

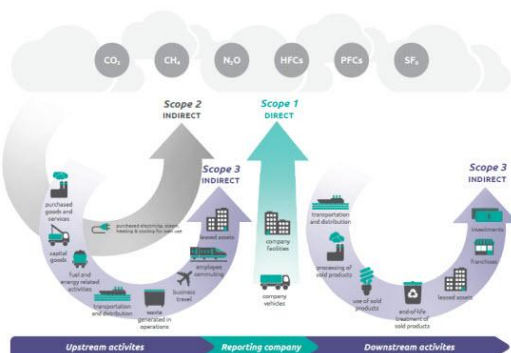
CO2-prestatieladder 2024-2

Datum: 28 oktober 2024

Zoals jullie weten zijn we als bedrijf gecertificeerd volgens de CO2-prestatieladder niveau 3. Op dit moment hebben we binnen VDM de uitstoot van 2024-1 inzichtelijk, zie hieronder:

CIJFERS CO2 UITSTOOT 2024-1					
Scope	Kantoren	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2
1	Aardgas	5,00	m3	2,134	0,01
1	Shreds (hout)	1.255.800,00	kg ds	0,054	67,81
2	Elektra (grijs)	0,00	kWh	0,536	0,00
2	Elektra (groen)	112.318,00	kWh	0,000	0,00
2	Elektra (zonnepanelen)	111.938,19	kWh	0,000	0,00
2	Elektra laden (grijs)	4.118,04	kWh	0,536	2,21
2	Elektra laden (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00
Scope	Werken	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2
1	Benzine (E10)	16.194,96	liter	2,821	45,69
1	Diesel (B7)	43.886,13	liter	3,256	142,89
2	Elektra projecten (grijs)	87.619,00	kWh	0,536	46,96
2	Elektra projecten (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00
BT	KM vergoeding	63.019,74	km	0,193	12,16

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

**Doelstellingen scope 1 en 2**

Bij de berekening van de CO2-reductie hanteert VDM 2022 als basisjaar. Deze keuze is gemaakt omdat VDM in 2023 is begonnen met de CO2-prestatieladder is gekozen voor de formulering van een doelstelling over 3 jaren om CO2-reductie over een langere tijd te blijven waarborgen. De tussenliggende jaren worden gezien als meetpunten voor de uiteindelijke doelstelling in 2025. Het basisjaar is 2022 en de doelstellingen zijn t.o.v. omzet.

	2023	2024	2025
Scope 1	1%	4%	8,5%
Scope 2 + BT	1%	3%	6%

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.

	2024	Ref.jaar	Ref.jaar (ton CO2)	Ref.jaar (CO2 / omzet)	Ref.jaar (CO2 / FTE)	2024-1 (ton CO2)
Scope 1		2022	644,30	11,71	3,98	256,40
Scope 2 + BT		2022	93,08	1,69	0,57	61,33

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.

