

Periodieke rapportage eerste half jaar 2023

16-05-2024



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	5
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 2013	8
4.3 Trends	9
4.4 Voortgang reductiedoelstellingen	11
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 van 2023;
- 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 § 9.3.1 uit de ISO 14064-1. Een koppelingstabel vindt u hieronder.

§ 9.3.1 ISO 14064-1	Omschrijving richtlijn	Periodieke rapportage
A	Beschrijving van de organisatie	H2
B	Verantwoordelijke persoon	§ 2.3
C	Rapportage periode	§ 3.3
D	Organisatorische grenzen	§ 2.2
E	Directe GHG Emissies in ton CO ₂	§ 4.1
F	Verbranding biomassa	§ 3.10
G	Broeikasgasverwijdering	§ 3.9
H	Uitsluitingen van bronnen	§ 3.8
I	Energie uit indirecte GHG-emissie, gerelateerd aan ingekochte elektriciteit	§ 4.1
J	Het historische basisjaar en het basisjaar van de GHG-inventarisatie	§ 3.2
K	Uitleg van veranderingen in het basisjaar en herberekeningen	§ 3.7
L	Verwijzing naar of beschrijving van berekeningsmethodes, incl. selectiecriteria	§ 3.1
M	Uitleg van veranderingen van berekeningsmethode zoals eerder gehanteerd	§ 3.6
N	Wijziging in methode	§ 3.6
O	Verwijzing gehanteerde GHG emissie- of verwijderingsfactoren	H4.5
P	Beschrijving van de onzekerheden	§ 4.5
Q	Invloed van onzekerheden in de nauwkeurigheid van GHG-emissie	§ 4.5
R	Verklaring of de GHG-inventaris of -rapportage is geverifieerd	Inleiding
S	Een verklaring of de GHG-inventaris of -rapportage is geverifieerd	§ 3.4
T	Emissie-factoren en wijziging hiervan	§ 3.1

Tabel 1: Koppelingstabel Periodieke Rapportage en § 9.3.1 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 2020. Hiervoor is gekozen omdat Schot Verticaal Transport in 2020 kraanbedrijf BKF heeft overgenomen. Hierdoor is het wagenpark gegroeid net als het aantal vestigingen. Om een goede vergelijking te kunnen is er gekozen om dit jaar te nemen als nieuw basisjaar.

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 halfjaar van 2023.

1.5 Verificatie

De emissie inventaris is niet geverifieerd.

2. Afbakening

2.1 Organisatorische grenzen

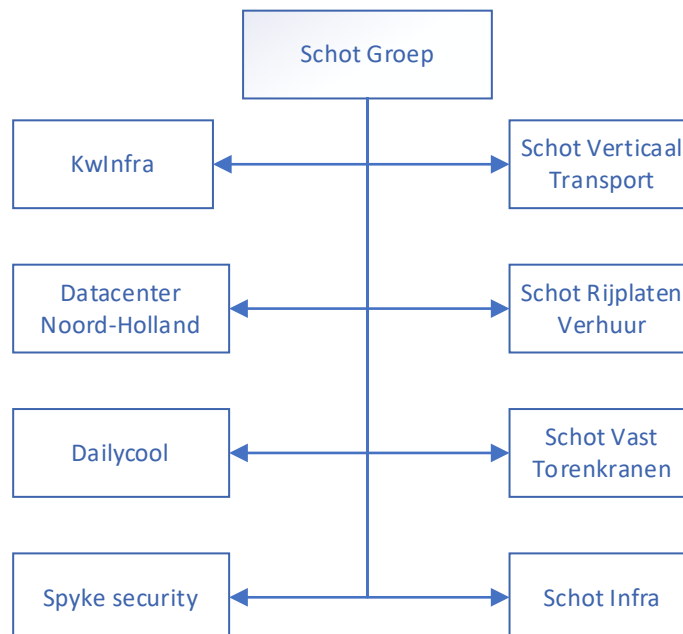
De organisatorische grenzen zijn bepaald met behulp van de operationele zeggenschapsmethode en de uittreksels van de Kamer van Koophandel.

Toepassingsgebied:

De scope van Schot Verticaal Transport B.V. is 'Het uitvoeren van horizontaal- en verticaal transport en het onderhouden en repareren van voertuigen'.

Het toepassingsgebied van Schot Verticaal Transport B.V. richt zich op het exploiteren van machines en het uitvoeren van werkzaamheden op het gebied van horizontaal- en verticaal transport en industrieel verhuizen. Welke beschreven zijn in het businessplan, hierin staat exact beschreven welk speelveld Schot Verticaal Transport werkt en de mogelijke uitbreiding hiervan.

Organisatiestructuur



Organisatorische grenzen

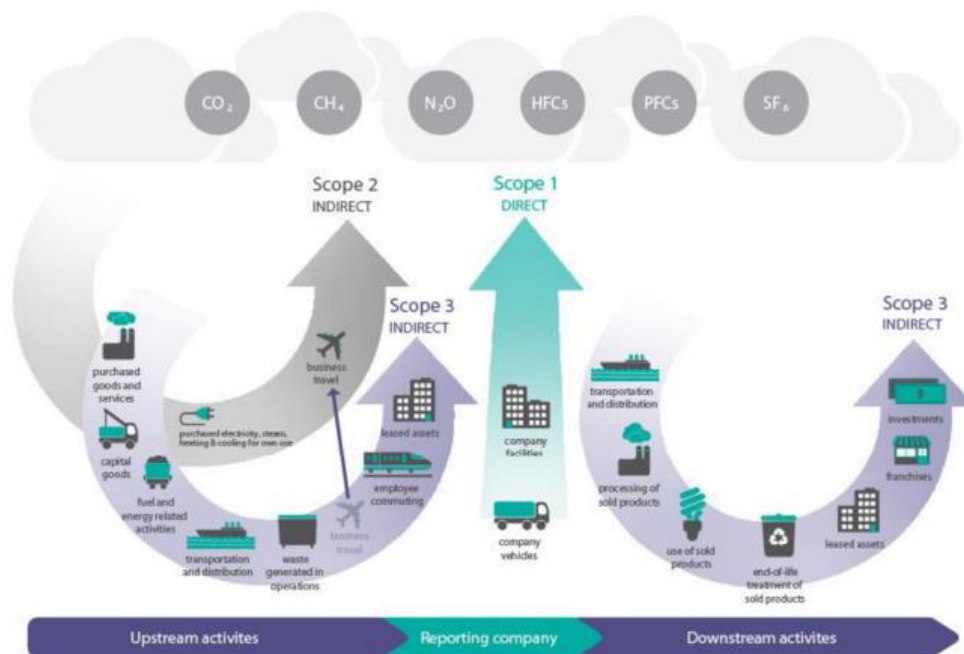
Voor de CO₂-Prestatieladder zijn de bovenstaande organisatieonderdelen meegenomen binnen de organisatorische grenzen. Van de aangegeven onderdelen is een actueel uittreksel van de Kamer van Koophandel beschikbaar. Deze rapportage geeft alleen de reductie van Schot Verticaal Transport B.V.

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 het afgelopen half jaar geen nieuw materieel gearriveerd. Wel hebben er twee oudere voertuigen de vloot verlaten:
 - o Spierings AT4
 - o Spierings AT6

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;
 - Vlieguren.
 - Zakelijke KM met privé auto
 - KM gereden met een huurauto

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 (3.1) 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 2020 is dit jaar herberekend op de gegevens van gas. In de voorgaande jaren is altijd gerekend met kubieke meter, maar de emissiefactor rekent met een gigajoule. Vandaar dat de gegevens nu met de juiste eenheid herberekend zijn.

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.

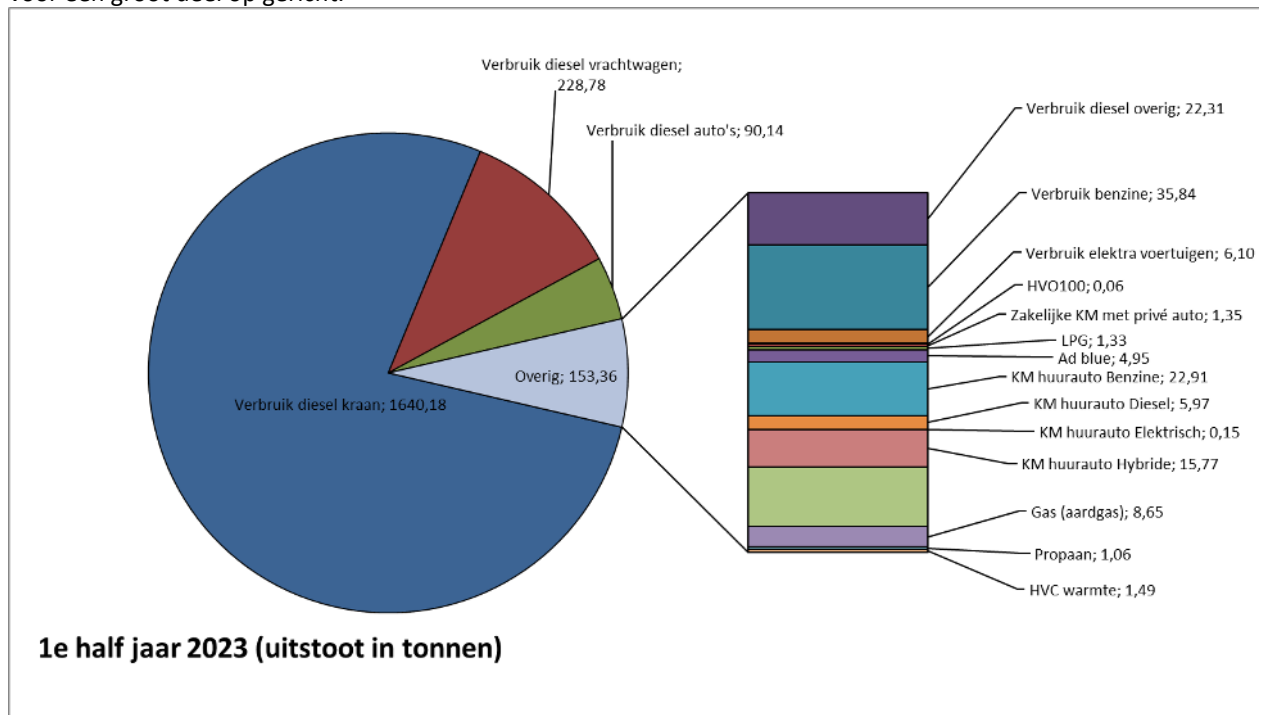
4. Analyse van de voortgang

4.1 Herberekening basisjaar & historische gegevens

Het basis jaar 2020 en opvolgende jaren zijn dit jaar herberekend op de gegevens van gas. In de voorgaande jaren is altijd gerekend met kubieke meter, maar de emissiefactor rekent met een gigajoule. Vandaar dat de gegevens nu met de juiste eenheid herberekend zijn.

4.2 Directe & Indirecte emissies eerste half jaar 2023

In de eerste helft van 2023 bedroeg de CO₂-footprint van Schot Verticaal Transport B.V. 2.112,45 ton CO₂. Als we naar de verdeling kijken, dan is te zien dat 98,27% 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. Dit is 2.075,85 ton CO₂ 98,27%. Er is in 2023 een nieuwe emissiestromen bijgekomen namelijk de km die verreden zijn met een huurauto voor werkdoeleinden en de kWh van de elektrische voertuigen. Daarom is de hoeveelheid brandstof verdeeld in acht categorieën:

Categorie	Uitstoot in tonnen	Percentage totaal brandstof
Diesel	1.981,40	95,45%
KM met huur auto	44,80	2,16%
Benzine	35,84	1,73%
AdBlue	4,95	0,24%
Privé km voor zakelijk gebruik	1,35	0,07%
Verbruik elektrische voertuigen	1,35	0,07%
LPG	1,33	0,06%
Alternatieve brandstof	0,06	0,003%

Het diesel verbruik is wederom te verdelen in vier categorieën:

Categorie	Uitstoot in tonnen	Percentage totaal diesel
Kranen	1.640,18	82,78%
Vrachtwagens	228,78	11,55%
Auto's	90,14	4,55%
Overig*	22,31	1,13%

*Dit overig verbruik zijn de gegevens van de algemene tankpassen van de vestigingen. Hierbij is het niet duidelijk voor welk voertuig typen dit gebruikt is.

De overige 36,6 ton CO₂ komt vanuit het gas en elektra gebruik van de verschillende kantoren, vestigingen en standplaatsen.

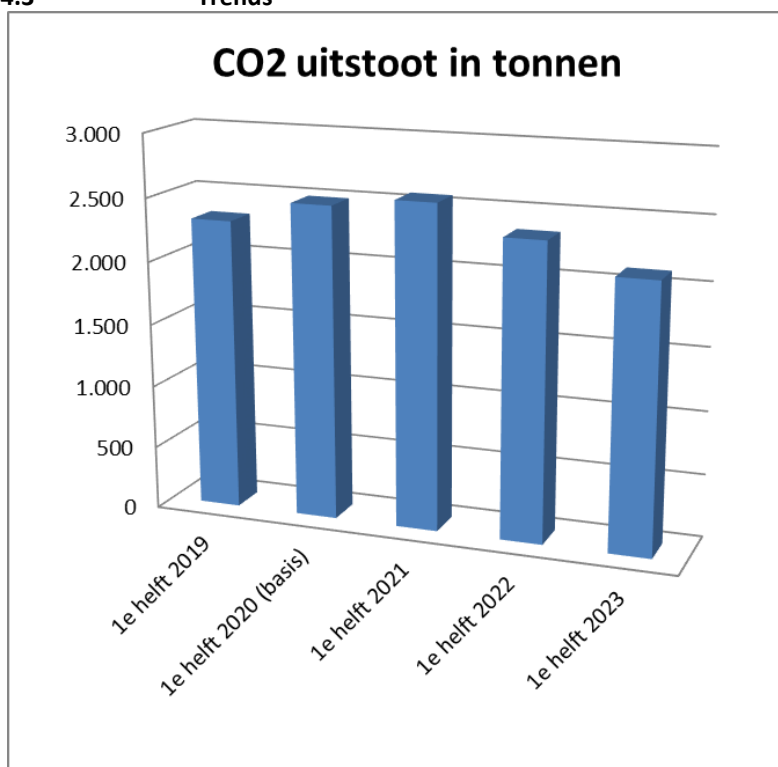
Het gebruik van gas heeft met 9,71 ton CO₂ een invloed van 0,46% op de footprint. Hiervan is 8,65 ton vanuit aardgas en 1,06 ton vanuit propaan wat gebruikt wordt in Leeuwarden. Het verbruik van de HVC-warmte van de vestiging Alkmaar heeft met 1,49 ton CO₂ een invloed van 0,07% op de footprint.

Het elektra heeft met 25,40 ton CO₂ een invloed van 1,20% op de footprint. Alleen vestiging Leeuwarden maakt volledig gebruik van groene stroom. De vestigingen Alkmaar, Amsterdam, Almere en Heerenveen zijn wel voorzien van zonnepanelen welke ervoor zorgen dat deze vestigingen deels op eigen opgewekte stroom draaien.

In het eerste halfjaar van 2023 zijn er geen vliegkilometers gemaakt, dus heeft dit geen invloed op de CO₂ footprint.

De meeste CO₂-uitstoot wordt dus veroorzaakt door het wagenpark en dan vooral de kranen. Gezien het type organisatie dat Schot Verticaal Transport B.V. is, valt te verwachten dat de overheadactiviteiten een bescheiden plek innemen.

4.3 Trends



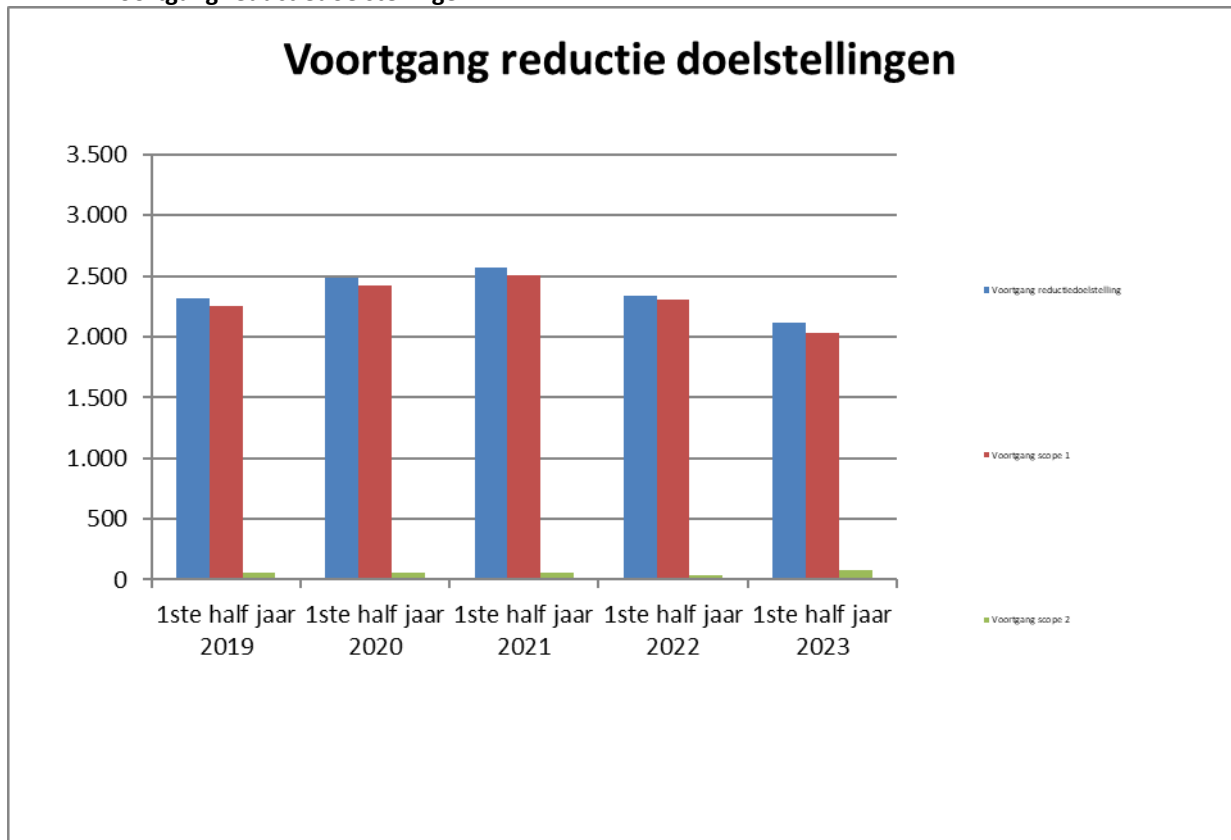
Energiestroom	Eenheid	1 ^{ste} half jaar 2019	1 ^{ste} half jaar 2020 (basis)	1 ^{ste} half jaar 2021	1 ^{ste} half jaar 2022	1 ^{ste} half jaar 2023
Totale CO₂ uitstoot	Ton	2.315	2.489	2.565	2.342	2.112,45
Totale CO₂ uitstoot per gewerkt uur	Gram	18,67	16,77	16,86	15,21	13,85
Totale CO₂ uitstoot scope 1	Ton	2.254	2.425	2.506	2.301	2.035
Totale CO₂ uitstoot scope 2	Ton	61	61	58	41	78

Schot Verticaal Transport B.V. heeft gekozen voor 2020 als basis jaar, omdat dit jaar het beste referentiekader geeft. Ten opzichte van het oude basis jaar, omdat in 2020 kraanbedrijf BKF is overgenomen. Hierdoor is het wagenpark en de kantooruimte gegroeid. Om een goed inzicht in de reductie te krijgen is het belangrijk om te kijken vanaf het moment dat het bedrijf ongeveer even groot was.

In 2023 is voor het eerst de emissiestroom 'km met huurauto's' en 'verbruik elektra voertuigen' meegenomen. Dit verklaart de grote stijging in de scope 2 uitstoot.

Binnen Schot Verticaal Transport B.V. blijkt de CO₂ uitstoot met 9,8% gedaald te zijn in het afgelopen half jaar. Dit ondanks de extra emissiestromen. Wel is er sinds 2023 gerekend met de juiste maat van het gas verbruik, maar dit is ook voor de voorgaande jaren gedaan.

4.4 Voortgang reductiedoelstellingen



De reductiedoelstelling van Schot Verticaal Transport B.V. is 10% CO₂ reductie per gewerkt uur in 2023 ten opzichte van het basis jaar 2020. Hiervoor zijn een aantal tussen doelen vastgelegd welke voor 2023 vast staat op 3% minder CO₂ reductie per gewerkt uur ten opzichte van 2022. In de eerste helft van 2023 is een daling zichtbaar van 8,94%. Dit is opvallend, want er zijn extra emissiestromen bij gekomen.

Voor scope 1 is de doelstelling gezet op 4% CO₂ reductie per gewerkt uur in 2023 ten opzichte van het basis jaar 2020. Op dit moment zien we een daling van 18,36% ten opzichte van 2020. De grootste daling is voor het eerste zichtbaar in het brandstof verbruik. Dit is deels te verklaren door het elektrisch draaien van de torenkranen, maar ook in de telekranen is een groot verschil zichtbaar ten opzicht van 2020. Het vernieuwen van het wagenpark, efficiënter plannen en minder onnodige kilometers met de kraan rijden worden zichtbaar.

Voor scope 2 was de doelstelling gezet op 6% CO₂ reductie per gewerkt uur in 2023 ten opzichte van het basis jaar 2020. Op dit moment zien we een explosieve stijging van 24,39% in CO₂ uitstoot in scope 2. Dit heeft alles te maken met de extra emissiestroom van kilometers gereden met huur auto's.

Er is in de loop van de jaren ingezet op het huren van auto's waardoor de machinisten minder onnodige kilometers hoeven af te leggen met de kranen. Bij meerdaagse klussen blijft de kraan dan op locatie staan en rijdt de machinist met een huur auto heen en weer. Dit bespaard uitstoot vanuit de kranen, maar geeft wel een nieuwe emissiestroom die voor het eerst dit jaar in kaart gebracht wordt.

4.5 Onzekerheden

Zoals hierboven genoemd blijft het onzeker en is het lastig te sturen op de uitstoot van CO₂, mede door meer/minder gewerkte uren. Immers de brandstof (*diesel en benzine*) neemt 98% voor zijn rekening.

Het elektrificeren van het wagenpark is voor alsnog vooral mogelijk op de bedrijfsauto's, maar deze nemen weer niet het grootste deel van de uitstoot voor hun rekening. In 2023 is er een project waarin vooral



elektrisch gedraaid wordt en dit brengt zichtbaar het brandstof verbruik naar beneden. Het is dus afwachten of deze zichtbare brandstof reductie blijft aanhouden of dat deze weer stijgt.

De nieuwe emissiestroom voor het verbruik van de elektrische voertuigen is nog niet compleet. We zijn nog aan het uitzoeken hoe we de elektrische draaiuren uit de kranen kunnen halen. Zodra dit bekend is zal de footprint herberekend worden.

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;
- Als 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 toolbox meetings ten aanzien van milieu en CO₂-reductie.

Het bijhouden van de bandenspanning zal een besparing in het brandstof moeten laten zien, maar de methodiek die hier nu voor is ingericht heeft niet het gewenste effect. Daarom wordt er in 2024 opnieuw gekeken naar dit proces en waar we dit kunnen verbeteren.