant meegenomen in projectevaluaties en de voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan. Er is in de waardeketenanalyse kritisch gekeken naar de reductiemogelijkheden die toegepast kunnen worden en zijn opgenomen in het plan van aanpak.

REDUCTIESTRATEGIE VOOR DE OVERIGE ACTIVITEITEN

Vervanging/Renovatie is op basis van de omvang- en invloedsanalyse aangemerkt als de belangrijkste bedrijfsactiviteit en is daarom afzonderlijk uitgewerkt in de waardeketenanalyse. In onderstaande tabel zijn de algemene reductiestrategieën en mogelijke maatregelen voor de overige bedrijfsactiviteiten weergegeven.

Activiteit	Reductiestrategie	Maatregelen
Nieuwbouw	Bij nieuwbouwprojecten liggen belangrijke reductiekansen in het beperken van materiaal gebonden emissies en het efficiënt uitvoeren van de werkzaamheden. De Wilde kan hierop invloed uitoefenen door al tijdens werkvoorbereiding en engineering kritisch te kijken naar materiaalgebruik, uitvoeringsmethode, transport en materieelinzet. Daarnaast kan de CO_2-impact van de uitvoering worden verminderd door verduurzaming van materieel en brandstoffen.	• Waar mogelijk toepassen van materialen met een lagere CO_2-impact en hergebruikte materialen. • Efficiënt plannen van materiaal, transport en materieelinzet. • Inzetten van elektrisch/emissiearm materieel of HVO100 waar technisch en praktisch haalbaar.
Onderhoud	Bij onderhoud ligt de reductiekans voornamelijk in levensduurverlenging van bestaande spoorconstructies en onderdelen. Door tijdig onderhoud en herstel kan vervanging worden uitgesteld of voorkomen en wordt het gebruik van nieuwe materialen beperkt. Daarnaast kunnen werkzaamheden, transport en materieelinzet zo efficiënt mogelijk worden gepland.	• Gericht onderhoud uitvoeren om de levensduur van spoorconstructies en onderdelen te verlengen. • Onderhoudswerkzaamheden en projectbezoeken waar mogelijk combineren. • Materieel efficiënt inzetten en onnodige draaiuren en transportbewegingen beperken.
Inspecties/ Engineering (MiH B.V.)	Inspecties, metingen en engineering hebben zelf een relatief beperkte CO_2-impact, maar kunnen indirect veel invloed hebben op materiaalgebruik en de uitvoering. Nauwkeurige metingen, goede voorbereiding en passende technische oplossingen kunnen fouten, herstelwerk, onnodig materiaalgebruik en extra transportbewegingen voorkomen.	• Nauwkeurige metingen en engineering inzetten om herstelwerk en faalkosten te voorkomen. • Bij ontwerp en technische oplossingen rekening houden met materiaalgebruik, levensduur en hergebruik. • Projectbezoeken, metingen en inspecties efficiënt plannen en waar mogelijk combineren.
Betonboringen	De betonboringen worden voornamelijk elektrisch uitgevoerd. De reductiekansen liggen daarom niet zozeer in elektrificatie van de boor- en zaagapparatuur, maar vooral in efficiënt energiegebruik, nauwkeurige uitvoering en beperking van reis- en projectbewegingen. Goede werkvoorbereiding voorkomt onnodig boor- en zaagwerk en daarmee extra energiegebruik en afval.	• Nauwkeurige werkvoorbereiding en maatvoering om foutief of aanvullend boor- en zaagwerk te voorkomen. • Elektrische boor- en zaagapparatuur efficiënt inzetten en onnodige gebruiksuren beperken. • Werkzaamheden en transportbewegingen efficiënt plannen en waar mogelijk combineren.

Activiteit	Reductiestrategie	Maatregelen
Machinebouw (De Wilde Technics B.V.)	Bij machinebouw liggen de reductiekansen voornamelijk in efficiënt materiaalgebruik, beperking van energieverbruik en het voorkomen van herstel- en faalwerk. Door al in ontwerp en werkvoorbereiding rekening te houden met materiaalkeuze, levensduur en hergebruik kan de CO_2-impact worden beperkt.	• Materiaalgebruik optimaliseren en restmateriaal beperken. • Waar mogelijk kiezen voor materialen met een lagere CO_2-impact of hergebruikte materialen. • Energiezuinig en elektrisch gereedschap en apparatuur inzetten. • Ontwerpen gericht op levensduur, onderhoudbaarheid en waar mogelijk hergebruik.
Inhuur/verhuur materieel en diensten (vd Mheen Rail B.V.)	Bij Van de Mheen ligt de belangrijkste reductiekans bij het verminderen en verduurzamen van het brandstofverbruik van zwaar en specialistisch materieel. Door efficiënte inzet, beperking van draaiuren en stapsgewijze verduurzaming van het materieelpark kan zowel het energieverbruik als de CO_2-uitstoot worden verminderd.	• Materieel efficiënt plannen en onnodige draaiuren en stationair draaien beperken. • Machinisten stimuleren tot energiezuinig gebruik van materieel. • Bij vervanging of uitbreiding elektrische of andere emissiearme alternatieven beoordelen. • Waar elektrificatie nog niet haalbaar is, toepassing van duurzamere brandstoffen zoals HVO100 beoordelen.

3.5 CO_2-intensieve kapitaalgoederen/diensten/producten

Binnen de organisatie zijn verschillende activiteiten afhankelijk van CO_2-intensieve kapitaalgoederen, diensten en producten. Deze hebben betrekking op zowel de eigen bedrijfsvoering als de uitvoering van werkzaamheden en zijn terug te vinden binnen Scope 1, 2 en 3.

De belangrijkste CO_2-intensieve onderdelen zijn:

KAPITAALGOEDEREN

Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt gebruikgemaakt van bedrijfsvoertuigen, machines, gereedschappen en spoorgebonden materieel. Met name het zware en specialistische materieel van Van de Mheen is nog sterk afhankelijk van fossiele brandstoffen. Daarnaast vertegenwoordigen de productie en aanschaf van voertuigen en materieel een CO_2-impact in de keten. Bij vervanging wordt daarom waar technisch en praktisch haalbaar gekeken naar elektrische of andere energiezuinigere en emissiearme alternatieven.

DIENSTEN

Voor de uitvoering van projecten wordt gebruikgemaakt van externe diensten, waaronder transport, inhuur van personeel en de inzet van ingehuurd spoorgebonden materieel. Met name transport en zwaar materieel kunnen een relevante CO_2-impact hebben door het gebruik van fossiele brandstoffen. Door efficiënte planning, beperking van transportbewegingen en waar mogelijk de inzet van emissiearmer materieel kan hierop invloed worden uitgeoefend.

PRODUCTEN EN MATERIALEN

Voor spoorbouwprojecten worden onder andere staal, spoorstaven, bevestigingsmiddelen en betonproducten toegepast. Deze materialen kunnen een relevante CO_2-impact in de keten hebben. Reductiemogelijkheden liggen met name in efficiënt materiaalgebruik, hergebruik en de toepassing van materialen met een lagere CO_2-impact.

3.6 Toekomstige activiteiten

Om de CO_2- en energiedoelstellingen te realiseren, verwacht De Wilde NL B.V. geen van haar huidige kernactiviteiten te hoeven afstoten. Ook in de toekomst blijft De Wilde actief in zowel reguliere als specialistische spoorbouwwerkzaamheden, waaronder nieuwbouw, vervanging en renovatie, onderhoud, inspecties en engineering, betonboringen.

De noodzakelijke verandering zit voornamelijk in de wijze waarop deze activiteiten worden voorbereid en uitgevoerd. Richting 2035 en 2050 zal de bedrijfsvoering stapsgewijs minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen en CO_2-intensieve materialen. Daarbij wordt aangesloten op de maatregelen uit het Plan van Aanpak en de korte-, middellange- en langetermijnstrategie.

De belangrijkste verwachte veranderingen zijn:

- Verduurzaming van vervoer, materieel en energiegebruik. Het wagenpark wordt op natuurlijke vervangingsmomenten verder geëlektrificeerd en ook voor bedrijfsbussen, klein en zwaar materieel wordt toegewerkt naar emissiearme of emissievrije alternatieven. Waar elektrificatie nog niet technisch of praktisch haalbaar is, blijft HVO100 of een gelijkwaardig duurzaam alternatief een tussenoplossing. Tegelijkertijd wordt het energiegebruik van de eigen locatie verder verminderd door isolatie, monitoring, verduurzaming van de warmtevoorziening en op termijn eigen duurzame energieopwekking en energieopslag.
- Meer aandacht voor materiaalgebruik, hergebruik en circulariteit. Met name binnen vervanging en renovatie wordt toegewerkt naar meer hergebruik van spoorcomponenten en beter inzicht in de daarmee vermeden CO_2-emissies. Daarnaast wordt, waar De Wilde hier invloed op heeft, gekeken naar materialen met een lagere CO_2-impact en het beperken van onnodig materiaalgebruik.
- Intensievere samenwerking binnen de waardeketen. Voor verdere Scope 3-reductie is De Wilde mede afhankelijk van opdrachtgevers, leveranciers, transporteurs en andere spooraannemers. CO_2-reductie zal daarom steeds nadrukkelijker worden meegenomen in inkoop, werkvoorbereiding, materiaal- en materieelkeuzes, transportplanning en samenwerking binnen projecten.

De verwachting is daarmee niet dat de aard van de werkzaamheden van De Wilde fundamenteel verandert, maar dat dezelfde werkzaamheden steeds energiezuiniger, emissiearmer en meer circulair worden uitgevoerd. De snelheid waarmee deze transitie kan plaatsvinden is mede afhankelijk van technische ontwikkelingen, beschikbaarheid en betaalbaarheid van emissievrij spoorgebonden materieel, laadinfrastructuur, netcapaciteit en de ontwikkeling van duurzamere materialen.

De concrete stappen waarmee De Wilde deze ontwikkeling wil realiseren zijn opgenomen in de korte-, middellange- en langetermijnstrategie en het bijbehorende Plan van Aanpak.

4. VAN INZICHT NAAR REDUCTIE : ONZE STRATEGIE

(Invalshoek B: Reductie)

4.1 Algemene uitleg strategie

De organisatie richt zich op een toekomstbestendige en duurzame bedrijfsvoering door CO_2-reductie structureel te integreren in de bedrijfsvoering en projectuitvoering. De strategie richt zich met name op het verminderen en verduurzamen van het energie- en brandstofverbruik van materieel en wagenpark, energiebesparing op de vestigingen Vianen en Putten en reductie binnen de waardeketen.
Door efficiëntere werkmethoden, verduurzaming van materieel en voertuigen en samenwerking met ketenpartners wordt stapsgewijs toegewerkt naar een energiezuinigere en CO_2-armere bedrijfsvoering.
Om hier invulling aan te geven zijn voor de korte en middellange termijn doelstellingen en bijbehorende reductiemaatregelen vastgesteld.

4.2 Korte termijn

4.2.1 Korte termijn CO_2 doelstellingen:

Voor de korte termijn heeft de organisatie een CO_2-reductiedoelstelling vastgesteld, gebaseerd op de verwachte reductie van de maatregelen uit het Plan van Aanpak. De hoofddoelstelling is onderverdeeld in subdoelstellingen voor Scope 1, Scope 2 en Scope 3, zodat de voortgang per emissiescope kan worden gemonitord en geëvalueerd.

DOELSTELLING CO_2-UITSTOOT KORTE TERMIJN:

De organisatie wil in 2028 de scope 1- en 2- uitstoot met 16% verminderen ten opzichte van 2025.

(Deze doelstelling is gerelateerd aan bedrijfsomzet)

Subdoelstellingen CO_2 korte termijn	
Scope 1	15%
Scope 2	96% reductie van de marktgebaseerde Scope 2-uitstoot door uiterlijk 2028 100% aantoonbaar groene stroom in te kopen voor de vestigingen Vianen en Putten.
Scope 3	5%

OBE DOELSTELLING KORTE TERMIJN

OBE-doelstellingen	
Biogene emissies	De Wilde NL B.V. handhaaft tot en met 2028 het gebruik van HVO100 voor 100% van het daarvoor geschikte zware dieselmaterieel. Van de Mheen Rail B.V. schakelt het zware materieel en de vrachtwagens gefaseerd over van fossiele diesel naar HVO100, met als doel uiterlijk eind 2027 100% HVO100 toe te passen waar dit technisch en operationeel mogelijk is.
CO_2 verwijderingen	n.v.t.
Vermeden emissies	De Wilde maakt uiterlijk in 2028 de vermeden CO_2-emissies van de meest hergebruikte productgroep inzichtelijk, op basis van hergebruikte hoeveelheden en beschikbare CO_2-emissiedata.

4.2.2 Korte termijn energiedoelstellingen

Voor de korte termijn zijn er ook energiedoelstellingen opgesteld, die net zoals de CO_2-doelstelling voortkomen vanuit de maatregelen in het plan van aanpak. Naast de energie hoofddoelstelling zijn er ook diverse energie subdoelstellingen opgesteld.

DOELSTELLING ENERGIEVERBRUIK KORTE TERMIJN:

De organisatie wil in 2028 het energieverbruik met 8% verminderen ten opzichte van 2025.

(Deze doelstelling is gerelateerd aan bedrijfsomzet)

Subdoelstellingen energie korte termijn	
Zelf energie opwekken:	Uiterlijk eind 2028 zijn op de vestiging Vianen zonnepanelen gerealiseerd. Voor de vestiging Putten is uiterlijk eind 2028 de technische en financiële haalbaarheid van zonnepanelen beoordeeld en is een besluit genomen over realisatie.
Energieopslag:	Onderzoek naar Energieopslag voor middellange termijn (5-10 jaar) voor vestiging Vianen.
Gebruik van duurzame energie:	Uiterlijk eind 2028 wordt 100% van de ingekochte elektriciteit voor de vestigingen Vianen en Putten aantoonbaar als groene stroom ingekocht.

4.3 Korte termijnstrategie

De korte termijnstrategie richt zich op concrete en uitvoerbare maatregelen waarmee het energieverbruik en de CO_2-uitstoot binnen de organisatorische grens worden verminderd. Door de toevoeging van Van de Mheen ligt een belangrijk zwaartepunt bij het dieselverbruik van zwaar en specialistisch materieel.
De nadruk ligt daarom op het verduurzamen en efficiënt inzetten van materieel en voertuigen, verdere toepassing van HVO100, elektrificatie waar praktisch haalbaar, energiebesparing op de vestigingen Vianen en Putten en efficiënte planning van transport en werkzaamheden.
Daarnaast wordt de kwaliteit van energie- en emissiegegevens verder verbeterd, zodat de voortgang nauwkeuriger kan worden gevolgd en toekomstige reductiemaatregelen beter kunnen worden onderbouwd.
Deze maatregelen vormen de eerste stappen richting de CO_2- en energiedoelstellingen voor 2035 en 2050.

4.3.1 Plan van aanpak

Op deze pagina worden de maatregelen kort beschreven die van toepassing zijn voor de korte termijn. Dit betreffen de maatregelen die voor De Wilde NL B.V. de meeste impact maken op CO_2 reductie en energie reductie. Het volledige plan van aanpak is te vinden in het CO_2 dashboard.

Elektrificeren van personenauto's (UTA): Bij vervanging van het wagenpark wordt sinds 2026 standaard gekozen voor een elektrische variant. Omdat dit beleid al is vastgesteld en de markt inmiddels een breed aanbod kent, kan deze maatregel relatief eenvoudig worden doorgevoerd en zorgt deze voor een structurele reductie van brandstofverbruik.

Verbeteren isolatiewaarde kantoor: Om het energieverbruik van het kantoor te verminderen en het comfort voor medewerkers te verbeteren, wordt de isolatiewaarde van het gebouw stapsgewijs verbeterd. In 2025 is de bestaande dubbele beglazing vervangen door HR++ glas, waardoor het warmteverlies via de ramen wordt beperkt. Als vervolgstap staat voor 2027 de isolatie van het dak gepland. Deze maatregelen dragen bij aan een lagere warmtevraag en daarmee aan een vermindering van het gasverbruik en de CO_2-uitstoot van de bedrijfslocatie.

Uitbreiden van het laadplein naar 12 laadpunten: Door voldoende laadcapaciteit op de vestiging te realiseren worden medewerkers gestimuleerd om elektrisch te rijden en met groene stroom te laden. Dit ondersteunt de verduurzaming van het wagenpark en vergroot het gebruik van elektrische voertuigen.

Verdere elektrificatie van klein materieel: Voor handgereedschappen en klein materieel zijn tegenwoordig veel elektrische alternatieven beschikbaar. Door bij vervanging standaard voor elektrische varianten te kiezen wordt het verbruik van benzine en Aspen-brandstoffen verder verminderd.

Actieve energiemonitoring van gas- en elektriciteitsverbruik: Het gas- en elektriciteitsverbruik van de vestigingen **Vianen en Putten** wordt periodiek gemonitord. Door inzicht in verbruik, piekbelasting en afwijkingen kunnen energiebesparende maatregelen worden geïdentificeerd en gevolgd.

Efficiëntere planning van transportbewegingen: Sinds de logistieke coördinatie binnen De Wilde NL B.V. als specifieke rol is belegd, worden transporten centraal afgestemd en waar mogelijk gecombineerd. Hierdoor kunnen onnodige of afzonderlijke transportbewegingen worden voorkomen en kan de beschikbare transportcapaciteit efficiënter worden benut. De voortgang van deze maatregel wordt niet uitsluitend beoordeeld op het totaal aantal gereden kilometers, omdat dit sterk afhankelijk is van het aantal projecten en de geografische ligging daarvan. De effectiviteit wordt daarom vooral gevolgd aan de hand van de wijze waarop transporten worden gepland en gecombineerd en, waar gegevens beschikbaar zijn, het aantal transportbewegingen in relatie tot de uitgevoerde projecten.

Verduurzaming vestiging Putten: Het nieuwe kantoorpand in Putten is inmiddels gerealiseerd; de bedrijfshal en het terrein worden verder ontwikkeld. Het elektriciteitsverbruik wordt actief gevolgd en bij de verdere ontwikkeling van de locatie worden energiebesparende maatregelen meegenomen. Uiterlijk eind 2026 worden het bestaande bedrijfspand en de werkhal aardgasvrij gemaakt. Daarnaast wordt uiterlijk eind 2028 de technische en financiële haalbaarheid van zonnepanelen beoordeeld en wordt een besluit genomen over realisatie.

Verduurzaming zwaar materieel Van de Mheen Rail B.V.: Het dieselverbruik van het zware en specialistische materieel vormt de grootste energiestroom binnen de organisatie. Van de Mheen schakelt daarom het daarvoor geschikte zware materieel en de vrachtwagens gefaseerd over van fossiele diesel naar HVO100, met als doel uiterlijk eind 2027 100% HVO100 toe te passen waar dit technisch en operationeel mogelijk is. Daarnaast worden onnodige draaiuren en stationair draaien beperkt en wordt bij vervanging of uitbreiding beoordeeld of elektrische of andere emissiearme alternatieven toepasbaar zijn.

4.4 Middellange en lange termijn

4.4.1 CO_2 doelstellingen middellange en lange termijn

De doelstellingen voor de middellange en lange termijn zijn van toepassing op 100% van de bedrijfsactiviteiten binnen de organisatorische grens.

Bij het opstellen van de doelstellingen is rekening gehouden met (inter)nationaal klimaatbeleid, ontwikkelingen binnen de sector en wetenschappelijk onderbouwde reductiepaden. Voor de middellange termijn zijn onder andere de absolute reductierichtlijnen van het Science Based Targets initiative (SBTi) als referentie gebruikt. De doelstellingen van De Wilde NL B.V. zijn niet extern door SBTi gevalideerd.

Om de voortgang te kunnen monitoren, is de hoofddoelstelling onderverdeeld in afzonderlijke subdoelstellingen per scope. De reductiedoelstellingen zijn gerelateerd aan de bedrijfsomzet. Daarnaast zijn de doelstellingen omgerekend naar absolute hoeveelheden CO_2e, uitgaande van het basisjaar 2025.

DOELSTELLING CO_2-UITSTOOT MIDDELLANGE TERMIJN:

De organisatie wil in 2035 de uitstoot van scope 1 en 2 met 39% verminderen ten opzichte van 2025.

(Deze doelstelling is gerelateerd aan bedrijfsomzet)

Voor scope 3 geldt een afzonderlijke reductiedoelstelling van 37,5% ten opzichte van 2025, eveneens gerelateerd aan de bedrijfsomzet.

Subdoelstellingen CO_2 middellange termijn (2035)	
Scope 1	38%
Scope 2	96% (i.v.m. grijze stroom buiten onze locaties om)
Scope 3	37,5%

ABSOLUTE VERTALING CO_2-DOELSTELLINGEN MIDDELLANGE TERMIJN

Om de omvang van de beoogde CO_2-reductie inzichtelijk te maken, zijn de relatieve reductiedoelstellingen omgerekend naar absolute hoeveelheden CO_2e. Hiervoor is uitgegaan van de vastgestelde CO_2-footprint over het basisjaar 2025 en een gelijkblijvende bedrijfsomzet.

Scope	Uitstoot basisjaar 2025	Reductie 2035	Absolute reductie	Berekende uitstoot 2035
Scope 1	933,7 ton	38%	354,8 ton	578,9 ton
Scope 2	9,9 ton	96%	9,5 ton	0,4 ton
Scope 1 + 2 (hoofddoel)	**943,6 ton**	**39%**	**368,0 ton**	**575,6 ton**
Scope 3	8.654,8 ton	37,5%	3.245,6 ton	5.409,3 ton

De hoofddoelstelling voor scope 1 en 2 is afzonderlijk berekend. De subdoelstellingen voor scope 1 en 2 komen gewogen uit op circa 38,6% reductie, afgerond 39%.

De absolute berekening laat zien dat een reductie van 39% voor scope 1 en 2 overeenkomt met circa 368 ton CO_2e minder uitstoot ten opzichte van het basisjaar. Voor scope 3 komt een reductie van 37,5% overeen met circa 3.246 ton CO_2e.

Omdat de formele doelstellingen zijn gerelateerd aan de bedrijfsomzet, zijn de berekende absolute waarden indicatief. Bij een stijging of daling van de bedrijfsomzet kan de daadwerkelijke absolute uitstoot in 2035 afwijken.

De organisatie monitort daarom jaarlijks zowel de absolute CO_2-uitstoot (ton CO_2e) als de relatieve CO_2-uitstoot (ton CO_2e per euro omzet). De voortgang wordt beoordeeld binnen de jaarlijkse energiebeoordeling en directiebeoordeling. Waar nodig worden maatregelen en tussentijdse doelstellingen bijgesteld.

DOELSTELLING CO_2-UITSTOOT LANGE TERMIJN:

De organisatie wil in 2050 de uitstoot met 100% op lange termijn verminderen ten opzichte van 2025 voor scope 1,2 en 3.

(Deze doelstelling is gerelateerd aan bedrijfsomzet)

4.4.2 OBE doelstellingen middellange en lange termijn (indien van toepassing)

OBE-doelstellingen	2035	2050
Biogene emissies	De Wilde NL B.V. en Van de Mheen Rail B.V. verminderen de biogene emissies uit zwaar materieel met 39% ten opzichte van het basisjaar, door verdere elektrificatie, optimalisatie van de inzet van materieel en toepassing van emissiearme of emissievrije energiedragers.	De Wilde NL B.V. en Van de Mheen Rail B.V. streven naar 100% reductie van de biogene emissies uit zwaar materieel ten opzichte van het basisjaar, door volledige of nagenoeg volledige elektrificatie en toepassing van emissievrije energiedragers.
CO_2 verwijderingen	n.v.t.	n.v.t.
Vermeden emissies	n.v.t.	n.v.t.

4.4.3 Energiedoelstellingen middellange termijn:

Voor de middellange termijn (5-10 jaar) zijn er ook energiedoelstellingen opgesteld. Naast de energie hoofddoelstelling zijn er ook diverse energie subdoelstellingen opgesteld.

De energiedoelstelling is bepaald aan de hand van het CO_2-dashboard.

DOELSTELLING ENERGIEVERBRUIK MIDDELLANGE TERMIJN:

De organisatie wil in 2035 het energieverbruik met 11% verminderen ten opzichte van 2025.

(Deze doelstelling is gerelateerd aan bedrijfsomzet)

Subdoelstellingen energie middellange termijn	
Zelf energie opwekken:	Voor 100% van de vestigingen (Vianen en Putten) is de mogelijkheid voor eigen hernieuwbare energieopwek beoordeeld en is deze, waar technisch en financieel haalbaar, gerealiseerd.
Energieopslag:	Voor 100% van de vestigingen waar eigen energie wordt opgewekt, is onderzocht of energieopslag technisch en financieel haalbaar is en is deze waar aantoonbaar doelmatig gerealiseerd.
Gebruik van duurzame energie:	In 2035 wordt 100% van de ingekochte elektriciteit voor de vestigingen Vianen en Putten aantoonbaar als groene stroom uit hernieuwbare bronnen ingekocht.

4.5 Verantwoording doelstellingen

Bij het opstellen van de doelstelling is rekening gehouden met:

1) Hoe de doelstelling zich verhoudt tot nationaal of internationaal overheidsbeleid voor de organisatieactiviteit(en)/*sector* voor de tussenliggende jaren tot uiterlijk 2050;
2) Hoe de doelstelling voortbouwt op ambitieuze sectorafspraken en/of wetenschappelijk onderbouwde reductiepaden (als van toepassing);
3) Hoe de doelstelling verbonden is met door de *sector* geaccepteerde verwachtingen voor Technology Readiness Levels (*TRL*'s) van relevante technieken;
4) Hoe de *organisatie* de feedback van de externe *belanghebbenden* van 2.D.4 heeft meegenomen;
5) Of de doelstelling extern gevalideerd is door een onafhankelijke internationaal erkende derde partij (bijv. SBTi) en wat hiervan de uitkomst was.
6) Link met lange termijn doelen/maatregelen (bijv. voorbereidende actie)

4.6 Strategie middellange en lange termijn

De middellange termijnstrategie richt zich op het verder terugdringen van de CO_2-uitstoot en het energieverbruik door verduurzaming van materieel, wagenpark, de vestigingen Vianen en Putten en de waardeketen.

Voor voertuigen en materieel wordt de ingezette elektrificatie voortgezet waar dit technisch en praktisch haalbaar is. Voor zwaar en specialistisch materieel worden elektrische en andere emissiearme of emissievrije technieken gevolgd en toegepast zodra deze geschikt zijn voor de bedrijfsvoering. Waar volledige elektrificatie nog niet haalbaar is, kan HVO100 als transitiebrandstof worden ingezet.

Op de vestigingen Vianen en Putten wordt ingezet op energiebesparing, hernieuwbare elektriciteit, eigen energieopwek en waar relevant energieopslag. Daarnaast wordt binnen de waardeketen gewerkt aan vermindering van Scope 3-emissies door materiaalgebruik, hergebruik, afvalstromen, transport en samenwerking met opdrachtgevers, leveranciers en onderaannemers. Hiermee wordt stapsgewijs toegewerkt naar de doelstellingen voor 2035 en 2050.

De lange termijnstrategie richt zich op een nagenoeg emissievrije bedrijfsvoering, waarbij fossiele energiedragers zoveel mogelijk zijn uitgefaseerd en voertuigen en materieel waar technisch en operationeel haalbaar emissievrij worden ingezet.

Voor de vestigingen wordt toegewerkt naar een energiezuinige en zoveel mogelijk aardgasvrije bedrijfsvoering, met maximale benutting van hernieuwbare elektriciteit, eigen opwek en waar doelmatig energieopslag. Binnen de waardeketen ligt de nadruk op verdere reductie van materiaalgebonden emissies, hergebruik van spoorcomponenten, circulaire materiaalstromen en samenwerking met ketenpartners.

Ambitie 2050: de organisatie realiseert minimaal de vastgestelde CO_2-reductiedoelstelling van 100% ten opzichte van 2025 en werkt waar technisch en economisch haalbaar verder toe naar een nagenoeg emissievrije bedrijfsvoering.

4.6.1 Plan van aanpak middellange en lange termijn

Op deze pagina worden de maatregelen kort beschreven die van toepassing zijn voor de middellange en lange termijn. Dit betreffen de maatregelen die voor de Wilde de meeste impact maken op CO_2 reductie en energie reductie. Het volledige plan van aanpak is te vinden in het CO_2 dashboard.

Verduurzaming van zwaar materieel: Binnen De Wilde NL B.V. en Van de Mheen Rail B.V. wordt het zware materieel stapsgewijs verduurzaamd. Bij vervanging of uitbreiding worden elektrische en andere emissiearme of emissievrije technieken beoordeeld. Waar deze nog niet technisch of praktisch toepasbaar zijn, blijft HVO100 een mogelijke overgangsoplossing.

Elektrificeren van bedrijfsbussen: De overstap naar elektrische bedrijfsbussen draagt sterk bij aan de reductie van dieselverbruik. Beperkingen rondom actieradius, laadinfrastructuur en beschikbaarheid van geschikte voertuigen maken deze maatregel uitdagender dan de elektrificatie van personenauto's.

Aardgasvrij verwarmen van gebouwen: Voor de vestigingen Vianen en Putten wordt op middellange termijn onderzocht hoe het aardgasverbruik verder kan worden verminderd en uiteindelijk kan worden uitgefaseerd. Hierbij worden gebouwschil, installaties, eigen energieopwek en beschikbare netcapaciteit in samenhang beoordeeld.

Circulair gebruik van spoorstaven, ballast en andere spoorcomponenten: De Wilde NL B.V. wil het hergebruik van vrijkomende spoorse materialen en componenten verder vergroten en de daarmee vermeden CO_2-emissies beter inzichtelijk maken. De mogelijkheden voor hergebruik zijn mede afhankelijk van technische eisen en de keuzes van opdrachtgevers en vragen daarom om samenwerking met opdrachtgevers, leveranciers en andere ketenpartners.

Verduurzaming van staal en beton in de keten: Een belangrijk deel van de Scope 3-emissies van De Wilde NL B.V. is gerelateerd aan ingekochte materialen. Daarom wordt waar mogelijk gekeken naar materialen met een lagere CO_2-impact, hergebruikte materialen en productspecifieke milieu-informatie zoals EPD's en MKI-gegevens. De mogelijkheden zijn afhankelijk van technische eisen, beschikbaarheid in de markt en de invloed die De Wilde binnen het betreffende project heeft.

4.6.2 SWOT Middellange en lange termijnstrategie

In dit hoofdstuk wordt de SWOT-analyse op de (innovatie)strategie toegelicht.

STERKTES

De sterktes van de van (innovatie)strategie zijn:

- **Duidelijke langetermijnvisie:** De vastgestelde CO_2- en energiedoelstellingen voor 2028, 2035 en 2050 geven richting en focus aan de verduurzamingsmaatregelen.
- **Betrokken leiderschap:** Het management ondersteunt actief de energietransitie en maakt middelen vrij voor duurzame investeringen.
- **Toenemend inzicht in energie- en emissiedata:** Door verdere monitoring en uitsplitsing van energie- en brandstofgegevens kan de voortgang steeds nauwkeuriger worden gevolgd.
- **Innovatief vermogen:** De organisatie staat open voor technologische vernieuwing en werkt samen met externe partners aan duurzame oplossingen.

ZWAKTES

De zwaktes van de (innovatie) strategie zijn:

- **Beperkte interne kennis van energietransitie:** Duurzaamheid is nog geen geïntegreerd onderdeel van alle afdelingen.
- **Centrale coördinatie binnen de organisatie ontbreekt:** De verantwoordelijkheden voor CO_2-reductie zijn verdeeld over verschillende personen en afdelingen, wat de slagkracht verminderd.
- **Financiële impact op korte termijn:** Investeringen in verduurzaming kunnen tijdelijk de winstgevendheid onder druk zetten.
- **Complexiteit van monitoring:** Het meten van voortgang, met name in de keten, vergt nieuwe systemen en processen.

KANSEN

De kansen van de (innovatie)strategie zijn:

- **Stijgende vraag naar duurzame producten en diensten:** Marktvoordeel door duurzaam imago en onderscheidend vermogen.
- **Toegang tot subsidies en fiscale voordelen:** Overheden stimuleren investeringen in energie-efficiëntie en hernieuwbare energie.
- **Samenwerking in de keten:** Mogelijkheden om via partnerschappen sneller en effectiever te verduurzamen.
- **Technologische innovatie:** Doorbraken in bijvoorbeeld waterstof, batterijopslag of circulaire technologieën kunnen de transitie versnellen.

RISICO'S

De risico's van de (innovatie)strategie zijn:

- **Veranderende wet- en regelgeving:** Strengere eisen of onverwachte verplichtingen kunnen leiden tot aanvullende maatregelen en kosten.
- **Schaarste aan duurzame grondstoffen of technologieën:** Beperkte beschikbaarheid van duurzame materialen, emissiearm materieel of geschikte technologie kan de voortgang vertragen.
- **Beperkte beschikbaarheid van elektriciteit en netcapaciteit:** Verdere elektrificatie vergroot de afhankelijkheid van voldoende elektriciteit en laadcapaciteit. Netcongestie of onvoldoende capaciteit kan de inzet van elektrisch materieel en voertuigen beperken.
- **Economische onzekerheid:** Fluctuerende energieprijzen en hoge investeringskosten kunnen de haalbaarheid of planning van verduurzamingsmaatregelen beïnvloeden.
- **Weerstand binnen de organisatie:** Nieuwe werkwijzen en technieken vragen aanpassing van medewerkers en kunnen daardoor meer tijd vragen om volledig te implementeren.
- **Verlies van concurrentiepositie en opdrachten**: Onvoldoende verduurzaming kan leiden tot een lagere concurrentiepositie of uitsluiting bij aanbestedingen, met name bij projecten met zero-emissie-eisen (ZE), koploperprojecten en MKI-gerelateerde gunningscriteria.

VOORWAARDEN, AANNAMES EN AFHANKELIJKHEDEN

De voorwaarden, aannames en afhankelijkheden van de (innovatie)strategie zijn:

- **Afhankelijkheid van externe leveranciers:** Een groot deel van de emissie bevindt zich in scope 3, buiten directe controle van de organisatie.
- **Verwachting van technologische beschikbaarheid:** De strategie rekent op toekomstige beschikbaarheid van technologieën die nu nog niet breed toepasbaar of betaalbaar zijn.
- **Beschikbaarheid van middelen en kennis:** Voldoende interne capaciteit en blijvende ondersteuning van het management zijn noodzakelijk voor succesvolle uitvoering.
- **Toegang tot stimuleringsmaatregelen:** De strategie veronderstelt blijvende overheidssteun in de vorm van subsidies en regelgeving die duurzame keuzes beloont.

4.7 Voortgang op de doelstellingen

Het rapportagejaar 2025 betreft de initiële certificering op trede 3 conform het Handboek CO_2-Prestatieladder 4.0 en vormt tevens het nieuwe referentiejaar voor de CO_2- en energiedoelstellingen. Door de uitbreiding van de organisatorische grens met Van de Mheen Rail B.V. zijn de cijfers over 2025 niet rechtstreeks vergelijkbaar met 2024.

Waar mogelijk wordt de ontwikkeling ten opzichte van 2024 wel ter informatie weergegeven. Vanaf 2025 wordt de voortgang op de vastgestelde doelstellingen organisatiebreed gemonitord en beoordeeld.

4.7.1 Voortgang scope 1 & 2

Door de gewijzigde organisatorische grens wordt 2025 als nieuw referentiejaar gehanteerd voor het beoordelen van de toekomstige ontwikkeling van de CO_2-uitstoot. Vanaf 2025 kan de voortgang van de reductiedoelstellingen organisatiebreed worden gevolgd, waarbij met name het brandstofverbruik van zwaar materieel en het wagenpark belangrijke aandachtspunten vormen.

VOORTGANG JAARLIJKSE CO2-EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE		
	2024	2025
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	Heel jaar	Heel jaar
Aardgasverbruik	11,8	35,9
Acetyleen	0,2	1,3
Brandstofverbruik - HVO100	0,6	0,7
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - benzine (Aspen)	4,7	8,1
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	-	634,1
Brandstofverbruik heftruck - LPG	6,5	6,8
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	52,9	51,8
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	137,1	193,0
Gasvulling Argon B50 Tig	-	-
Gasvulling menggas B50 Mig Mag (200 bar)	-	0,0
Propaan	1,9	2,0
Weldmix	0,0	0,0
	-	-
TOTAAL SCOPE 1	**215,7**	**933,7**
TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2		
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	-	9,3
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	-	-
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	-	0,6
TOTAAL SCOPE 2	**-**	**9,9**
TOTALE EMISSIES	215,7	943,60

De totale CO_2-uitstoot van Scope 1 en 2 bedraagt in 2025 943,6 ton CO_2, tegenover 215,7 ton CO_2 in 2024. Deze sterke stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door de uitbreiding van de organisatorische grens met Van de Mheen Rail B.V. De cijfers over 2024 hebben nog betrekking op de toenmalige organisatorische grens en zijn daardoor niet rechtstreeks vergelijkbaar met de organisatiebrede cijfers over 2025.

Het grootste aandeel in de uitstoot van 2025 wordt veroorzaakt door het dieselverbruik van bedrijfsmiddelen en materieel (634,1 ton CO_2), gevolgd door het dieselverbruik van het wagenpark (193,0 ton CO_2). De Scope 2-uitstoot bedraagt in totaal 9,9 ton CO_2 en heeft daarmee een relatief beperkt aandeel in de totale footprint.

4.7.2 Voortgang scope 3

De Scope 3-uitstoot bedraagt in 2025 circa 8.654,8 ton CO_2, tegenover circa 1.103,0 ton CO_2 in 2024. Deze cijfers zijn niet rechtstreeks vergelijkbaar, omdat zowel de organisatorische grens als de inventarisatie- en berekeningsmethodiek zijn gewijzigd.

Door de toevoeging van Van de Mheen Rail B.V. zijn vanaf 2025 meer activiteiten binnen de organisatorische grens meegenomen. Daarnaast is de Scope 3-inventarisatie uitgebreid. Waar in 2024 slechts een beperkt deel van de uitgaven en activiteiten is meegenomen, is voor 2025 de volledige inkooplijst geanalyseerd en zijn leveranciers doorgerekend met spend-based emissiefactoren.

De grootste bijdragen in 2025 zijn afkomstig van aangekochte goederen en diensten (5.447,5 ton CO_2) en productieafval (2.542,1 ton CO_2). Samen vertegenwoordigen deze circa 92% van de totale Scope 3-uitstoot. De uitgebreidere inventarisatie geeft daarmee een completer beeld van de Scope 3-emissies. 2025 vormt het nieuwe referentiejaar voor het beoordelen van de toekomstige voortgang.

VOORTGANG JAARLIJKSE CO2-EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE		
	2024	2025
UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	heel jaar	heel jaar
Aangekochte goederen en diensten	657,9	5447,5
Kapitaal goederen		
Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in s	7,5	304,1
Upstream transport en distributie	69,1	359,0
Productieafval	368,5	2542,1
Zakelijk reizen		
Woon-werkverkeer		2,2
Upstream geleaste activa		
Totaal Upstream	**1.103,0**	**8.654,8**
DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES	heel jaar	heel jaar
Downstream transport en distributie		
Ver- of bewerken van verkochte producten		
Gebruik van verkochte producten		
End-of-life verwerking van verkochte producten		
Downstream geleaste activa		
Franchisehouders		
Investeringen		
Totaal Downstream	**-**	**-**
TOTALE EMISSIES SCOPE 3	**1103,0**	**8654,8**

4.8 Vergelijking met sectorgenoten en toetsing klimaattransitieplan

Om te kunnen bepalen hoe ambitieus onze doelstellingen en maatregelen is er gekeken naar sectorgenoten en is de maatregellijst van SKAO ingevuld. Door inzicht te krijgen in sectorprestaties kunnen wij:

- Realistische reductiedoelstellingen formuleren
- Effectieve reductiemaatregelen identificeren
- Technologische en methodische innovaties signaleren
- De eigen voortgang objectief valideren
- Het onderscheidend vermogen in duurzaamheid identificeren

4.8.1 Vergelijking met sectorgenoten

De organisatie onderbouwt welke sectorgenoten als “relevant” worden beschouwd.

Onderwerp	De Wilde NL B.V.	De Wilde NL incl. Van de Mheen Rail	Alom	VolkerRail
Trede CO_2-Prestatieladder	Trede 3	Trede 3	Trede 3	Trede 3
Basisjaar	2025	2025	2025	2025
Totale footprint	254,0 ton CO_2 (scope 1+2)	943,6 ton CO_2 (scope 1+2)	37,03 ton CO_2 (scope 1+2)	4.915,5 ton CO_2 (scope 1+2)
Intensiteitswaarde basisjaar	7,49 ton CO_2/ € mln omzet	22,79 ton CO_2/ € mln omzet	Nog vaststellen	Nog vaststellen
Laatst bekende waarde	7,49 ton CO_2/ € mln omzet	22,79 ton CO_2/ € mln omzet	Nog vaststellen	Nog vaststellen
Voortgang t.o.v. basisjaar	0% (basisjaar)	0% (basisjaar)	0% (basisjaar)	0% (basisjaar)
Korte termijn	2028: −16% (scope 1+2) −5% (scope 3)	2028: −16% (scope 1+2) −5% (scope 3)	2028: −21% (scope 1+2)	2030: −69% (scope 1+2) personenwagens volledig elektrisch
Middellange termijn	2035: −39% (scope 1+2) −37,5% (scope 3)	2035: −39% (scope 1+2) −37,5% (scope 3)	2035: −63% (scope 1+2) −37,5% (scope 3)	2030: −83% CO_2 t.o.v. 2019; 15% circulaire inkoop; 95% emissieloze bedrijfswagens; 60% KMG en 15% GMG elektrisch
Lange termijn	2050: netto nul (scope 1+2+3)	2050: netto nul (scope 1+2+3)	2050: netto nul (scope 1+2+3)	2050: klimaatneutraal wagenpark, materieel en transport; 100% secundaire grondstoffen
OBE-doelstellingen	HVO100 opschalen; biogene emissies richting 2050 uitfaseren; vermeden CO_2-emissies door hergebruik uiterlijk in 2028 inzichtelijk maken.	HVO100 opschalen; biogene emissies richting 2050 uitfaseren; vermeden CO_2-emissies door hergebruik uiterlijk in 2028 inzichtelijk maken.	HVO opschalen; biogene emissies richting 2050 uitfaseren; vermeden emissies vergroten	Biogene emissies richting 2050 uitfaseren; vermeden emissies vergroten

TOELICHTING OP DE SECTORVERGELIJKING

Van de Mheen Rail B.V. is eind 2025 overgenomen. Voor het basisjaar 2025 zijn zowel de zelfstandige CO_2-prestaties van De Wilde NL B.V. als de gezamenlijke prestaties inclusief Van de Mheen Rail weergegeven. De gezamenlijke footprint vormt het uitgangspunt voor de reductiedoelstellingen.

Bij de beoordeling moet rekening worden gehouden met het verschil in verduurzamingsfase. De Wilde NL B.V. werkt al jarenlang actief aan CO_2-reductie, terwijl Van de Mheen Rail B.V. hierin nog aan het begin staat. Omdat De Wilde NL B.V. in 2025 nog geen invloed had op de bedrijfsvoering van Van de Mheen Rail B.V., zijn er vanuit De Wilde NL B.V. nog geen gerichte reductiemaatregelen uitgevoerd. De toevoeging van de diesel intensieve activiteiten geeft daardoor een vertekend beeld van de reeds geleverde inspanningen. Vanaf 2026 wordt de verduurzamingsaanpak ook bij Van de Mheen geïmplementeerd, waarvan de resultaten naar verwachting vooral vanaf 2027 zichtbaar worden.

CONCLUSIES EN OPVALLENDHEDEN

De Wilde NL B.V., Alom en VolkerRail hanteren Trede 3 van de CO_2-Prestatieladder en gebruiken 2025 als basisjaar. Door verschillen in bedrijfsomvang, activiteiten en materieelinzet zijn absolute emissies niet rechtstreeks vergelijkbaar.

De zelfstandige CO_2-intensiteit van De Wilde NL B.V. bedraagt over 2025 7,49 ton CO_2 per miljoen euro omzet (scope 1 en 2). Inclusief Van de Mheen Rail B.V. stijgt deze naar 22,79 ton, voornamelijk door de toevoeging van zwaar dieselmaterieel.

De drie organisaties streven naar verdere elektrificatie, vermindering van fossiele brandstoffen en toenemende circulariteit. De Wilde NL B.V. richt zich daarbij op verduurzaming van materieel en wagenpark, energiebesparing, groene elektriciteit en reductie binnen de waardeketen. HVO100 wordt ingezet als transitiebrandstof. Alom volgt een vergelijkbare ontwikkelrichting, terwijl VolkerRail verder uitgewerkte tussendoelstellingen heeft voor elektrificatie en circulaire inkoop.

POSITIE DE WILDE BINNEN DE SECTOR

De Wilde NL B.V. heeft de afgelopen jaren aantoonbaar ingezet op CO_2-reductie en beschikt over concrete doelstellingen voor scope 1, 2 en 3. De overname van Van de Mheen Rail B.V.vormt een nieuwe uitdaging, met name voor de verduurzaming van zwaar en specialistisch spoorwegmaterieel.

Ten opzichte van VolkerRail zijn de tussendoelstellingen voor elektrificatie en circulariteit minder vergaand gekwantificeerd. De Wilde NL B.V. kiest voor een gefaseerde aanpak, waarbij technische haalbaarheid, natuurlijke vervangingsmomenten, projectvereisten en laad- en netcapaciteit worden meegewogen.

Door haar specialistische positie en korte besluitvormingslijnen kan De Wilde NL B.V. gericht inspelen op nieuwe technieken en duurzaamheidseisen. De ambitie is om de bestaande verduurzamingsaanpak verder uit te bouwen, Van de Mheen Rail B.V. hierin mee te nemen en waar haalbaar aanvullende reductiemaatregelen versneld toe te passen.

4.8.2 Toetsing klimaattransitieplan

Het klimaattransitieplan van De Wilde NL B.V. wordt periodiek getoetst om te beoordelen of de vastgestelde CO_2- en energiedoelstellingen nog aansluiten bij de ontwikkeling van de organisatie en of de opgenomen maatregelen voldoende bijdragen aan het behalen van deze doelstellingen.

Bij deze toetsing wordt onder andere gekeken naar de ontwikkeling van de CO_2-uitstoot en het energieverbruik, de voortgang van de maatregelen uit het Plan van Aanpak en relevante ontwikkelingen binnen de organisatie en de railinfrasector. Ook wordt beoordeeld of wijzigingen in wet- en regelgeving, beschikbare technieken, eisen vanuit opdrachtgevers en aanbestedingen en ontwikkelingen op het gebied van zero-emissie (ZE) materieel aanleiding geven om maatregelen of doelstellingen aan te passen.

Daarnaast wordt beoordeeld of de uitgangspunten waarop de doelstellingen zijn gebaseerd nog actueel en realistisch zijn. Hierbij wordt rekening gehouden met onder andere de ontwikkeling van de bedrijfsactiviteiten, gereden kilometers, inzet van materieel, energieverbruik en de mogelijkheden voor verduurzaming binnen de waardeketen.

De vergelijking met relevante sectorgenoten uit paragraaf 4.8.1 wordt hierbij gebruikt als aanvullend referentiekader om te beoordelen of de ambities en maatregelen van De Wilde passend zijn bij de ontwikkelingen binnen de sector.

Als uit de periodieke toetsing blijkt dat doelstellingen of maatregelen niet langer realistisch of voldoende ambitieus zijn, worden deze waar nodig bijgesteld en verwerkt in het klimaattransitieplan en het Plan van Aanpak.

5. CO_2- BEWUSTWORDING BINNEN EN BUITEN DE ORGANISATIE

(Invalshoek C: Communicatie)

5.1 Sleutelpersonen

Binnen De Wilde NL B.V. zijn binnen iedere laag van de organisatie sleutelpersonen aangewezen die een belangrijke rol vervullen binnen het CO_2-managementsysteem en het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen. Deze sleutelpersonen zijn betrokken bij onder andere het verzamelen en beoordelen van emissiegegevens, het uitvoeren van reductiemaatregelen, het bewaken van doelstellingen, interne communicatie, bewustwording en het signaleren van verbeterkansen binnen de organisatie en projecten.

De verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden van deze sleutelpersonen zijn vastgelegd binnen de aanwezige functieprofielen en interne procedures. Binnen deze functieprofielen is tevens opgenomen welke kennis, vaardigheden, ervaring en competenties noodzakelijk zijn om de betreffende functie goed uit te kunnen voeren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar vakinhoudelijke kennis, bewustwording op het gebied van duurzaamheid en CO_2-reductie, veiligheidsbewustzijn, communicatieve vaardigheden en het vermogen om verbeteringen binnen de organisatie praktisch door te voeren.

Om te waarborgen dat sleutelpersonen beschikken over de juiste competenties, investeert De Wilde NL B.V. actief in opleiding, kennisoverdracht en ontwikkeling. Dit gebeurt onder andere door:

- Het volgen van relevante opleidingen, cursussen en trainingen;
- Interne begeleiding en kennisoverdracht door ervaren medewerkers en leidinggevenden;
- Samenwerking met externe adviseurs en specialisten;
- Deelname aan relevante werkgroepen, kennisbijeenkomsten en overlegstructuren van opdrachtgevers en brancheorganisaties, waaronder werkgroepen van ProRail;
- Periodieke evaluatie van kennis en functioneren;
- Het delen van praktijkervaringen vanuit projecten, evaluaties en audits;
- Het beschikbaar stellen van actuele procedures, werkinstructies en normdocumenten.

Daarnaast wordt binnen de organisatie sterk gestuurd op continue verbetering en bewustwording. Medewerkers worden actief betrokken bij duurzaamheidsvraagstukken en gestimuleerd om verbeterideeën aan te dragen die bijdragen aan het reduceren van energieverbruik en CO_2-uitstoot.

Door deze aanpak borgt De Wilde NL B.V. dat voldoende deskundigheid, ervaring en bewustwording aanwezig is om het CO_2-managementsysteem doeltreffend uit te voeren en verder te ontwikkelen conform de eisen van de CO_2-Prestatieladder Handboek 4.0.

5.1.1 Aanwijzing, betrokkenheid en evaluatie sleutelpersonen

AANWIJZING SLEUTELPERSONEN

De sleutelpersonen binnen het CO_2-managementsysteem zijn geselecteerd op basis van hun functie, verantwoordelijkheden, deskundigheid en invloed op de CO_2- en energieprestaties van de organisatie. De betreffende medewerkers zijn persoonlijk benaderd en gevraagd deze rol te vervullen.

De groep bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende organisatieniveaus en disciplines:

- Directie en operationeel management;
- KAM-coördinator, KAM-assistente en MVK in opleiding;
- Werkvoorbereider/duurzaamheidsadviseur De Wilde;
- Coördinator Operationele Ondersteuning/Materieeldienst;
- Uitvoerder en spoorbouwer.

Hiermee zijn zowel beleid, coördinatie en ondersteuning als de dagelijkse projectuitvoering vertegenwoordigd. De sleutelpersonen fungeren tevens als aanspreekpunt binnen hun eigen werkgebied en dragen bij aan het vergroten van de betrokkenheid en bewustwording binnen de organisatie.

OVERLEG EN EVALUATIE

Om de betrokkenheid en deskundigheid van sleutelpersonen te waarborgen, worden jaarlijks minimaal twee gezamenlijke overleggen georganiseerd:

- **Begin van het jaar:** Bespreken van de CO_2- en energiedoelstellingen, geplande reductiemaatregelen, ontwikkelingen binnen het klimaattransitieplan en de bijdrage die vanuit de verschillende functies wordt verwacht.
- **Einde van het jaar:** Evalueren van de behaalde resultaten, voortgang van maatregelen, knelpunten, verbeterpunten en de samenwerking tussen de verschillende disciplines. De uitkomsten worden gebruikt voor het actualiseren van het plan van aanpak en de doelstellingen voor het volgende jaar.

Afspraken, actiepunten en verantwoordelijkheden worden vastgelegd en tijdens volgende overleggen opgevolgd. Waar nodig vindt tussentijds afstemming plaats.

BEWUSTWORDING EN COMMUNICATIE

Naast het overleg met sleutelpersonen wordt de gehele organisatie actief betrokken bij de CO_2-doelstellingen en de voortgang hiervan. Hiervoor worden verschillende communicatiemiddelen ingezet:

- **Veiligheidslunch (2x per jaar):** Bespreken van ontwikkelingen, behaalde resultaten, reductiemaatregelen en de bijdrage die medewerkers zelf kunnen leveren.
- **De Wilde-app en narrowcasting:** Periodiek delen van CO_2-resultaten, ontwikkelingen, praktische besparingstips en lopende initiatieven.
- **Postercampagnes:** Visueel communiceren van de CO_2-doelstellingen, voortgang en het nut en de noodzaak van energiebesparing en CO_2-reductie.

De sleutelpersonen worden gestimuleerd om ontwikkelingen en verbeterideeën vanuit hun eigen werkgebied in te brengen en deze informatie actief met collega's te delen.

BORGING EN CONTINUE VERBETERING

De KAM-afdeling coördineert de overleggen, communicatie en opvolging van actiepunten. Tijdens de jaarlijkse evaluatie wordt tevens beoordeeld of de betrokkenheid, kennis en competenties van de sleutelpersonen voldoende aansluiten bij hun verantwoordelijkheden. Waar nodig worden aanvullende opleidingen, instructies of andere verbetermaatregelen ingezet.

Op deze wijze wordt de betrokkenheid van sleutelpersonen structureel geborgd en wordt CO_2-reductie niet alleen vanuit het management aangestuurd, maar binnen alle lagen van de organisatie actief ondersteund.

Taken binnen onze organisatie:

Functie	Taak binnen CO_2-managementsysteem	CO_2-bewustzijn
Directie/ management	Stelt het CO_2- en energiebeleid en de doelstellingen vast, stelt middelen beschikbaar, neemt besluiten over investeringen en beoordeelt periodiek de voortgang en prestaties.	Niveau 4 – Verantwoordelijk voelen
KAM	Coördineert het CO_2-managementsysteem, stelt de CO_2-footprint en rapportages op, bewaakt doelstellingen en maatregelen, analyseert resultaten en afwijkingen en bereidt evaluaties en bijsturing voor.	Niveau 4 – Verantwoordelijk voelen
Projectleiding/ Werkvoorbereiding	Betrekt CO_2-reductie bij projectvoorbereiding en uitvoering. Stuurt waar mogelijk op efficiënte inzet van personeel, materieel, transport en materialen en signaleert mogelijkheden voor ZE-materieel, hergebruik en andere reductiemaatregelen.	Niveau 3 – Betrokken voelen
Dataverzameling – Administratie/ KAM (Invalshoek A)	Verzamelt en controleert gegevens voor de CO_2-footprint, waaronder brandstof-, energie-, kilometer-, afval-, inkoop- en overige relevante gegevens. Signaleert ontbrekende of afwijkende data en draagt bij aan verbetering van de datakwaliteit.	Niveau 3 – Betrokken voelen
Communicatie – KAM (Invalshoek C)	Verzorgt en coördineert de interne en externe communicatie over CO_2-beleid, doelstellingen, maatregelen en voortgang en zorgt dat verplichte informatie tijdig beschikbaar en actueel is.	Niveau 3 – Betrokken voelen
Samenwerking – Directie/ KAM/ Projectleiding (Invalshoek D)	Volgt relevante ontwikkelingen binnen de sector en onderhoudt contacten met opdrachtgevers, leveranciers, branchepartijen en andere ketenpartners. Inventariseert mogelijkheden voor samenwerking en kennisdeling gericht op CO_2-reductie en verduurzaming.	Niveau 3 – Betrokken voelen
Materieel- en wagenparkbeheer	Levert en controleert gegevens over voertuigen en materieel, brandstofverbruik en inzet. Draagt bij aan maatregelen zoals elektrificatie, toepassing van HVO100, laadvoorzieningen en efficiënter gebruik van voertuigen en materieel.	Niveau 3 – Betrokken voelen
Inkoop	Houdt bij inkoop waar mogelijk rekening met CO_2- en duurzaamheidscriteria, vraagt relevante milieu- en CO_2-gegevens bij leveranciers op en ondersteunt de toepassing van duurzamere en circulaire materialen en diensten.	Niveau 3 – Betrokken voelen
Planning	Draagt door efficiënte inzet van medewerkers, voertuigen en materieel bij aan het beperken van onnodige kilometers, transportbewegingen en draaiuren.	Niveau 2 – Ondersteunen
Uitvoerders/ machinisten/ medewerkers projecten	Voeren maatregelen in de praktijk uit, zoals beperken van stationair draaien, efficiënt gebruik van materieel, afvalscheiding en zorgvuldig omgaan met materialen. Signaleren praktische mogelijkheden voor CO_2- en energiebesparing.	Niveau 2 – Ondersteunen
Overige medewerkers	Zijn bekend met het CO_2- en energiebeleid en de voor hun werkzaamheden relevante maatregelen en worden via interne communicatie en toolboxen geïnformeerd over de bijdrage die zij hieraan kunnen leveren.	Niveau 1 – Begrip hebben

ONDERSTEUNING

Om het project te versterken werkt De Wilde NL B.V. samen met de De Duurzame Adviseurs, vertegenwoordigd door adviseur Guus de Jong. Hij biedt strategisch advies en ondersteuning bij het behalen en doorontwikkelen van trede 3 op de CO_2-Prestatieladder.

5.2 Communicatieplan

De jaarlijkse interne en externe communicatie over de CO_2-footprint, reductiedoelstellingen, voortgang van het plan van aanpak, het klimaattransitieplan, de waardeketen en de mogelijkheden voor individuele bijdrage van medewerkers vindt plaats conform het vastgestelde communicatieplan van De Wilde NL B.V.

Binnen De Wilde NL B.V. wordt communicatie gezien als een belangrijk onderdeel van het CO_2-managementsysteem. Door medewerkers, opdrachtgevers, leveranciers en andere stakeholders actief te informeren en betrekken, wordt bewustwording vergroot en worden duurzaamheidsdoelstellingen breed gedragen binnen de organisatie.

De communicatie richt zich onder andere op:

- De actuele CO_2-footprint en emissie-inzichten;
- Reductiedoelstellingen en voortgang;
- Energiebesparende maatregelen;
- Bewustwording en gedragsverandering;
- Mogelijkheden voor individuele bijdrage van medewerkers;
- Ontwikkelingen binnen het klimaattransitieplan;
- Ketensamenwerking en duurzame initiatieven;
- Voortgang van CO_2-gerelateerde projecten en gunningsprojecten.

Om te borgen dat communicatie structureel, tijdig en volledig plaatsvindt, maakt De Wilde NL B.V. gebruik van diverse achterliggende beheersmaatregelen en controlesystemen. Denk hierbij aan:

- Vaste communicatiemomenten binnen de PDCA-cyclus;
- Controle via managementoverleggen en KAM-overleggen;
- Communicatieregistraties binnen kwartaalrapportages;
- Communicatielijsten en actieoverzichten;
- Periodieke evaluatie van interne en externe communicatie-uitingen;
- Toetsing tijdens interne audits en managementbeoordelingen.

Daarnaast wordt communicatie afgestemd op de doelgroep en de praktische toepasbaarheid binnen de organisatie. Hierbij wordt bewust gekozen voor duidelijke, toegankelijke en praktijkgerichte communicatie die aansluit bij zowel kantoor- als uitvoerende medewerkers.

Indien van toepassing wordt ook actief gecommuniceerd over CO_2-Prestatieladderprojecten en gunningsprojecten. Deze communicatie vindt onder andere plaats via de openbare SKAO-pagina van De Wilde NL.

5.2.1 Communicatiemiddelen

Er wordt gecommuniceerd via de volgende pagina's:

- De Wilde NL B.V. website
- CO_2-prestatieladder pagina (SKAO)
- Intern via onze De Wilde app
- Nieuwsbrieven
- KAM-kwartaalrapportages

5.2.2 Communicatiestrategie

De Wilde NL B.V. werkt voor het realiseren van CO_2-reductie samen met verschillende opdrachtgevers, leveranciers en andere ketenpartners. De communicatie binnen deze samenwerkingen is erop gericht om kennis en informatie uit te wisselen, gezamenlijke reductiemogelijkheden te identificeren en waar mogelijk concrete maatregelen binnen projecten of de bedrijfsvoering toe te passen.

De communicatie vindt voornamelijk plaats binnen de bestaande contactmomenten met de betreffende samenwerkingspartners, zoals projectoverleggen, leveranciersgesprekken, aanbestedingen, projectevaluaties, werkkamers en periodieke overleggen. Afhankelijk van het onderwerp worden Directie, KAM, Projectleiding, Werkvoorbereiding en/of Inkoop hierbij betrokken.

Onderwerpen die hierbij aan de orde kunnen komen zijn onder andere de inzet van zero-emissie (ZE) materieel, toepassing van duurzame brandstoffen, efficiënte inzet van materieel en transport, hergebruik van spoorcomponenten, duurzamere materiaalkeuzes en het beschikbaar stellen van CO_2-, MKI- of andere relevante milieugegevens.

De Wilde streeft ernaar om CO_2-reductie zoveel mogelijk onderdeel te maken van de reguliere samenwerking met ketenpartners, zodat duurzaamheid niet als afzonderlijk onderwerp wordt behandeld maar wordt meegenomen bij project- en inkoopbeslissingen. Relevante afspraken, ontwikkelingen en resultaten worden waar nodig vastgelegd in projectverslagen, leveranciersbeoordelingen, projectevaluaties of de voortgangsrapportage van het klimaattransitieplan.

De voortgang van de relevante samenwerkingen wordt periodiek beoordeeld. Daarbij wordt gekeken welke maatregelen zijn besproken of toegepast, welke resultaten zijn bereikt en waar verdere samenwerking of kennisuitwisseling kan bijdragen aan de CO_2- en energiedoelstellingen van De Wilde.

5.2.3 Doelgroepen en boodschap

De communicatie over het CO_2- en energiebeleid wordt afgestemd op de verschillende interne en externe doelgroepen. Per doelgroep wordt bepaald welke informatie relevant is en welk doel met de communicatie wordt nagestreefd.

EXTERNE DOELGROEPEN

Doelgroep	Boodschap	Doel
Opdrachtgevers	De Wilde NL B.V. communiceert over haar CO_2-doelstellingen, voortgang en maatregelen, waaronder verduurzaming van wagenpark en materieel, inzet van ZE-materieel, HVO100, energiebesparing en circulariteit/hergebruik binnen spoorprojecten.	Transparantie bieden over onze CO_2-prestaties en samen met opdrachtgevers mogelijkheden benutten om de CO_2-uitstoot binnen projecten te verminderen.
Leveranciers en onderaannemers	We delen onze duurzaamheidsambities en bespreken mogelijkheden voor duurzamere materialen en diensten, efficiënter transport, duurzame brandstoffen, emissiearm materieel en het beschikbaar stellen van relevante CO_2- en milieugegevens.	Leveranciers en onderaannemers betrekken bij onze reductiedoelstellingen en gezamenlijk de CO_2-impact binnen de waardeketen verminderen.
Samenwerkingspartners en sectorgenoten	De Wilde NL B.V. deelt kennis en ervaringen over CO_2-reductie, ZE-materieel, circulariteit, hergebruik en andere relevante ontwikkelingen binnen de railinfra.	Kennis uitwisselen, ontwikkelingen volgen en gezamenlijk zoeken naar praktisch toepasbare reductiemogelijkheden.
Overige externe stakeholders	Via openbare communicatie wordt informatie beschikbaar gesteld over het CO_2-beleid, de footprint, doelstellingen, maatregelen en voortgang.	Transparant zijn over onze CO_2-prestaties en aantoonbaar communiceren over onze bijdrage aan verduurzaming.

INTERNE DOELGROEPEN

Doelgroep	Boodschap	Doel
Directie en management	Inzicht in de CO_2- en energieprestaties, voortgang van doelstellingen, maatregelen, risico's, kansen en benodigde investeringen.	Besluitvorming en sturing op het klimaattransitieplan en beschikbaar stellen van benodigde middelen.
Sleutelpersonen	Informatie over doelstellingen, maatregelen, resultaten en hun specifieke taken binnen het CO_2-managementsysteem.	Zorgen dat sleutelpersonen hun verantwoordelijkheid kennen en actief bijdragen aan uitvoering, monitoring en verbetering.
Projectleiding, werkvoorbereiding, planning en inkoop	CO_2-reductie meenemen in projectvoorbereiding, planning, inkoop, materiaalkeuzes, transport en inzet van materieel.	CO_2-reductiemogelijkheden zoveel mogelijk integreren in reguliere werkprocessen en projecten.
Uitvoerende medewerkers	Praktische informatie over wat medewerkers zelf kunnen bijdragen, zoals zuinig rijden, beperken van stationair draaien, efficiënt gebruik van materieel, afvalscheiding en zorgvuldig omgaan met materialen.	CO_2-bewustzijn vergroten en medewerkers stimuleren om binnen hun dagelijkse werkzaamheden bij te dragen aan energiebesparing en CO_2-reductie.

5.2.4 Verantwoordelijke en planning

Om de interne en externe communicatie over het CO_2- en energiebeleid structureel te borgen, zijn per communicatiemiddel de verantwoordelijke, doelgroep en frequentie vastgesteld. KAM coördineert de communicatie en bewaakt dat relevante informatie over de CO_2-footprint, doelstellingen, maatregelen en voortgang tijdig wordt geactualiseerd en gedeeld.

1. WEBSITE DE WILDE

Doelgroep: opdrachtgevers, leveranciers, samenwerkingspartners en overige externe belanghebbenden
Planning: minimaal jaarlijks en bij relevante wijzigingen
Verantwoordelijke: KAM, in afstemming met Directie

Via de website communiceert De Wilde over het CO_2- en energiebeleid, de CO_2-footprint, reductiedoelstellingen, maatregelen en behaalde voortgang. Hiermee wordt externe belanghebbenden inzicht gegeven in de CO_2-prestaties en duurzaamheidsambities van de organisatie.

2. SKAO/ CO_2-PRESTATIELADDER

Doelgroep: externe belanghebbenden
Planning: conform de geldende publicatie- en actualisatievereisten van de CO_2-Prestatieladder
Verantwoordelijke: KAM

De voor de CO_2-Prestatieladder vereiste informatie wordt tijdig gepubliceerd en geactualiseerd. KAM bewaakt de volledigheid en actualiteit van de informatie en zorgt ervoor dat wijzigingen in doelstellingen, maatregelen en voortgang waar nodig worden verwerkt.

3. INTERNE COMMUNICATIE

Doelgroep: alle medewerkers, met aanvullende informatie voor sleutelpersonen
Planning: min. 2 keer per jaar en aanvullend wanneer relevante ontwikkelingen daar aanleiding toe geven
Verantwoordelijke: KAM, in samenwerking met Directie, Projectleiding en andere sleutelpersonen
Middelen: De Wilde-app, toolboxen, bijeenkomsten, KAM-rapportages, posters en nieuwsbrieven.

Intern worden medewerkers geïnformeerd over de CO_2- en energiedoelstellingen, actuele prestaties, maatregelen en de bijdrage die zij vanuit hun eigen werkzaamheden kunnen leveren. De communicatie wordt zoveel mogelijk praktisch gehouden en afgestemd op de doelgroep. Voor sleutelpersonen wordt aanvullende informatie gedeeld over voortgang, verantwoordelijkheden en benodigde acties binnen het CO_2-managementsysteem.

4. COMMUNICATIE MET SAMENWERKINGSPARTNERS

Doelgroep: opdrachtgevers, leveranciers, onderaannemers, inhuur en overige relevante ketenpartners
Planning: tijdens relevante project-, leveranciers- en samenwerkingsmomenten
Verantwoordelijke: Directie, KAM, Projectleiding, Werkvoorbereiding, Uitvoering, afhankelijk van de samenwerking
Middelen: Projectoverleggen, aanbestedingen, leveranciersgesprekken, projectevaluaties en overige reguliere overlegmomenten

CO_2-reductie wordt waar relevant meegenomen binnen bestaande overleg- en samenwerkingsmomenten. Hierbij kunnen onderwerpen worden besproken zoals inzet van ZE-materieel, duurzame brandstoffen, transport, materiaalkeuzes, hergebruik en circulariteit. Afspraken en relevante resultaten worden waar nodig vastgelegd en meegenomen in de evaluatie van het klimaattransitieplan.

5. CO_2-PRESTATIELADDERPROJECTEN

Doelgroep: interne projectorganisatie, opdrachtgever en relevante projectpartners
Planning: bij de start van het project, periodiek gedurende de uitvoering en bij afronding, afgestemd op de voor het project geldende eisen
Verantwoordelijke: Projectleider in samenwerking met KAM
Middelen: projectoverleg, werkoverleg, projectdocumentatie en interne communicatie

Voor projecten waarop specifieke eisen vanuit de CO_2-Prestatieladder van toepassing zijn, wordt projectspecifiek gecommuniceerd over de relevante CO_2-doelstellingen en maatregelen. Tijdens de uitvoering wordt de voortgang gevolgd en worden relevante ontwikkelingen en resultaten met de betrokken partijen besproken. Bij afronding worden de toegepaste maatregelen en resultaten waar nodig geëvalueerd.

De uitvoering van het communicatieplan wordt door KAM periodiek bewaakt. Bij de jaarlijkse evaluatie van het CO_2-managementsysteem wordt beoordeeld of de geplande communicatie heeft plaatsgevonden, of de gebruikte middelen nog passend zijn en of aanpassing van doelgroep, boodschap, frequentie of communicatiemiddel nodig is.

6. SAMENWERKING

(Invalshoek D: Samenwerking)

6.1 Inventarisatie kennis- en samenwerkingsbehoeftes

De Wilde NL B.V. inventariseert periodiek welke kennis en externe samenwerking nodig is om de CO_2- en energiedoelstellingen te realiseren. Hierbij wordt gekeken naar ontwikkelingen binnen de eigen bedrijfsvoering, projecten en waardeketen. Ook ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving, techniek, zero-emissie materieel, circulariteit en energievoorziening worden hierin meegenomen.

De kennis- en samenwerkingsbehoeften worden minimaal jaarlijks beoordeeld als onderdeel van de evaluatie van het CO_2-managementsysteem. Daarbij wordt tevens beoordeeld of bestaande samenwerkingen nog voldoende bijdragen aan de doelstellingen en of nieuwe samenwerkingspartners of kennisbronnen nodig zijn.

KENNISBEHOEFTEN

Voor De Wilde zijn de volgende kennisbehoeften geïdentificeerd:

Kennisbehoefte	Onderwerp	Toelichting
Verduurzaming wagenpark en materieel	CO_2-reductie/ energiebesparing	Kennis over beschikbare elektrische en andere emissiearme of emissieloze voertuigen en machines, praktische inzetbaarheid binnen spoorprojecten, laadmogelijkheden, actieradius en ontwikkelingen in de markt.
Inzet van ZE-materieel binnen spoorprojecten	CO_2-reductie	Kennis over beschikbare ZE-technieken, eisen vanuit opdrachtgevers en aanbestedingen en de praktische mogelijkheden om het aandeel ZE-materieel binnen projecten te vergroten.
Duurzame brandstoffen en alternatieve energiedragers	CO_2-reductie	Ontwikkelingen rond HVO100 en toekomstige alternatieven voor materieel waarvoor elektrificatie nog niet technisch of praktisch haalbaar is.
Energieverbruik bedrijfslocatie	Energiebesparing	Kennis over mogelijkheden om het gas- en elektriciteitsverbruik verder te reduceren, waaronder isolatie, energiemonitoring en toekomstige aardgasvrije verwarming.
Zonne-energie, energieopslag en netcapaciteit	Opwekken, opslaan en gebruiken duurzame energie	Kennis over zonnepanelen na vernieuwing van het dak, batterijopslag, slim laadbeheer en de gevolgen van netcongestie voor verdere elektrificatie.
Circulariteit en hergebruik spoorcomponenten	CO_2-reductie	Kennis over hergebruik van spoorstaven en andere spoorcomponenten en methoden om de daarmee vermeden CO_2-emissies aantoonbaar te berekenen en registreren.
CO_2-impact van ingekochte materialen	CO_2-reductie	Kennis over productgebonden CO_2-emissies en het gebruik van onder andere EPD's, LCA's en MKI-gegevens om materiaalkeuzes beter te kunnen beoordelen.
CO_2-data in de waardeketen	CO_2-reductie	Verbeteren van de beschikbaarheid en kwaliteit van gegevens van leveranciers, onderaannemers en opdrachtgevers voor het berekenen en monitoren van Scope 3-emissies.

GEÏNVENTARISEERDE SAMENWERKINGSVERBANDEN

Op basis van de vastgestelde kennis- en samenwerkingsbehoeften zijn bestaande samenwerkingsverbanden en relevante externe initiatieven geïnventariseerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen samenwerkingen waaraan De Wilde daadwerkelijk deelneemt en initiatieven die als potentiële kennis- of samenwerkingsbron zijn geïdentificeerd.

- Stichting Positieve Impact *(bestaand)*
- Stichting Circulair Bouwen *(bestaand)*
- Schoon Emissieloos Bouwen (SEB) *(bestaand)*
- Samenwerking ALOM en De Wilde NL B.V. *(bestaand)*

SAMENWERKINGSBEHOEFTEN

Een belangrijk deel van de reductiemogelijkheden van De Wilde ligt buiten de directe eigen bedrijfsvoering. De organisatie is voor onder andere materiaalkeuzes, beschikbaarheid van ZE-materieel, transport, circulariteit en projectspecifieke duurzaamheidsmaatregelen afhankelijk van andere partijen binnen de railinfraketen. Samenwerking wordt daarom gericht gezocht waar De Wilde niet zelfstandig over voldoende kennis, gegevens of invloed beschikt.

Op basis van de hiervoor geïdentificeerde kennisbehoeften is beoordeeld met welke partijen samenwerking nodig of wenselijk is. De belangrijkste samenwerkingsbehoeften zijn hieronder weergegeven:

Samenwerkingspartner/type	Samenwerkingsbehoefte
Opdrachtgevers	Afstemming over ZE-eisen, projectvoorwaarden, materiaalkeuzes, hergebruik en mogelijkheden voor CO_2-reductie binnen aanbestedingen en projecten.
Spooraannemers en projectpartners	Samenwerken aan efficiënte projectuitvoering, inzet en beschikbaarheid van emissiearm/ZE-materieel, logistiek, materiaalgebruik en kennisdeling.
Leveranciers van spoorse materialen	Verkrijgen van product- en milieugegevens en onderzoeken van duurzamere, circulaire en herbruikbare materiaalalternatieven.
Materieel- en transportpartners	Verminderen van brandstofverbruik en transportbewegingen en onderzoeken van HVO100, emissiearm en ZE-materieel en transport.
Branche- en kennisorganisaties	Verkrijgen en delen van actuele kennis over CO_2-reductie, CO_2-Prestatieladder, circulariteit, energie en ontwikkelingen binnen de bouw- en railinfrasector.
Energie- en installatiepartners	Kennis en ondersteuning bij verduurzaming van de locatie, zonnepanelen, laadvoorzieningen, energieopslag, slim energiegebruik en netcapaciteit.

De Wilde maakt hierbij zoveel mogelijk gebruik van bestaande relaties en samenwerkingsverbanden binnen de railinfraketen. Wanneer uit de inventarisatie blijkt dat aanvullende kennis, expertise of samenwerking nodig is om de CO_2- en energiedoelstellingen te realiseren, worden nieuwe samenwerkingsmogelijkheden onderzocht.

Minimaal jaarlijks worden de kennis- en samenwerkingsbehoeften en de meerwaarde van de bestaande samenwerkingen opnieuw beoordeeld. Hierbij wordt gekeken naar verkregen kennis, gemaakte afspraken, uitgevoerde maatregelen en de bijdrage daarvan aan de CO_2- en energiedoelstellingen. Tevens wordt beoordeeld of samenwerkingen moeten worden voortgezet, uitgebreid of dat aanvullende samenwerkingspartners of kennisbronnen nodig zijn. Relevante resultaten en vervolgacties worden verwerkt in het Plan van Aanpak en de periodieke voortgangsrapportage.

Voor verdere toelichting per kennisbehoefte en/of samenwerkingsverband, zie het plan van aanpak in het CO_2-dashboard document.

6.2 Actieve invulling kennis- en samenwerkingsbehoefte

Op basis van de geïnventariseerde kennis- en samenwerkingsbehoeften neemt De Wilde NL B.V. deel aan verschillende samenwerkingsverbanden en initiatieven. De samenwerkingen zijn gericht op het verkrijgen en delen van kennis en het gezamenlijk onderzoeken en toepassen van maatregelen op het gebied van CO_2-reductie, energiebesparing, circulariteit en emissieloos werken.

De opgedane kennis wordt beoordeeld op toepasbaarheid binnen de eigen bedrijfsvoering en projecten. Waar relevant worden inzichten vertaald naar maatregelen binnen het Plan van Aanpak en het klimaattransitieplan.

STICHTING POSITIEVE IMPACT

De Wilde maakt gebruik van Stichting Positieve Impact voor kennisdeling en het volgen van ontwikkelingen rondom CO_2-reductie, energiebesparing, wet- en regelgeving en de CO_2-Prestatieladder. De verkregen kennis wordt gebruikt voor het verder ontwikkelen en actualiseren van het CO_2-managementsysteem en de reductiemaatregelen.

STICHTING CIRCULAIR BOUWEN

Binnen deze samenwerking ligt de kennisbehoefte voornamelijk op het gebied van circulariteit, hergebruik en het verminderen van materiaalgebonden CO_2-emissies. Voor De Wilde is dit met name relevant voor het hergebruik van spoorcomponenten en het verkrijgen van beter inzicht in de CO_2-impact en vermeden emissies van hergebruikte materialen.

SCHOON EMISSIELOOS BOUWEN (SEB)

SEB sluit aan bij de kennisbehoefte van De Wilde rondom de transitie naar emissiearm en zero-emissie materieel. De ontwikkelingen binnen SEB worden gebruikt om inzicht te verkrijgen in beschikbare technieken, marktontwikkelingen en eisen die vanuit opdrachtgevers en aanbestedingen aan de inzet van ZE-materieel worden gesteld. Deze kennis ondersteunt De Wilde bij de verdere verduurzaming van wagenpark en materieelinzet.

SAMENWERKING ALOM EN DE WILDE NL B.V.

De samenwerking met ALOM richt zich op het verduurzamen van de materiaalstromen binnen de waardeketen. Hierbij wordt gekeken naar mogelijkheden voor duurzamere en circulaire spoorse materialen, hergebruik, product- en milieugegevens en optimalisatie van verpakking en transport. De samenwerking draagt daarmee voornamelijk bij aan de reductie van Scope 3-emissies.

De voortgang en resultaten van deze samenwerkingen worden periodiek beoordeeld. Daarbij wordt gekeken welke kennis is verkregen, welke maatregelen verder kunnen worden ontwikkeld of toegepast en welke vervolgacties nodig zijn.

6.3 Consultatie klimaattransitieplan (3.D.5)

In 2026 voert De Wilde NL B.V. dialogen met relevante ketenpartners over het klimaattransitieplan. Hierbij worden de CO_2-reductiedoelstellingen, voortgang en mogelijkheden voor samenwerking binnen de keten besproken.

DIALOOG 1: ALOM B.V. – 17 SEPTEMBER 2026

Met Alom is gesproken over de verschillende CO_2-emissiebronnen van beide organisaties en mogelijkheden om gezamenlijk reductie te realiseren. De belangrijkste onderwerpen waren transport en logistiek, materiaalgebruik, verduurzaming van producten en verbetering van de uitwisseling van CO_2-gerelateerde gegevens. Daarnaast zijn mogelijkheden besproken voor verduurzaming van laswerkzaamheden en het vroegtijdig onderzoeken van CO_2-reducerende productalternatieven.

Als belangrijkste vervolgacties zijn afgesproken:

- transport- en staalgegevens per project beter inzichtelijk maken;
- mogelijkheden voor efficiëntere logistiek en rechtstreekse levering verder onderzoeken;
- CO_2-reducerende product- en lasalternatieven onderzoeken;
- gezamenlijk bepalen bij welke producten/productgroepen de meeste mogelijkheden voor verduurzaming liggen.

Voor de volledige inhoud, afspraken en actielijst wordt verwezen naar het verslag CO_2-ketendialoog Alom B.V. – De Wilde NL B.V. d.d. 17 september 2026, opgenomen in het samenwerkingsdossier.

DIALOOG 2: SWIETELSKY RAIL BENELUX B.V. – 20 OKTOBER 2026

Op 20 oktober 2026 heeft een ketendialoog plaatsgevonden met SWIETELSKY over de verduurzaming binnen de railinfrastructuur. Tijdens het overleg zijn de CO_2-footprints, reductiedoelstellingen, voortgang en klimaatstrategieën van beide organisaties besproken. Daarbij is aandacht besteed aan de SBTi-ambities, energiemanagement, scope 3-emissies en het verbeteren van emissiegegevens binnen projecten.

Daarnaast is gesproken over circulariteit, hergebruik van spoorballast, duurzame materiaalkeuzes en de inzet van dieselmaterieel, waaronder de krollen van Van de Mheen Rail. Hierbij zijn mogelijkheden voor gezamenlijke CO_2-reductie en verdere samenwerking verkend.

Als belangrijkste vervolgacties zijn afgesproken:

- methode voor het reinigen van motoren voor het gebruik van HVO100
- eventueel pilotproject om projectdata inzichtelijk te maken
- uitbreiding van Afas pakket voor het toekennen van producten en diensten aan de projecten
- gezamenlijk bepalen bij welke producten/productgroepen de meeste mogelijkheden voor verduurzaming liggen.

Voor de volledige inhoud, afspraken en actielijst wordt verwezen naar het verslag CO_2-ketendialoog Swietelsky Rail Benelux – De Wilde NL d.d. 21 oktober 2026, opgenomen in het samenwerkingsdossier.