

CO2-prestatieladder 2024-1

Datum: 7 februari 2024

Zoals jullie weten zijn we als bedrijf gecertificeerd volgens de CO2-prestatieladder niveau 5. Naast het aanbestedingsvoordeel heeft dit systeem natuurlijk nog meer voordelen. Het uitgangspunt is namelijk om als bedrijf bewust te worden van de hoeveelheid CO2 die we uitstoten en te inventariseren naar mogelijkheden om deze CO2 uitstoot verder te reduceren.

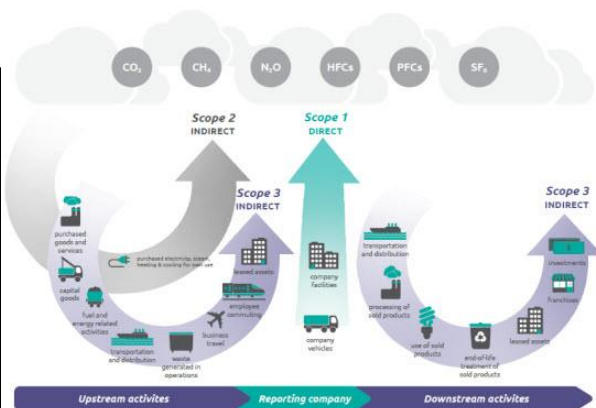
Op dit moment hebben we binnen Thomassen de uitstoot van 2023 inzichtelijk, zie hieronder:

CIJFERS CO2 UITSTOOT 2023-1						CIJFERS CO2 UITSTOOT 2023-2					
Scope	Kantoren	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2	Scope	Kantoren	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2
1	Aardgas	3.883,57	m3	2,079	8,07	1	Aardgas	3.883,57	m3	2,079	8,07
2	Elektriciteit (grijs)	7.261,07	kWh	0,456	3,31	2	Elektriciteit (grijs)	7.261,07	kWh	0,456	3,31
2	Elektriciteit (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00	2	Elektriciteit (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00
2	Elektra laden (grijs)	438,25	kWh	0,337	0,15	2	Elektra laden (grijs)	277,40	kWh	0,337	0,09
2	Elektra laden (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00	2	Elektra laden (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00
Scope	Werken	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2	Scope	Werken	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2
1	Benzine	62,32	liter	2,821	0,18	1	Benzine	58,93	liter	2,821	0,17
1	Diesel	46.433,64	liter	3,256	151,19	1	Diesel	45.503,15	liter	3,256	148,16
1	Propaan	61,78	liter	1,725	0,11	1	Propaan	144,15	liter	1,725	0,25
1	HVO	0,00	liter	0,347	0,00	1	HVO	0,00	liter	0,347	0,00
BT	KM vergoeding	13.663,00	km	0,193	2,64	BT	KM vergoeding	10.197,00	km	0,193	1,97
2	Elektriciteit (grijs)	0,00	kWh	0,456	0,00	2	Elektriciteit (grijs)	0,00	kWh	0,456	0,00
2	Elektriciteit (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00	2	Elektriciteit (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00

CIJFERS CO2 UITSTOOT 2023-TOTAAL					
Scope	Kantoren	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2
1	Aardgas	7.767,15	m3	2,079	16,15
2	Elektriciteit (grijs)	14.522,13	kWh	0,456	6,62
2	Elektriciteit (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00
2	Elektra laden (grijs)	715,65	kWh	0,337	0,24
2	Elektra laden (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00
Scope	Werken	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2
1	Benzine	121,25	liter	2,821	0,34
1	Diesel	91.936,79	liter	3,256	299,35
1	Propaan	205,94	liter	1,725	0,36
1	HVO	0,00	liter	0,347	0,00
BT	KM vergoeding	23.860,00	km	0,193	4,60
2	Elektriciteit (grijs)	0,00	kWh	0,456	0,00
2	Elektriciteit (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00

Figure [1.1] Overview of GHG Protocol scopes and emissions across the value chain

Scope	Totaal	Ton CO2	%
1	Aardgas	16,15	4,93
1	Benzine	0,34	0,10
1	Diesel	299,35	91,36
1	Propaan	0,36	0,11
1	HVO	0,00	0,00
2	Elektriciteit	6,86	2,09
BT	KM vergoeding	4,60	1,41
			100,00
Totaal	Ton CO2	%	
Totaal scope 1	316,19	96,50	
Totaal scope 2 + BT	11,47	3,50	
Totaal scope 1 + 2 + BT	327,66		
Totaal kantoren	22,77	6,95	
Totaal werken	304,65	92,98	



Doelstellingen scope 1 en 2

Bij de berekening van de CO2-reductie hanteert Thomassen-Akkrum BV 2018 als basisjaar. Deze keuze is gemaakt omdat in dit jaar Thomassen BV is begonnen met de CO2-prestatieladder. Verder is gekozen voor de formulering van een doelstelling over meerdere jaren om CO2-reductie over een langere tijd te blijven waarborgen. De tussenliggende jaren worden gezien als meetpunten voor de uiteindelijke doelstelling in 2023. De reductiedoelstelling is t.o.v. omzet.

	2019	2020	2021	2022	2023
Scope 1	1%	2%	3%	4%	5%
Scope 2	1%	2%	20%	25%	30%

Nieuwe doelstelling:

	2024	2025	2026
Scope 1	8%	9%	10%
Scope 2	32%	35%	37%

Werkelijk behaalde reductie scope 1 en 2

De doelstellingen in scope 1 en 2 worden gekoppeld aan totaalomzet en FTE. Hierdoor verwachten we een goed vergelijking te kunnen maken.

2023	2018 (ton CO2)	2018 (CO2 / omzet)	2018 (CO2 / FTE)	2023-1 (ton CO2)	2023-2 (ton CO2)	2023 (ton CO2)	2023 (CO2 / omzet)	2023 (CO2 / FTE)	Reductie 2023 (CO2/Omzet)	Reductie 2023 (CO2/FTE)
Scope 1	264,91	55,19	13,25	159,54	156,65	316,19	34,75	21,08	-37,04	59,14
Scope 2 + BT	21,71	4,52	1,09	6,10	5,37	11,47	1,26	0,76	-72,14	-29,56
Omzet	4,8					9,1				
FTE	20					15				

Doelstelling scope 3

Bij de berekening van de CO2-reductie hanteert Thomassen 2019 als basisjaar. Deze keuze is gemaakt omdat dit jaar wordt gebruikt als basis jaar voor de aangepaste ketenanalyse. Verder is gekozen voor de formulering van een doelstelling m.b.t. PVC van rioleringsprojecten <€100.000,- over meerdere jaren om CO2-reductie over een langere tijd te blijven waarborgen.

In het basisjaar is er voor €38.299,76 PVC vervoerd van de leveranciers naar de projecten van Thomassen. Voor deze hoeveelheid hebben er 32 leveringen plaatsgevonden. Per gram CO2 zijn er 1,25 leveringen geweest in 2019. De doelstelling is gebaseerd op het aantal leveringen per gram CO2 en is weergegeven in onderstaande tabel.

	Basisjaar (2019)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scope 3	1,25 gram CO2 / levering	1,22 gram CO2 / levering 2,4% reductie	1,2 gram CO2 / levering 4% reductie	1,17 gram CO2 / levering 6,4% reductie	1,15 gram CO2 / levering 8% reductie	1,13 gram CO2 / levering 9,6% reductie	1,12 gram CO2 / levering 10,4% reductie

Werkelijk behaalde reductie scope 3

De doelstellingen in scope 3 worden gekoppeld aan het aantal leveringen. Hierdoor verwachten we een goed vergelijking te kunnen maken.

Jaar	Doelstelling		Reductie		Reductie		Behaald	
2019	1,25	gram CO2 / levering	0,0	%	Basisjaar		0	
2020	1,22	gram CO2 / levering	2,4	%	0,76	gram CO2 / levering	39,6	%
2021	1,2	gram CO2 / levering	4,0	%	0,94	gram CO2 / levering	24,7	%
2022	1,17	gram CO2 / levering	6,4	%	0,93	gram CO2 / levering	25,9	%
2023	1,15	gram CO2 / levering	8,0	%	1,14	gram CO2 / levering	8,7	%
2024	1,13	gram CO2 / levering	9,6	%		gram CO2 / levering		%
2025	1,12	gram CO2 / levering	10,4	%		gram CO2 / levering		%

Toelichting:

Scope 1 De maatregelen uit scope 1 brandstofverbruik ten opzichte van de omzet erg effectief te zijn. Ten opzichte van het basisjaar is een reductie behaald van 37,04%. De reductie is erg hoog aangezien er een toename is geweest van de omzet en het aantal ton CO2 ongeveer gelijk is gebleven. Hiermee kunnen we concluderen dat de doelstelling van 5% ten opzichte van het basisjaar is behaald. Om voortgang te blijven behouden zullen diverse extra maatregelen worden genomen. Deze maatregelen zijn weergegeven in het energie actieplan. De verwachting is dat door de toename van het aantal projecten in 2024 het aantal transportbewegingen gaat toenemen. Voor scope 1 zijn nieuwe doelstellingen geformuleerd t/m 2026. Het is de verwachting dat door middel van de geformuleerde maatregelen de doelstelling zal worden behaald.

Scope 2 + BT De maatregelen uit scope 2 elektraverbruik ten opzichte van de omzet blijken erg effectief te zijn. Ten opzichte van het basisjaar is een reductie behaald van 72,14%. Hiermee kunnen we concluderen dat de doelstelling van 30% ten opzichte van het basisjaar is behaald. De reden voor deze afname is het aantal gedeclareerde kilometers (BT). Ondanks het aangaan van het groene stroom contract die niet voldoet aan de eisen vanuit de CO2-prestatieladder heeft Thomassen de doelstelling toch behaald. Bij verlenging van het stroomcontract zal Thomassen weer overstappen op groene stroom uit Nederland. Voor scope 2 + BT

zijn nieuwe doelstellingen geformuleerd t/m 2026. Het is de verwachting dat door middel van de geformuleerde maatregelen de doelstelling zal worden behaald.

Scope 3 Met betrekking tot scope 3 heeft Thomassen haar scope 3 analyse geactualiseerd. Hieruit is gebleken dat de huidige ketenanalyse nog steeds van toepassing is voor de werkzaamheden van Thomassen. De genomen maatregelen uit scope 3 blijken erg effectief te zijn. Ten opzichte van het basisjaar is een reductie behaald van 8,7%. Hiermee kunnen we concluderen dat de doelstelling van 8,0% ten opzichte van het basisjaar is behaald. De verwachting is dat Thomassen de uiteindelijke doelstelling in 2025 zal behalen.

Maatregelen

- Invoeren van het nieuwe rijden en periodieke voorlichting met als doel de bewustwording van het zuiger rijden te verhogen.
- Bij het aanschaffen van nieuwe bedrijfswagens rekening houden met CO2-uitstoot.
- Bij het aanschaffen van nieuwe personenauto's rekening houden met CO2-uitstoot.
- Inventariseren naar mogelijke verbeterde brandstoffen en gebruik maken van deze verbeterde brandstoffen, zoals HVO-brandstof.
- Overstappen op groene stroom conform de eisen vanuit de CO2-prestatieladder voor locatie Akkrum en Leeuwarden.

Zie voor de overige maatregelen het energie actieplan op de website van Thomassen.

Koploper, middenmoter, achterblijver

Naar aanleiding van het ambitieniveau van de maatregelen conform de maatregelenlijst kan worden geconcludeerd dat Thomassen een middenmoter is in de markt.

Conclusie:

De directie is tevreden over de voortgang van de doelstelling en Thomassen ligt op koers om haar doelstellingen scope 1, 2 en 3 te behalen.

HVO

HVO is een synthetische diesel die gemaakt wordt van afval- en reststromen. Daarmee is het een directe vervanger voor fossiele dieselolie die zonder aanpassingen aan voertuigen toegepast kan worden. Daarmee kan volgens de leverancier een enorme besparing aan CO2 uitstoot behaald worden, tot zelfs 100%.

De besparing van 100 procent aan CO2 uitstoot wordt volgens de leverancier bereikt als er gekeken wordt naar de 'well to wheel' keten. HVO is een puur synthetisch product met een hoge zuiverheid, volgens de leverancier identiek aan die van GTL. Laatstgenoemd product is echter nog steeds een fossiele brandstof, aangezien dat uit aardgas wordt gemaakt. HVO is akomstig uit afgewerkt frituurvet en dierlijke vetten, maar het kan ook uit houtpulp gemaakt worden. Door de hoge zuiverheid is er volgens de leverancier geen risico op bacterie- of vlokvorming in de tank zoals dat bij biodiesel wel voorkomt. Een voordeel is dat HVO volgens de leverancier vrij te mengen is met fossiele dieselolie.

Aanpassingen aan de voertuigen zijn niet nodig en de meeste truckfabrikanten hebben HVO inmiddels als brandstof vrijgegeven. Zo is de nieuwste generatie van DAF geschikt voor HVO, en zijn ook de nieuwe MAN- en Volvo trucks vrijgegeven. De onderhoudsinterval blijft ongewijzigd bij het gebruik van HVO. Voor andere truckmerken merken is het bij de dealer na te vragen of er een vrijgave is voor HVO. Vooral als de brandstof puur getankt wordt is dat volgens de leverancier belangrijk. HVO wordt echter ook vaak bijgemengd in een blend van, bijvoorbeeld, 20%. Dat zorgt volgens de leverancier meteen al aantoonbaar voor 17% minder CO2 uitstoot, iets wat bij aanbestedingen belangrijk kan zijn.

Volgens de leverancier rijden trucks op een blend van 20% HVO drie procent zuiniger dan op pure fossiele dieselolie. HVO is wel duurder dan dieselolie. De brandstof is te herkennen aan de helder blauwe kleur die is toegevoegd.

Bij meer ontwikkelingen op het gebied van HVO-brandstof zullen jullie op de hoogte worden gebracht middels nieuwsbrief.

