

Periodieke rapportage 1^{ste} half jaar 2019

September 2019



Inhoudsopgave

| | |
|--|----------|
| Inleiding | 3 |
| 1. Basisgegevens | 4 |
| 1.1 Beschrijving van de organisatie | 4 |
| 1.2 Verantwoordelijkheden | 4 |
| 1.3 Basisjaar | 4 |
| 1.4 Rapportageperiode | 4 |
| 1.5 Verificatie | 4 |
| 2. Afbakening | 5 |
| 2.1 Organisatorische grenzen | 5 |
| 2.2 Operationele grenzen | 6 |
| 2.3 Projecten met gunningsvoordeel | 6 |
| 3. Berekeningsmethodiek | 7 |
| 3.1 Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren | 7 |
| 3.2 Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel | 7 |
| 3.3 Wijzigingen berekeningsmethodiek | 7 |
| 3.4 Herberekening basisjaar & historische gegevens | 7 |
| 3.5 Uitsluitingen | 7 |
| 3.6 Opname van CO ₂ | 7 |
| 3.7 Biomassa | 7 |
| 4. Analyse van de voortgang | 8 |
| 4.1 Herberekening basisjaar & historische gegevens | 8 |
| 4.2 Directe & Indirecte emissies 2015 | 8 |
| 4.3 Trends | 9 |
| 4.4 Voortgang reductiedoelstellingen | 10 |
| 4.5 Onzekerheden | 11 |
| 4.6 Medewerker bijdrage | 11 |

Inleiding

Als onderdeel van haar implementatie van de CO₂-Prestatieladder rapporteert Schot Verticaal Transport elk halfjaar over haar CO₂-uitstoot, maatregelen en voortgang op de reductiedoelstellingen.

Deze periodieke rapportage beschrijft de volgende aspecten:

- een analyse van de CO₂-uitstoot van het eerste half jaar 2019;
- de voortgang op reductiedoelstellingen door analyse van trends;
- eventuele wijzigingen in de berekeningsmethode.

Het opstellen van de Periodieke rapportage is onderdeel van de stuurcyclus binnen het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO₂-prestatieladder is ingevoerd. Deze stuurcyclus staat beschreven in het Kwaliteitsmanagementplan.

Deze Periodieke rapportage beschrijft alle zaken zoals beschreven in § 7.3 uit de ISO 14064-1. Een koppelingstabel vindt u hieronder.

| § 7.3 ISO 14064-1 | Periodieke rapportage |
|-------------------|-----------------------|
| a | § 1.1 |
| b | § 1.2 |
| c | § 1.4 |
| d | § 2.1 |
| e | § 4.2 |
| f | § 3.7 |
| g | § 3.6 |
| h | § 3.5 |
| i | § 4.2 |
| j | § 1.3 + § 4.1 |
| k | § 3.4 + § 4.1 |
| l | § 3.1 |
| m | § 3.3 |
| n | § 3.1 |
| o | § 4.5 |
| p | Inleiding |
| q | § 1.5 |

Tabel 1: Koppelingstabel Periodieke Rapportage en § 7.3 uit de ISO 14064-1



1. Basisgegevens

1.1 Beschrijving van de organisatie

De werkzaamheden van Schot Verticaal Transport B.V. bestaan uit hijswerkzaamheden voor de petrochemie, industrie, windenergie, bouw, oil & gas.

1.2 Verantwoordelijkheden

- Eindverantwoordelijke (directie-verantwoordelijke): R. van der Heide
- Verantwoordelijke stuurcyclus (zorg-coördinator): F. Baltus
- Contactpersoon emissie-inventaris : F. Baltus

1.3 Basisjaar

Het basisjaar is 2015

Om een goede vergelijkingsbasis tussen het gerapporteerde jaar en het basisjaar te kunnen blijven garanderen wordt bij een wijziging van de conversiefactoren het basisjaar herberekend. Als er een wijziging in emissiefactoren optreedt die invloed heeft op het basisjaar of andere historische gegevens dan wordt dit beschreven in § 3.4. Het herberekende basisjaar wordt in dat geval beschreven in § 4.1.

1.4 Rapportageperiode

Deze Periodieke rapportage beschrijft de CO₂-emissies van het eerste half jaar 2019.

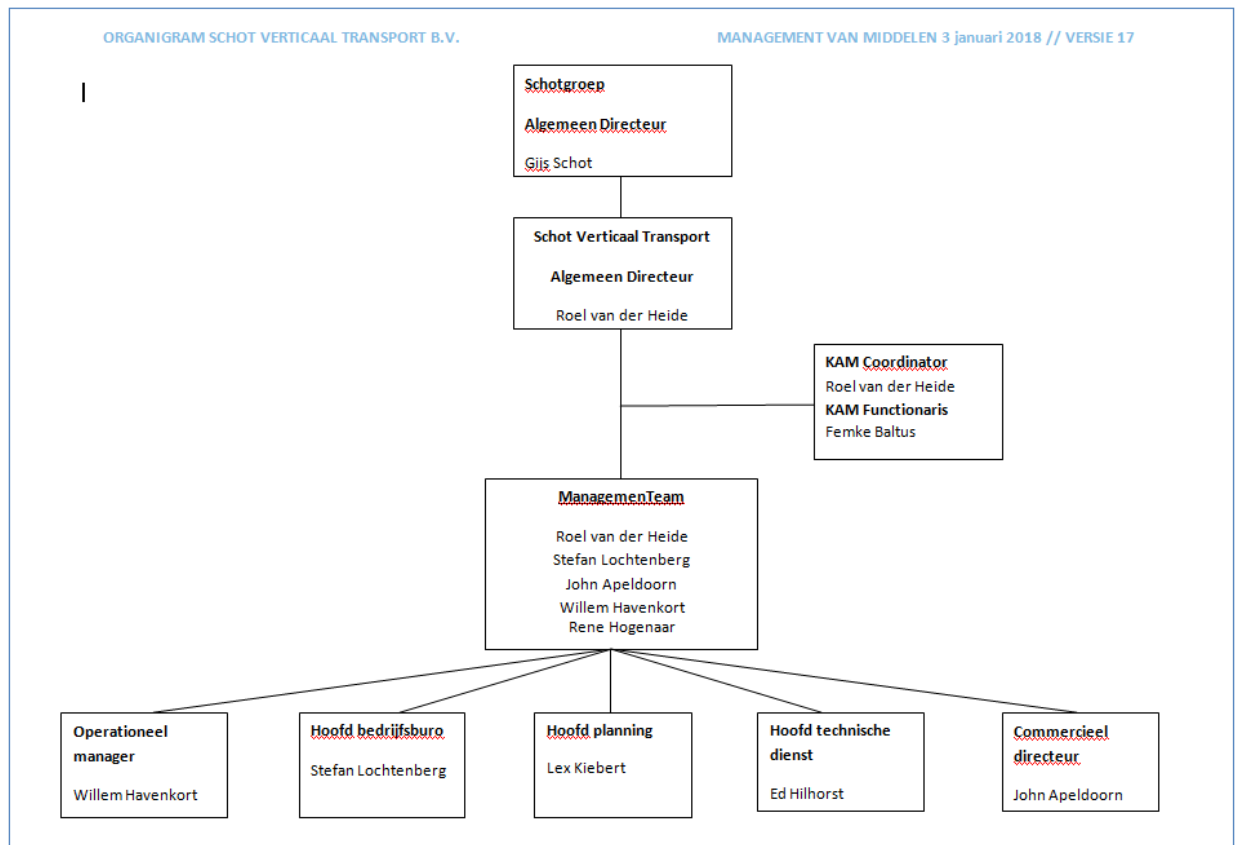
1.5 Verificatie

De emissie inventaris is niet geverifieerd.

2. Afbakening

2.1 Organisatorische grenzen

De organisatorische grenzen zijn bepaald met behulp van de operationele zeggenschapsmethode en de uittreksels van de Kamer van Koophandel.
Organisatiestructuur



Organisatorische grenzen

Voor de CO₂-Prestatieladder zijn de bovenstaande organisatieonderdelen meegenomen binnen de organisatorische grenzen. Van de aangegeven onderdelen is een actueel uittreksel van de Kamer van Koophandel beschikbaar. Deze rapportage geeft alleen de reductie van Schot Verticaal Transport B.V.

2.2 Operationele grenzen

Bij het bepalen van de operationele grenzen wordt onderscheid gemaakt tussen Scope 1, 2 & 3 categorieën.

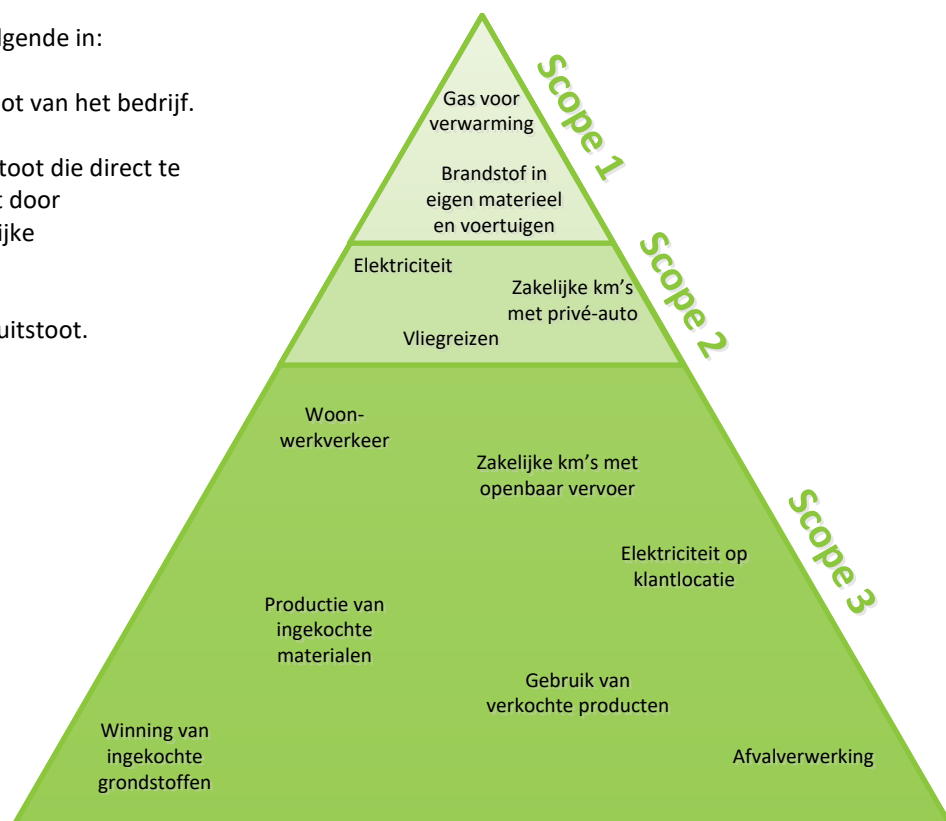
In de scope-indeling van de CO₂-

Prestatieladder houdt dit het volgende in:

Scope 1 is alle directe CO₂-uitstoot van het bedrijf.

Scope 2 is alle indirecte CO₂-uitstoot die direct te beïnvloeden is, namelijk uitstoot door elektriciteit, vliegreizen en zakelijke kilometers met privéauto's.

Scope 3 is alle overige indirecte uitstoot.



Als onderdeel van het energiemanagementsysteem wordt een energie beoordelingsverslag actueel gehouden dat de energiegebruikers binnen de organisatie beschrijft en een overzicht geeft van de emissiebronnen. Als er binnen de organisatie door veranderde organisatiegrenzen of de aankoop van nieuwe kapitale goederen sprake is van nieuwe emissiestromen dan worden het energie beoordelingsverslag en de emissie-inventaris aangepast.

De wijzigingen binnen de emissiestromen in de afgelopen periode zijn:

- Er is veel geïnvesteerd in nieuwe materieel het afgelopen half jaar. Materieel met een significante invloed op de CO₂-uitstoot betreft o.a.:
 - Mobiele hijs- en telekranen.

De actuele emissiestromen binnen de operationele grenzen zijn:

- Scope 1:
 - verwarming kantoor en overige bedrijfsgebouwen;
 - brandstofverbruik wagenpark (bedrijfswagens);
 - brandstofverbruik materieel.
- Scope 2:
 - elektriciteit kantoor en overige bedrijfsgebouwen;
 - Vliegreizen.

2.3 Projecten met gunningsvoordeel

In deze periode zijn de volgende projecten met gunningsvoordeel actief en vormen onderdeel van deze rapportage:

- Er zijn geen projecten met gunningsvoordeel aangenomen.

3. Berekeningsmethodiek

Het opstellen van de Periodieke rapportage is onderdeel van het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO₂-prestatieladder is ingevoerd. Om deze reden is het meest recente Handboek (3.0) CO₂-prestatieladder zoals uitgegeven door de Stichting Klimaatneutraal Aanbesteden & Ondernemen (SKAO) leidend binnen de berekeningsmethodiek.

3.1 Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren

Het meest recente Handboek CO₂-prestatieladder zoals uitgegeven door de SKAO vormt de basis voor de berekeningen binnen elke Periodieke Rapportage. De emissiefactoren zoals genoemd op de website www.co2emissiefactoren.nl worden aangehouden. Voor een lijst met gebruikte conversiefactoren binnen deze Periodieke rapportage zie de website www.co2emissiefactoren.nl.

3.2 Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel

Er zijn geen projecten met gunningvoordeel aangenomen.

3.3 Wijzigingen berekeningsmethodiek

Er zijn geen wijzigingen in de berekeningsmethodiek.

3.4 Herberekening basisjaar & historische gegevens

Het basis jaar is herberekend, omdat er vanaf 2017 gerekend gaat worden met een nieuw basis jaar.

3.5 Uitsluitingen

Gasflessen worden binnen Schot Verticaal Transport B.V. in zeer kleine hoeveelheden gebruikt, hierdoor zijn deze gassen uitgesloten in de emissie-inventaris.

Er zijn geen overige uitsluitingen.

3.6 Opname van CO₂

In de afgelopen periode heeft geen opname van CO₂ plaatsgevonden binnen de bedrijfsactiviteiten.

3.7 Biomassa

In de afgelopen periode is geen gebruik gemaakt van biomassaverbranding.

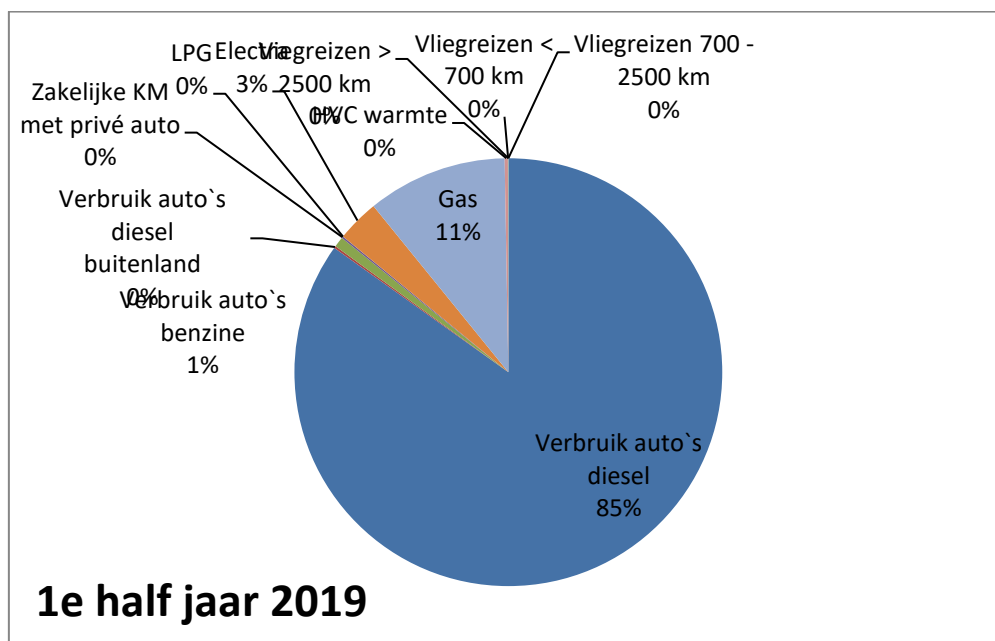
4. Analyse van de voortgang

4.1 Herberekening basisjaar & historische gegevens

Het basisjaar is herberekend, reden hiervoor is het aannemen van een nieuw basis jaar.

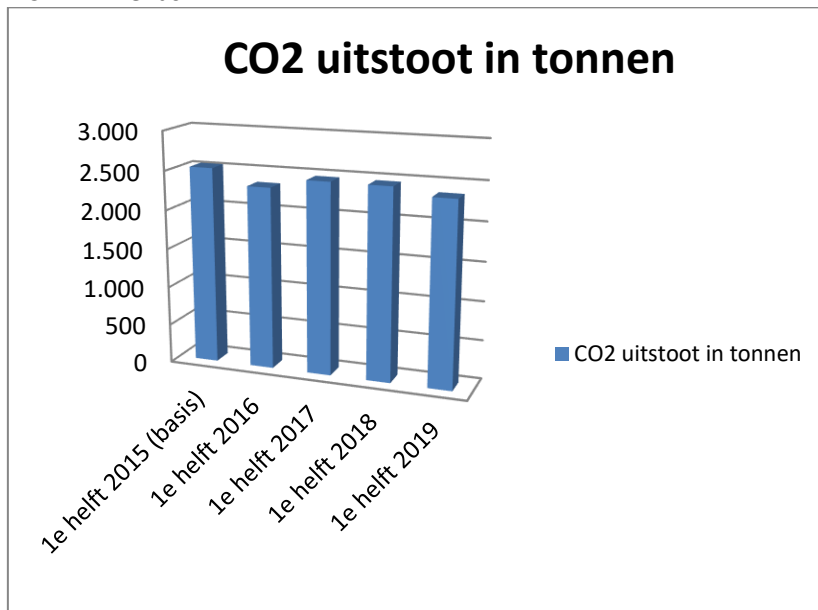
4.2 Directe & Indirecte emissies eerste half jaar 2017

In de eerste helft van 2019 bedroeg de CO₂-footprint van Schot Verticaal Transport B.V. 2.408 ton CO₂. Als we naar de verdeling kijken, dan is te zien dat 85% van de uitstoot wordt veroorzaakt door het brandstofverbruik van de machines en bedrijfsauto's. In de grafiek hieronder is dit duidelijk te zien. Het nemen van maatregelen op dit gebied levert dan ook de meeste milieuwinst op. De maatregelen zijn hier voor een groot deel op gericht.



Het grootste deel van de uitstoot wordt vooral veroorzaakt door het materieel en bedrijfsauto's (86% van het totaal). Het gebruik van aardgas heeft een invloed van 11% op de footprint en het gebruik van elektriciteit heeft een invloed van 3%. De verbruikte HVC warmte en de vliegekilometers hebben dit eerste half jaar geen aandeel in de footprint. De meeste CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door de projecten (86%). Gezien het type organisatie dat Schot Verticaal Transport B.V. is, valt te verwachten dat de overheadactiviteiten een bescheiden plek innemen.

4.3 Trends



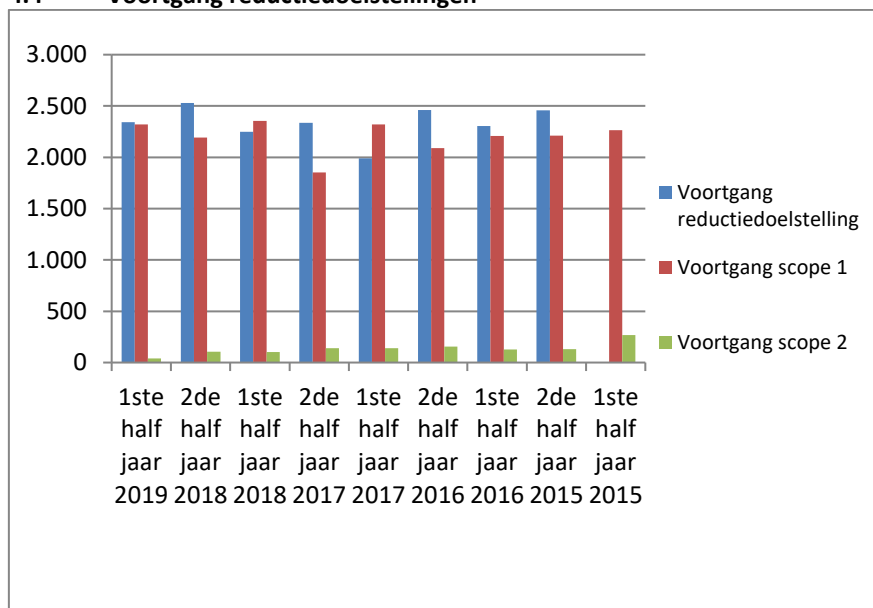
| Energie-stroom | Eenheid | 1 ^{ste} half jaar 2015 | 2 ^{de} half jaar 2015 | 1 ^{ste} half jaar 2016 | 2 ^{de} half jaar 2016 | 1 ^{ste} half jaar 2017 | 2 ^{de} half jaar 2017 | 1 ^{ste} half jaar 2018 | 2 ^{de} half jaar 2018 | 1 ^{ste} half jaar 2019 |
|---|---------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| Totale CO₂ uitstoot | Ton | 2.366 | 2.334 | 2.378 | 2.191 | 2.461 | 1.990 | 2.457 | 2.305 | 2.408 |
| Totale CO₂ uitstoot per gewerkt uur | Gram | 21,44 | 19,98 | 22,21 | 17,41 | 20,12 | 15,63 | 23,53 | 19,52 | 19,42 |
| Totale CO₂ uitstoot scope 1 in tonnen | Ton | 2.263 | 2.211 | 2.208 | 2.091 | 2.320 | 1.851 | 2.354 | 2.192 | 2.327 |
| Totale CO₂ uitstoot scope 2 in tonnen | Ton | 103 | 106 | 105 | 128 | 140 | 139 | 103 | 106 | 81 |

Schot Verticaal Transport B.V. heeft gekozen voor 2015 als nieuw basis jaar, omdat dit jaar het beste referentiekader geeft. Ten opzicht van het oude basis jaar (2012) worden er twee keer zoveel uren gemaakt waardoor deze weg valt als juist referentiekader voor de doelstellingen. Daarnaast wordt er momenteel per half jaar gekeken naar de reductie en deze gegevens waren vanaf 2015 per half jaar.

Binnen Schot Verticaal Transport B.V. blijkt de CO₂ uitstoot is gedaald in het afgelopen half jaar. Dit is te verklaren doordat er in vergelijking met het eerste half jaar 2015:

- Minder elektra verbruikt is. Dit is te verklaren doordat er op de overkapping in Alkmaar zonnepanelen zijn geplaatst. Er wordt dus een deel van het eigen energie opgewekt.
- Ondanks dat er meer brandstof gebruikt is, is er wel een verschuiving te zien in het soort brandstof. Daarnaast is de post 'zakelijke KM met privé auto' in 2015 niet meegenomen en in 2019 wel. Dit zorgt ook voor de stijging in het brandstof verbruik.

4.4 Voortgang reductiedoelstellingen



De reductiedoelstelling van Schot Verticaal Transport B.V. is 20% CO₂ reductie per gewerkt uur in 2020 ten opzichte van 2015. Dat wil zeggen ongeveer 4% CO₂ reductie per jaar. Dit is verdeelt in 20% CO₂ reductie in scope 1 en 40% CO₂ reductie in scope 2 in 2020 ten opzichte van 2015.

Ondanks voorlichting en instructie waardoor er meer bewustwording is gecreëerd bij de medewerkers is de CO₂ uitstoot onlosmakelijk verbonden aan de omzet en de gewerkte uren, immers de brandstof (*diesel en benzine*) neemt 86% voor zijn rekening.

De totale uitstoot CO₂ is in de eerste half jaar van 2019 met 4,9% gedaald ten opzichte van het eerste half jaar van 2015. Dit komt doordat er minder CO₂ is uitgestoten ondanks dat we meer brandstof zijn gaan verbruiken. Daarbij is ook het elektra verbruik flink afgenomen in de jaren. Als je de CO₂ uitstoot per gewerkt uur bekijkt kom je op een daling van 15,3% in het eerste half jaar van 2019 ten opzichte van 2015. Dit is te verklaren doordat er meer uren gewerkt zijn en minder CO₂ is uitgestoten. Dit zorgt voor een grotere spreiding van minder CO₂ over meer uren. Om de doelstelling te behalen lopen we iets achter op schema. Dit komt doordat de daling niet geleidelijk is verlopen, maar met pieken en dalen. Vanaf 2017 loopt de daling weer vrij stabiel.

In scope 1 is in het eerste half jaar van 2019 een daling gezien van 8,4% per gewerkt uur in vergelijking met 2015. Dit is te verklaren doordat we minder brandstof zijn gaan verbruiken. Daarnaast zijn er een aantal diesel lease auto's vervangen door nieuwe benzine lease auto's. De benzine auto's stoten minder CO₂ uit. Dit verklaart gelijk de stijging in het benzine verbruik.

In scope 2 is in het eerste half jaar van 2019 een reductie te zien van 73,3% ten opzichte van 2015. Dit is te verklaren doordat we fors minder elektra zijn gaan gebruik doordat er is gekozen voor de aanleg van zonnepanelen. Dit heft de extra post van zakelijke kilometers met personen auto's op. Deze post is in 2015 niet meegenomen.

4.5 Onzekerheden

- Zoals hierboven genoemd blijft het onzeker en is het lastig te sturen op de uitstoot van CO₂, mede door meer/minder omzet en gewerkte uren. Immers de brandstof(*diesel en benzine*) neemt 86% voor zijn rekening.

4.6 Medewerker bijdrage

Schot Verticaal Transport B.V. maakt het op de volgende manier mogelijk voor medewerkers om bij te dragen aan en mee te denken over CO₂-reductie:

- medewerkers kunnen contact opnemen met de zorgcoördinator voor ideeën met betrekking tot de CO₂-reductie;
- medewerkers kunnen letten op het brandstof- en elektriciteitsverbruik door hier bewust mee om te gaan en anderen te wijzen op de bewust omgang hiervan;
- Indien hijskranen zijn uitgerust met een aansluiting voor bouwstroom deze ook gebruiken.

De medewerkers hebben in deze periode de volgende acties ondernomen: ze zijn bewust omgegaan met het verbruik van brandstof en elektriciteit. Medewerkers hebben deelgenomen aan diverse toolboxmeetings ten aanzien van milieu en CO₂-reductie en cursus zuinig rijden. Tevens moet elke medewerker wekelijks een bandencontrole doen, hierbij gelet op algehele staat, profieldiepte, bandendruk, scheuren etc. De medewerker dient hiervoor wekelijks een registratie in te voeren en naar de technische dienst mailen.