
	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 1 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding.....	2
1.1	Energiebeleid (3.C.1).....	2
1.2.	Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1 en Q2 2023	3
1.3.	Directe emissie, scope 1	4
1.4.	Indirecte emissie, scope 2.....	4
1.5.	Verbranding biomassa en GHG verwijdering.....	5
1.6.	Uitzonderingen en opmerkingen.....	5
1.7.	Kwantificeringsmethoden, conversiefactoren en herberekeningen.....	6
2.	Gegevensbron en invloed van meetonauwkeurigheden en onzekerheden.....	7
2.1.	Gegevensbron	7
2.2.	Meetonauwkeurigheden en onzekerheden	8
3.	Globale maat.....	9
3.1.	Globale maat vergelijking jaar 2020.....	9
4.	Energie Management Actieplan (3.B.2)	9
5.	Keteninitiatief (3.D.1)	11
6.	Mogelijkheden voor individuele bijdrage (3.C.1).....	11
7.	Trends (3.C.1).....	12
8.	Interne controle	12
9.	Conclusies, aanbevelingen van maatregelen en vooruitzicht (3.C.1).....	13

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 2 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

1. Inleiding

Middels deze voortgangsrapportage wil Transportbedrijf Steven van den Brink en Zonen B.V. interne en externe belanghebbenden en geïnteresseerden informeren over de CO2-footprint, reductiedoelstellingen, de genomen maatregelen en eventueel behaalde resultaten. In deze voortgangsrapportage worden de voortgangen beschreven ten aanzien van de geformuleerde reductiedoelstelling van 50% reductie in 2025 ten opzichte van 2020.

1.1 Energiebeleid (3.C.1).

St vd Brink is zich bewust van zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid voor de leefomgeving en de mogelijke energiebelasting. Daarom zal St vd Brink zich inspannen om de energiebelasting te beperken door te voldoen aan de eisen van het managementsysteem "CO2-prestatieladder".

Het energiebeleid, dat een onderdeel vormt van de totale beleidsvoering, is gericht op een continue vermindering van onze CO2-uitstoot.

Onze 2 belangrijkste doelstellingen daarbij zijn:


- toepassen van energievriendelijke energiebronnen
- bewust zijn (bij alle medewerkers) inzake onze energieverbruik.

Reductie van CO2 emissie

Het vorenstaande impliceert dat St vd Brink bij het uitvoeren van haar bedrijfsactiviteiten zoveel mogelijk zal trachten de energiebelasting te beperken. Dit door zowel het nemen van organisatorische maatregelen als het eventueel aanbrengen van technische voorzieningen.

Het management stelt zich voor de bovengenoemde doelstellingen mede te realiseren door het adequaat handhaven van een intern managementsysteem en het doorvoeren van diverse energiebeperkende maatregelen.

Ten einde het niveau van de CO2-uitstoot te verbeteren zal de directie van St vd Brink periodiek interne controles uitvoeren naar de werking van het managementsysteem "CO2-prestatieladder" incl. het daarbij vaststellen van nieuwe mogelijke reductiemaatregelen.

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 3 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023		Versie: 1.1


1.2. Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1 en Q2 2023

1) Brandstof vestiging (scope 1)				
Soort	Prestatie-indicatoren		Emissie-factor [#]	(ton)
	Eenheid	Verbruik		
Aardgas	Nm3	25.659	2,079	53,34
				0,00
Totaal CO2-emissies door brandstof vestiging:				53,34
2) Overige zakelijke emissies (scope 1)				
Soort/energiestroom	Prestatie-indicatoren		Emissie-factor [#]	(ton)
	Eenheid	Verbruik		
B7 Diesel	liter	2.000.193	3,256	6.512,63
Euro E10	liter	3.907	2,821	11,02
HVO 20 Diesel	liter	1.592.455	2,844	4.528,62
HVO 100 Diesel	liter	0	0,347	0,00
LNG	kg	168.990	3,651	616,98
R134A	kg	0	1300,000	0,00
R404A	kg	0	3943,000	0,00
R452A	kg	12	1945,000	23,44
R507	kg	0	3985,000	0,00
Plugin hybride	km	12.529	0,125	1,57
Totaal overige zakelijke CO2-emissies:				11.694,26
3) Personenvervoer (scope 2)				
Soort/energiestroom	Prestatie-indicatoren		Emissie-factor [#]	(ton)
	Eenheid	Verbruik		
Brandstof onbekend	km	132.200	0,193	25,51
Elektrisch personenvervoer	km	14.354	0,069	0,99
Totaal CO2-emissies personenvervoer:				26,51
4) Elektriciteitsverbruik vestiging (scope 2)				
Soort/energiestroom	Prestatie-indicatoren		Emissie-factor [#]	(ton)
	Eenheid	Verbruik		
Grijze stroom	kWh	297.951	0,456	135,87
Groene stroom	kWh	375.243	0	0,00
				0,00
Totaal CO2-emissies door elektriciteitsverbruik vestiging:				135,87
TOTALE CO2-EMISSIONS	ton	procentueel		
Scope 1	11.747,60	98,64		
Scope 2	162,37	1,36		
Totaal: scope 1 + 2	11.909,97			



De hier bovengenoemde CO2-emissies zijn de voorlopige uitstoot in Q1 en Q2 2023.

bron: www.co2emissiefactoren.nl

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 4 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

1.3. Directe emissie, scope 1

De totale directe CO₂-emissie is gemeten en berekend als 11.747,6 ton CO₂, hetgeen 98,64 % van de totale CO₂-emissie in Q1 en Q2 2023 bedraagt.

Aardgassen

Aardgasverbruik veroorzaakte in de eerste helft van 2023 een CO₂-emissie van 53,34 ton, hetgeen 0,45% van de totale uitstoot bedraagt.

Brandstofgebruik van het eigen wagenpark

St vd Brink beschikt over een eigen wagenpark welke wordt beheerd door de afdeling wagenparkbeheer. Het wagenpark bestaat uit:

- 399 voertuigen die rijden op diesel
- 10 vrachtwagens die rijden op LNG
- 2 vrachtwagens volledig elektrisch
- 1 personenauto plugin hybride
- 1 personenauto full-hybride
- 3 personenauto's volledig elektrisch

In totaal is getankt:

- 3.907 liter benzine
- 2.000.193 liter diesel B7
- 1.592.455 liter HVO 20
- 168.990 kg LNG

Dit veroorzaakte in de eerste helft van 2023 een CO₂-emissie van 11.669,26 ton CO₂, hetgeen 97,98 % van de totale emissie bedraagt. Het brandstofgebruik van het eigen wagenpark is daarmee veruit de grootste veroorzaker van CO₂-emissie, met name het dieselgebruik.

1.4. Indirecte emissie, scope 2

De indirecte CO₂-emissie is gemeten en berekend als 162,37 ton CO₂, hetgeen 1,36% van de totale CO₂-emissie in de eerste helft van 2023 bedraagt.

Elektriciteitsgebruik

In totaal bedroeg de CO₂-emissie door elektriciteit in de eerste helft van 2023 135,87 ton CO₂, dit is 1,14% van de totale emissie in de eerste helft van 2023.

Brandstofgebruik van zakelijk vervoer in privéauto's

Wanneer medewerkers op een andere dan hun vaste standplaats ingezet worden kunnen ze, wanneer er geen bedrijfsauto beschikbaar is, met eigen vervoer naar de alternatieve standplaats reizen.


In totaal bedroeg de CO₂-emissie door eigen vervoer in de eerste helft van 2023 25,51 ton CO₂, dit is 0,21% van de totale emissie in de eerste helft van 2023.

Personenvervoer volledig elektrische personenauto's

In de eerste helft van 2023 bestaat het wagenpark uit 3 volledig elektrische personenauto's.

De emissie wordt berekend aan de hand van het aantal voertuigkilometers, vermenigvuldigd met de emissiefactor zoals aangegeven in de lijst CO₂ emissiefactoren, tabel personenvervoer/elektrisch/grijze stroom.

In totaal bedroeg de CO₂-emissie door personenvervoer in volledig elektrische personenauto's de eerste helft van 2023 0,99 ton CO₂, dit is 0,01% van de totale emissie.

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 5 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

1.5. Verbranding biomassa en GHG verwijdering

Onderstaande onderdelen vonden niet plaats binnen St vd Brink

- verbranding van biomassa
- binding van CO2 (broeikasgasverwijderingen).

1.6. Uitzonderingen en opmerkingen

Koudemiddelen

De berekening van de koudemiddelen (t.b.v. het kantoorpand) zijn tijdens deze footprint niet meegenomen, omdat koudemiddel de eerste helft van 2023 niet is vervangen/bijgevoegd. Koudemiddelen van de koelmotoren en airco's van vrachtauto's en de vriescel in Meppel zijn wel meegenomen in deze. Ook kiezen we ervoor om retrofit en afvoer van koudemiddelen mee te nemen in de berekeningen van de emissie.

In totaal bedroeg de CO2-emissie door koudemiddelen de eerste helft van 2023 23,44 ton CO2, dit is 0,2% van de totale emissie in de eerste helft van 2023.

Plugin hybride auto's

Er behoort 1 plugin hybride personenauto tot het wagenpark, die via elektriciteit geladen kan worden.

De emissie wordt berekent aan de hand van het aantal voertuigkilometers, vermenigvuldigd met de emissiefactor zoals aangegeven in de lijst CO2 emissiefactoren, tabel personenvervoer/benzine/plugin-hybride.

In totaal bedroeg de CO2-emissie door plugin hybride auto's de eerste helft van 2023 1,57 ton CO2, dit is 0,01% van de totale emissie.

Volledig elektrisch vrachtvervoer

Er behoren 2 volledig elektrische vrachtwagens tot het wagenpark. Deze vrachtwagens worden geladen op de standplaats bij de opdrachtgever. Laadgegevens worden niet bijgehouden door de opdrachtgever.


Omdat volledig elektrisch vrachtvervoer nog niet is meegenomen in de lijst met CO2-emissiefactoren van 2023, wordt op dit moment een eventuele uitstoot ook niet door ons meegenomen in de berekeningen.

Zakelijk vervoer met de trein

Niet van toepassing in de eerste helft van 2023

Projecten

Items met betrekking tot CO2 uitstoot op projecten zijn tijdens deze footprint niet meegenomen, dit omdat wij niet op projectbasis werk verrichten.

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 6 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

1.7. Kwantificeringsmethoden, conversiefactoren en herberekeningen

Kwantificeringsmethoden en conversiefactoren

Voor het kwantificeren van de CO2-uitstoot is gebruik gemaakt de door “Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen” (SKAO) gebruikte methode.

Deze methode gaat er van uit dat het energieverbruik binnen de verschillende scopes bekend is.

Wanneer dit het geval is kunnen deze energie gebruikersgegevens met de juiste conversiefactoren worden geconverteerd en de CO2-emissies worden berekend.

Hierbij zijn de conversiefactoren van de website “CO2emissiefactoren.nl” (wordt naar verwezen door CO2-Prestatieladder handboek 3.1) gehanteerd.


Herberekeningen

In januari 2023 zijn emissiefactoren aangepast, te weten:

Brandstof	Emissiefactor 2022	Emissiefactor 2023
Diesel B7	3,262	3,256
Diesel HVO 20	2,841	2,844
Diesel HVO 100	0,314	0,347
Euro E10	2,784	2,821
Aardgas	2,085	2,079
Grijze stroom	0,523	0,456
Plugin hybride personenvervoer	0,128	0,125
Elektrisch personenvervoer	0,104	0,069

Deze wijzigingen van januari 2023 zijn doorgevoerd in de voortgangsrapportage Q1 en Q2 2023.

Deze wijzigingen van januari 2023 zijn NIET doorgevoerd in de footprint van referentiejaar 2020 en tussenliggende jaren.

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 7 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

2. Gegevensbron en invloed van meeton nauwkeurigheden en onzekerheden

2.1. Gegevensbron

Scope 1

Brandstoffen

De meetgegevens van het aardgasverbruik van het kantoorgebouw van St vd Brink zijn afkomstig van:

- Facturen van de energieleveranciers en/of meet- en transportbedrijf.
- Online portalen van energienota adviseur/energieleverancier.

De leveranciers zijn:

- VDBA/ Hezelaer Energy
- Liander

Brandstofgebruik van het eigen wagenpark

Benzine/diesel:

De meetgegevens van het brandstofgebruik van het eigen wagenpark zijn aangeleverd door:

- BP Fleetexpert

De tankgegevens zijn op basis van een brandstofpas, tijdens het tanken wordt door de chauffeur het vlootnummer opgegeven. Deze werkwijze wordt voldoende betrouwbaar geacht.


De kilometerregistratie wordt automatisch geregistreerd door Trimble, en wordt vervolgens geïmporteerd door Transpas. Monitoring vindt plaats via Power BI.

Koudemiddelen

De meetgegevens van de koudemiddelen worden aangeleverd door:

- Document flessenkaart koudemiddelen
- Uitdraai Texa 780R aircoservicestation
- Werkopdracht Engie (R507A)

De koudemiddelen voor onze koelmotoren worden alleen verwerkt en geregistreerd door gediplomeerde STEK monteurs. Deze werkwijze wordt daarmee voldoende betrouwbaar geacht.

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 8 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

Scope 2

Elektriciteitsgebruik

De meetgegevens van het elektriciteitsverbruik zijn verzameld aan de hand van:

- Facturen van de energieleveranciers en/of meet- en transportbedrijf.
- Online portalen van energieleveranciers.

De leveranciers zijn:

- VDBA/ Hezelaer Energy: VolFlex groene stroom uit Nederlandse wind/zon
- Eneco Zakelijk: HollandseWind met Milieukeur
- Liander

De geleverde groene stroom is geverifieerd bij <https://www.hier.nu/groene-stroom-checker> en als 100% geproduceerd in NL beoordeeld. De geleverde producten worden daarmee voldoende betrouwbaar geacht.


Brandstofgebruik van zakelijk vervoer in privéauto's

De meetgegevens van het brandstofgebruik van privévoertuigen zijn verzameld op basis van door werknemers in het personeelsbestand vastgelegde gedeclareerde onbelaste kilometers (salarispakket Unit4/HR en Salarisgemak). Deze werkwijze wordt voldoende betrouwbaar geacht.

2.2. Meetnauwkeurigheden en onzekerheden

Op deze CO2-footprint zijn de onderstaande meetnauwkeurigheden en/of onzekerheden van toepassing:

- Omdat het hier gaat om een tussentijdse rapportage is het mogelijk dat nog niet al het brandstofgebruik en kilometerstanden definitief zijn. De invloed die een eventuele correctie hierop zou hebben wordt door ons als dermate laag beoordeeld, dat deze door ons als verwaarloosbaar wordt beoordeeld.
- Op de terreinen van St vd Brink staan meerdere laadpalen. Via deze laadpalen kunnen in theorie de onderstaande personen hun auto laden:
 - Personeel van St vd Brink
 - Klanten, leveranciers e.d.
 - Derden (b.v. bezoekers van burens)
- Het energieverbruik opgenomen door “derden” wordt door ons dermate “laag” beoordeeld dat dit niet wordt meegenomen in een correctie op de Footprint.
 - Stroomgegevens Galvanistraat (gedeelde locatie).
 - Kilometergegevens elektrisch en plug-in hybride personenauto's

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 9 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

3. Globale maat

De globale maat wordt 1 keer per jaar vastgelegd in een separaat document, De meest recente globale maat is van 2022. Meer informatie is op te vragen bij kwaliteitsmanagement@stvdbrink.nl

3.1. Globale maat vergelijking jaar 2020.

De vergelijking van de globale maat ten opzichten van het referentiejaar 2020 wordt 1 keer per jaar vastgelegd in een separaat document, De meest recente globale maat is van 2022. Deze is vastgelegd in een separaat document, meer informatie is op te vragen bij kwaliteitsmanagement@stvdbrink.nl


4. Energie Management Actieplan (3.B.2)

Dit beknopte document heeft als doel om aan te tonen dat St vd Brink aan alle onderdelen uit ISO 50001 voldoet die worden geëist voor niveau 3 op de CO2- Prestatieladder.

1. Identificatie en beoordeling van energieaspecten
 - a) Het energieverbruik en de gebruikte energiefactoren moeten gebaseerd zijn op metingen of andere data.
 - b) Significant energieverbruik, in het bijzonder significante veranderingen, moeten in beeld worden gebracht.
 - c) Een inschatting van het verwachte energieverbruik van de komende periode.
 - d) Het identificeren van alle personen die werken voor de organisatie wiens acties kunnen leiden tot significante veranderingen in het energieverbruik.
 - e) Identificatie van mogelijkheden om energie te besparen en het bepalen van de prioriteiten.

2. Energie doelstellingen, doelen en programma's
 - a) Het aanwijzen van verantwoordelijkheden.
 - b) De middelen en het tijdsplan voor het behalen van de verschillende doelen.

3. Bewaken en meten
 - a) De organisatie maakt en beschrijft de bewaking en de eisen om de gestelde doelen te behalen. Er moet een energie meetplan worden geschreven en geïmplementeerd.
 - b) De organisatie moet er voor zorgen dat het energieverbruik en bijbehorende energiefactoren op vooraf bepaalde momenten wordt gemeten en gedocumenteerd.
 - c) De organisatie moet ervoor zorgen dat juistheid en herhaalbaarheid van de meetmethode die is gebruikt past bij de taak.
 - d) De organisatie moet de relatie tussen het energieverbruik en de energiefactoren aangeven. En zal op vooraf bepaalde momenten de werkelijke situatie toetsen met de verwachte situatie.
 - e) De organisatie moet alle significante afwijking van het verwachte energieverbruik documenteren , inclusief de mogelijke oorzaken.
 - f) De relatie tussen het energieverbruik en de energie factoren moeten op vooraf bepaald tijdstip worden beoordeeld en waar nodig aangepast.
 - g) De organisatie moet zijn energieverbruik, waar mogelijk, vergelijken met andere, gelijksoortige, organisaties.


	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 10 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1-Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

4. Afwijkingen, verbeteringsacties en preventieve maatregelen.
De organisatie moet afwijkingen identificeren en binnen een vooraf gestelde tijdslijn verbeteringsacties uitvoeren. De organisatie moet alle relevante documentatie bewaren rekening houdend met de wettelijke termijn.

5. Projecten met gunningsvoordeel

Er zijn op dit moment geen opdrachten met gunningvoordeel. Voor de toekomstige opdrachten stelt de CO2-Prestatieladder de volgende specifieke en aanvullende eisen:

- ✓ De emissiestromen + CO2-uitstoot en voortgang daarvan moeten apart voor deze opdrachten inzichtelijk zijn.
- ✓ De maatregelen die van toepassing zijn op de opdrachten moeten benoemd zijn (algemene maatregelen op bedrijfsniveau kunnen ook gelden voor de projecten).
- ✓ Externe en interne belanghebbenden van de opdracht moeten benoemd zijn
- ✓ Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor de opdrachten met gunningvoordeel moeten vastgelegd zijn.
- ✓ Er dient specifiek gecommuniceerd te worden over de voortgang in CO2-reductie in de opdrachten.
- ✓ Er moet jaarlijks een energiebeoordeling en een interne controle uitgevoerd worden.

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 11 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1 en Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

5. Keteninitiatief (3.D.1)

Lean en Green. Lean & Green is het leidende **CO2-reductieprogramma** in de logistiek. Ontwikkeld door en voor bedrijven binnen de logistieke dienstverlening die verladen of vervoeren.

Het programma heeft als doel om de CO2-emissie binnen de logistiek **structureel te reduceren**. Tijdens bijeenkomsten is een uitgebreid programma van kennissessies samengesteld. Inspireren en kennisdelen staan hierbij centraal. Er wordt een hoge mate van interactie gestimuleerd en hierbij zijn onderwerpen gekozen die aansluiten bij het thema CO2 reductie.

Meer informatie is te vinden op de website <https://lean-green.nl/deelnemers/transportbedrijf-st-van-den-brink/>

Branchevereniging TLN

De directie van St vd Brink is actief bestuurslid (deelmarkt distributie en cluster bouw) van TLN en op deze manier ook erg betrokken in de Transportsector. TLN houdt zich bezig met onder andere de toegang van uitstootvrije vrachtauto's in de binnensteden vanaf 2025, rijden op duurzame biobrandstoffen in de buitengebieden. Meer efficiëntie in de logistieke keten, waardoor vrachtauto's minder kilometers maken. Duurzame toepassingen in kantoren en warehouses van logistieke ondernemingen. Zo wil TLN ervoor zorgen dat de CO₂-uitstoot van de logistiek bijdraagt aan de 60% CO₂-daling in 2030 ten opzichte van 1990.

TLN organiseert meerdere keren per jaar bijeenkomst en om kennis en ideeën over brandstofreductie te delen en van elkaar te leren.

Via de bijeenkomsten worden deelnemers aangezet om actief aan de slag te gaan met het reduceren van het brandstofverbruik en om daarmee kosten en CO₂-uitstoot te besparen. De sessies worden georganiseerd en gefaciliteerd door TLN. Per bijeenkomst is ruimte om ervaringen en kennis te delen.

Meer informatie is te vinden op de website <https://www.tln.nl/veiligheid-en-duurzaamheid/>

6. Mogelijkheden voor individuele bijdrage (3.C.1)

Rijoptimalisatie-Het Nieuwe Rijden


Onze chauffeurs krijgen periodiek de cursus Rijoptimalisatie (voorheen Het Nieuwe Rijden) aangeboden in het kader van Code 95 nascholing.

Rijoptimalisatie/Het Nieuwe Rijden haalt de excessen uit de rijstijl van voertuigbestuurders door onder andere sneller door te schakelen. Bovendien wordt het milieu minder belast door een lagere uitstoot van broeistofgassen en schadelijke stoffen. Zuinig rijden is voornamelijk afhankelijk van het rijgedrag van de bestuurder. Wanneer de bestuurder duurzaam rijgedrag vertoont, wordt daarmee direct brandstofbesparing en CO₂-reductie gerealiseerd

Chauffeurs coaching

Al onze chauffeurs ontvangen wekelijks een rijstijlrapport op basis van boordcomputergegevens.

Voor de begeleiding van onze chauffeurs hebben wij de functies van Mentoren en Instructeurs. Gezamenlijk begeleiden zij nieuwe chauffeurs maar ook bijvoorbeeld chauffeurs met een achterblijvende score van het rijstijlrapport. Dit gebeurt onder andere via persoonlijke gesprekken, rijtrainingen en rijstijlborging. Vervolgens wordt de nieuwe periode vergeleken met de voorgaande periode. Zo wordt inzichtelijk of de tips tot een reductie in brandstofverbruik, (banden)slijtage en schades hebben geleid.

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 12 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1 en Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

Aanleg laadplein elektrische vrachtwagens

Begin Q3 2023 zal in Ermelo een laadplein voor elektrische vrachtwagens in gebruik genomen worden.

Retrovit koudemiddelen

Waar mogelijk wordt een retrofit van de koudemiddelen in de koelmotoren uitgevoerd.

Aanschaf elektrische meeneem heftrucks

Er zijn inmiddels 5 elektrische meeneem heftrucks in gebruik.

7. Trends (3.C.1)

Binnen de organisatie is op verschillende individuele afdelingen een trend waarneembaar op het gebied van zuinig rijden: we zien daar aan de rijstijltotalen die een verbetering laten zien, dat er steeds meer voeling komt met dit onderwerp en onze medewerkers zich zelf bewust zijn van hun mogelijke invloed hierop. Wanneer zich op een afdeling een negatieve trend voordoet wordt er gekozen voor een actieve aanpak vanuit de Instructeurs

Trends binnen projecten zijn niet vast te stellen, aangezien we geen projecten met gunningsvoordeel hebben gehad.

8. Interne controle

Hierbij verklaart ondergetekende dat hij deze (door een ander vervaardigde) CO2-footprint van St vd Brink, over Q1 en Q2 van 2023, heeft beoordeeld.


Bij deze beoordeling is gekeken naar:

- het ontbreken van energiebronnen
- het juiste gebruik van emissiefactoren
- de juistheid van de gebruikte energiegegevens
- de juistheid van de berekeningen
- de juistheid van de tekstuele verklaringen.

Bij deze interne controle zijn geen onvolkomenheden waargenomen.

Hoogachtend,

Alex van den Brink
Algemeen directeur
Transportbedrijf Steven van den Brink en Zonen B.V.

	documenttype CO2 prestatieladder	bladnummer ALG 001 - 13 van 13	
	titel Voortgangsrapportage CO2-footprint Q1 en Q2 2023	Versie: 1.1	laatste wijziging 07-11-2023

9. Conclusies, aanbevelingen van maatregelen en vooruitzicht (3.C.1)

Conclusies

De gestelde reductiedoelstelling van het verminderen van 50% van de CO2-uitstoot in 2025 ten opzichte van 2020 door St vd Brink blijken zeer uitdagend te zijn. Echter is ten opzichte van referentiejaar 2020 inmiddels een duidelijk aantoonbare reductie zichtbaar.

In de eerste helft van 2023 zijn onder andere de volgende maatregelen genomen om het energieverbruik en de CO2 uitstoot te verminderen:

- Invoering van groene stroom op alle locaties die langjarig gehuurd worden, of eigendom zijn van St vd Brink.
- Invoering 2 volledig elektrische vrachtwagens
- Verdere vernieuwing van het wagenpark met de vervanging van ruim 60 vrachtwagens door nieuwe exemplaren.
- Op diverse locaties ledverlichting geplaatst.
- Duurzaamheidsdoelstellingen scope 1 en scope 2 ingevoerd

Aanbevelingen van maatregelen en vooruitzicht

Zoals eerder gesteld blijkt de reductiedoelstelling zeer uitdagend. Echter zijn er duidelijke aanwijzingen in de cijfers waargenomen die er op duiden dat er in de eerste helft van 2023 een vermindering van CO2-uitstoot ten opzichte van 2020 door St vd Brink plaatsvond.

Inmiddels is 97,98% van de emissie gerelateerd aan brandstofverbruik scope 1. De focus op besparingen zou daarom moeten liggen op brandstof (lees: diesel) besparende maatregelen daar is de meeste besparing te behalen.

Daarom wordt aanbevolen om verder te gaan in de ingeslagen weg van investeren in duurzame technieken zoals:

- Nieuwe (elektrische) vrachtwagens
- Transitie van koelmotoren op diesel naar elektrische koelmotoren
- Aanleg en ingebruikname laadplein voor vrachtwagens
- Nieuwe warmtepomp vestiging Wormerveer

Transportbedrijf Steven van den Brink en Zonen B.V.

Tolweg 15

3851 SL Ermelo

Telefoon: +31 (0)341-565055

info@stvdbrink.nl

www.stvdbrink.nl

Auteur:

B. Livestroo