



St v.d. Brink

 **CO₂-**

**Footprint en
rapportage 2023**

stvander

St v.d. B

St v.d.

CO₂-footprint en rapportage 2023

INHOUDSOPGAVE

.....	1
1. Beschrijving organisatie, boundary, en verantwoordelijke personen.	3
2. Energiebeleid (3.C.1).	3
3. CO ₂ -footprint 2023 (3.C.1)	4
3.2 Indirecte emissie, scope 2 (+ business travel)	6
3.3 Kwantificeringsmethoden, conversiefactoren en wijzigingen	6
4. Verbranding biomassa en GHG opname/opslag.....	7
4.1 Uitsluitingen van CO ₂ -emissiebronnen of opnamebronnen	7
5. Uitzonderingen en opmerkingen	7
6. Gegevensbronnen.....	8
7. Invloed van onzekerheden en meeton nauwkeurigheden	9
8. Referentiejaar	10
9. Energie Management Actieplan (3.B.2)	10
10. Doelstellingen scope 1 & 2 (3.B.1)	11
10.1 Maatregelen scope 1 & 2 (3.C.1)	11
10.2 Energiebeoordeling	12
11. Trends (3.C.1)	14
12. Individuele bijdrage (3.C.1).....	14
13. Projecten met CO ₂ -gerelateerd gunningsvoordeel (3.C.1)	15
14. Keteninitiatief (3.D.1)	15
15. Verificatie door middel van interne controle.....	16
16. Verwijzing organisatiepagina SKAO website.....	16
17. Kruistabel NEN-EN-ISO 14064-1	17

1. Beschrijving organisatie, boundary, en verantwoordelijke personen.

De rapporterende organisatie is Transportbedrijf Steven van den Brink en Zonen B.V. (hierna genoemd St vd Brink), en heeft vestigingen in:

- Ermelo, Tolweg 15, 3851 SL (hoofdlocatie, kantoor, opslag, reiniging en werkplaats);
- Ermelo, Tolweg 25, 3851 SL (opslag);
- Wormerveer, Samsonweg 2-6, 1521 RC (kantoor, opslag, reiniging en werkplaats);
- Alkmaar, Koraalstraat 5a, 1812 RK (opslag);
- Lelystad, Zuidersluisweg 6, 8243 RC (opslag);
- Meppel, Eekhorstweg 14, 7942 JC (opslag DV).

Onze scope is: "Nationaal en internationaal koel- diepvries- en bulktransport, transport met autokraan en algemeen wegtransport. Inslag, opslag, orderpicking, uitslag, crossdocking en warehousing. In- en externe reiniging van bedrijfswagens en getrokken materieel".

Middels deze rapportage conform NEN-EN-ISO 14064-1:2019 wil St vd Brink interne en externe belanghebbenden en geïnteresseerden informeren over de CO₂-footprint, reductiedoelstellingen, de genomen maatregelen en eventueel behaalde resultaten. In deze rapportage worden de voortgangen beschreven ten aanzien van de geformuleerde reductiedoelstellingen.

De organisatorische grens is vastgesteld middels de laterale methode, zoals omschreven in het Handboek CO₂-prestatieladder v3.1, hoofdstuk 4.

St vd Brink (kvk 08008990) is 100% onderdeel van Steven van den Brink Holding B.V. Deze holding bestaat uit meerdere bedrijven. St vd Brink koopt in bij enkele van deze bedrijven. Deze bedrijven vallen buiten de boundary.

De bestuurders van St vd Brink zijn Alex van den Brink en Gerrit Jan Mulder. De kwaliteitscoördinator is verantwoordelijk voor de rapportage CO₂-footprint.

2. 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-emissie.

Onze 4 belangrijkste doelstellingen daarbij zijn:

- het toepassen van energievriendelijke energiebronnen;
- het gebruik van alternatieve brandstoffen;
- het verduurzamen van het wagenpark;
- de medewerkers te informeren over 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-emissie te verbeteren zal de directie van St vd Brink periodiek interne controles uitvoeren naar de werking van het managementsysteem "CO₂-prestatieladder" inclusief het daarbij vaststellen van nieuwe mogelijke reductiemaatregelen.

3. CO₂-footprint 2023 (3.C.1)

1) Brandstof vestiging (scope 1)				
Soort	Prestatie-indicatoren		Emissie-factor [#]	(ton)
	Eenheid	Verbruik		
Aardgas	Nm3	45.314	2,079	94,21
Totaal CO ₂ -emissies door brandstof vestiging:				94,21
2) Overige zakelijke emissies (scope 1)				
Soort/energiestroom	Prestatie-indicatoren		Emissie-factor [#]	(ton)
	Eenheid	Verbruik		
B7 Diesel	liter	3.727.342	3,256	12.136,23
Euro E10	liter	6.478	2,821	18,27
HVO 20 Diesel	liter	3.073.623	2,844	8.740,77
LNG	kg	321.333	3,651	1.173,19
Totaal overige zakelijke CO ₂ -emissies:				22.068,46
3) Elektriciteitsverbruik vestiging (scope 2)				
Soort/energiestroom	Prestatie-indicatoren		Emissie-factor [#]	(ton)
	Eenheid	Verbruik		
Grijze stroom	kWh	290.555	0,456	132,49
Groene stroom	kWh	680.111	0	0,00
Totaal CO ₂ -emissies door elektriciteitsverbruik vestiging:				132,49
4) Business travel				
Soort energiestroom	Prestatie-indicatoren		Emissie-factor [#]	(ton)
	Eenheid	Verbruik		
Brandstof onbekend (personenvervoer)	km	248.290	0,193	47,92
Totaal CO ₂ -emissies personenvervoer:				47,92
Totale CO₂-emissies		ton	procentueel	
Scope 1		22.162,66	99,19	
Scope 2		132,49	0,59	
Business travel		47,92	0,21	
Scope 1 & 2 + business travel		22.343,08	100,00	

De hier bovengenoemde CO₂-emissies zijn de definitieve emissie van 1-1-2023 tm 31-12-2023.

bron: www.co2emissiefactoren.nl

3.1 Directe emissie, scope 1

De totale directe CO₂-emissie is gemeten en berekend als 22.162,66 ton CO₂. Hetgeen 99,19 % van de totale CO₂-emissie in 2023 bedraagt.

Aardgassen

Aardgasverbruik veroorzaakte in de 2023 een CO₂-emissie van 94,21 ton, hetgeen 0,42% van de totale emissie 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:

- voertuigen en hulpmiddelen die rijden op diesel;
- koelmotoren;
- vrachtwagens die rijden op LNG;
- volledig elektrische vrachtwagens;
- plugin hybride personenauto's;
- full-hybride personenauto's;
- volledig elektrische personenauto's.

In totaal is getankt:

- 6.478 liter Euro E10;
- 3.727.342 liter diesel B7;
- 3.073.623 liter HVO 20;
- 321.333 kg LNG.

Dit veroorzaakte in 2023 een CO₂-emissie van 22.068,46 ton CO₂, hetgeen 98,77% van de totale emissie bedraagt.

Het brandstofgebruik van het eigen wagenpark is daarmee veruit de grootste veroorzaker van CO₂-emissie, met name het dieselgebruik.

3.2 Indirecte emissie, scope 2 (+ business travel)

Elektriciteitsgebruik

De indirecte CO₂-emissie is gemeten en berekend als 132,49 ton CO₂. Hetgeen 0,59% van de totale CO₂-emissie in 2023 bedraagt. Deze emissie is volledig toe te wijzen aan het verbruik van grijze stroom.

Personenvervoer volledig elektrische personenauto's

In 2023 bestaat het wagenpark onder meer uit 4 volledig elektrische personenauto's. Deze worden geladen met de laadpalen in Ermelo en Wormerveer. Eventuele emissie wordt daardoor mee berekend met het energieverbruik van de desbetreffende locatie.

Business travel; 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 2023 bedroeg de CO₂-emissie door zakelijk vervoer in privéauto's 47,92 ton CO₂. Dit is 0,21% van de totale emissie in 2023.

Ingekocht zakelijk verkeer

Niet van toepassing in 2023.

Projecten

Niet van toepassing in 2023.

3.3 Kwantificeringsmethoden, conversiefactoren en wijzigingen

Kwantificeringsmethoden en conversiefactoren

Voor het kwantificeren van de CO₂-emissie 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" gehanteerd.

Voor het kwantificeren van de CO₂-emissie is gebruik gemaakt van een voor St vd Brink op maat gemaakt model.

In het model kunnen alle verbruiken worden ingevuld. Vervolgens wordt de daarbij behorende CO₂-emissiefactor automatisch berekend en vergeleken met het referentiejaar. Hierbij zijn de emissiefactoren uit de CO₂-prestatieladder gehanteerd.

Wijzigingen

In januari 2023 zijn onderstaande voor ons van toepassing zijnde emissiefactoren gewijzigd:

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

Deze wijzigingen van januari 2023 zijn doorgevoerd in deze footprint.

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

4. Verbranding biomassa en GHG opname/opslag

Onderstaande onderdelen vonden niet plaats binnen St vd Brink tijdens deze rapportage periode:

- verbranding van biomassa;
- GHG verwijderingen/compensatie.

4.1 Uitsluitingen van CO₂-emissiebronnen of opnamebronnen

Onze emissie inventarisatie, ook deze rapportage, beperkt zich tot het GHG gas CO₂. Alle overige GHG gassen zijn uitgesloten.

5. Uitzonderingen en opmerkingen

De CO₂-emissie-inventaris omvat in ieder geval de emissies die materieel zijn (scope 1 & 2 + business travel). Materieel zijn de emissies van een organisatie die een dermate omvang hebben dat ze van invloed zijn op afwegingen en inschattingen (inclusief reductiedoelstellingen) van beslissers en belanghebbenden van en rond de organisatie. Met andere woorden: als deze materiële emissies weggelaten worden, ontstaat een verkeerd beeld van de CO₂-emissies van de organisatie.

Als vuistregel voor de drempelwaarde van materialiteit, wordt voor de CO₂-Prestatieladder een waarde van 5% gehanteerd. Waarbij alle emissies boven de 5% van de totale emissies materieel zijn.

Omdat onderstaande wijzigingen ten opzichte van het referentiejaar en/of eerder gebruikte berekeningsmethode geen verkeerd beeld geven van de organisatie, is een herberekening niet als noodzakelijk beoordeeld.

Koudemiddelen

Uit de footprints van 2020, 2021 en 2022 is gebleken dat de gezamenlijke emissie van de koudemiddelen ruimschoots onder de 1% van de totale emissie blijft.

Vanwege deze zeer geringe invloed van de koudemiddelen op de totale footprint, zullen koudemiddelen daarom niet meer worden meegenomen in de emissie inventaris en footprint.

Mochten er grote incidenten zijn, of veranderingen in de bedrijfsvoering, waardoor de invloed van koudemiddelen substantieel groter wordt, zal een herbeoordeling plaatsvinden.

Elektrisch- en plugin hybride personenvervoer

Wordt niet meer apart vermeld in de footprint, dit vanwege een geconstateerde dubbeltelling van de emissie.

Personenvervoer brandstof

Wordt vanaf de footprint niet meer als scope 2 emissie vermeld, maar als business travel: brandstof onbekend. Zodoende wordt er nu als volgt gerapporteerd; scope 1, scope 2 en business travel.

Plugin hybride auto's

Er behoren enkele plugin hybride personenauto's tot het wagenpark. Deze kunnen via elektriciteit bijgeladen worden.

Deze worden geladen met de laadpalen in Ermelo en Wormerveer. Eventuele emissie wordt daardoor mee berekend met het energieverbruik van de desbetreffende locatie.

Volledig elektrisch vrachtvervoer

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

6. Gegevensbronnen

Scope 1

Brandstoffen

De meetgegevens van het aardgasverbruik van St vd Brink zijn afkomstig van facturen van de energieleveranciers.

Brandstofgebruik van het eigen wagenpark

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.

Scope 2

Elektriciteitsgebruik

De meetgegevens van het elektriciteitsverbruik zijn verzameld aan de hand van facturen van de energieleveranciers.

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.

Business travel

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.

7. Invloed van onzekerheden en meeton nauwkeurigheden

De gepresenteerde resultaten moeten worden gezien als de beste inschatting van de werkelijke waarden. Bijna alle gebruikte gegevens voor de berekening van de CO₂-footprint zijn gebaseerd op facturen en/of werkelijk gemeten aantallen. Hierdoor is de onzekerheidsmarge zeer gering.

Op deze rapportage CO₂-footprint zijn de onderstaande meeton nauwkeurigheden en/of onzekerheden van toepassing:

Meetgegevens brandstofgebruik

Medewerkers van St vd Brink krijgen een tankpas ter beschikking. Hiermee kan in binnen- en buitenland getankt worden.

Het brandstof gebruik is gebaseerd op de door het personeel geregistreerde verbruiksgegevens, en niet op facturen. Deze methode geeft een beter beeld op de emissie dan op basis van facturen vanwege:

- aanwezige voorraad diesel op homebase. Deze is wel aan St vd Brink gefactureerd, maar nog niet verbruikt;
- tankingen vanuit andere B.V.'s van de holding op homebase. Deze worden wel berekend op de totaalfactuur van de dieselleverancier, maar vallen buiten de boundary;
- de mogelijkheid voor ondervoerders om gebruik te maken van door St vd Brink beschikbaar gestelde tankpassen. Dit gebeurt op basis van na-facturatie aan de ondervoerder.

8. Referentiejaar

In 2021 zijn we begonnen met CO₂-emissie registratie. Het jaar 2020 was het eerste jaar waarover een emissie-inventaris volgens het GHG-protocol werd opgesteld. Dit rapport betreft het jaar 2020, en dient als referentiejaar voor de CO₂-reductiedoelstellingen.

In november 2021 heeft St vd Brink als doelstelling gesteld om in 2025 de CO₂ emissie minstens 50% te reduceren ten opzichten van 2020.

Rapportage heeft betrekking op de periode van 1 januari tot en met 31 december.

9. 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 (Plan)*
 - 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 (Do)*
 - a) Het aanwijzen van verantwoordelijkheden.
 - b) De middelen en het tijdsplan voor het behalen van de verschillende doelen.
3. *Bewaken en meten (Check)*
 - 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.

4. *Afwijkingen, verbeteringsacties en preventieve maatregelen (Act)*

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.

10. Doelstellingen scope 1 & 2 (3.B.1)

Onze doelstellingen voor 2024 zijn:

- *Scope 1*

44% reductie CO₂-emissie per miljoen euro omzet in 2024, t.o.v. 2020. En 57% reductie CO₂ emissie per miljoen euro omzet in 2026 t.o.v. 2020.

Geplande realisatiedatum 31 december 2024.

- *Scope 2*

100% reductie CO₂-emissie in 2024 t.o.v. van 2020.

Geplande realisatiedatum 31 december 2024.

10.1 Maatregelen scope 1 & 2 (3.C.1)

Om deze doelstellingen te realiseren heeft St vd Brink het volgende pakket maatregelen opgesteld of reeds uitgevoerd:

- *Scope 1*

invoering elektrische vrachtwagens;

invoering elektrische koelmotoren;

aanschaf sturen op laag verbruik;

wekelijks rijstijlrapport sturen naar alle chauffeurs;

vervanging personenauto's zoveel mogelijk door hybride of elektrische voertuigen;

het nieuwe rijden;

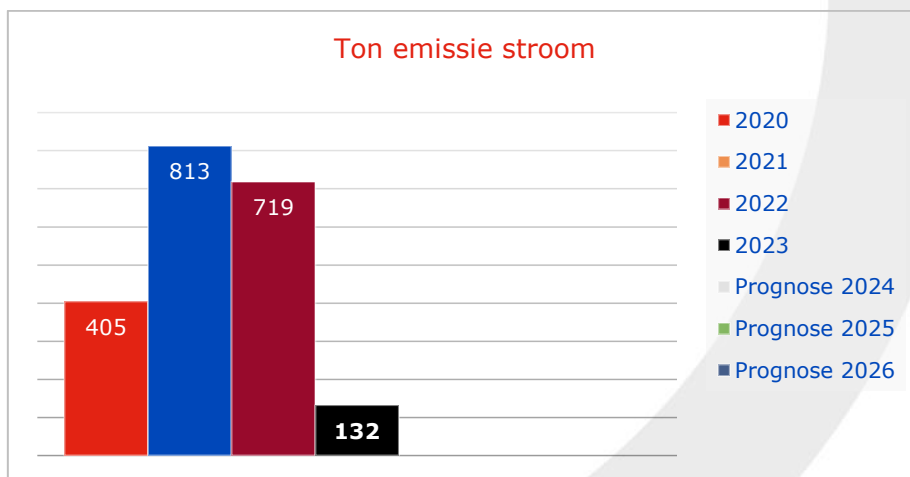
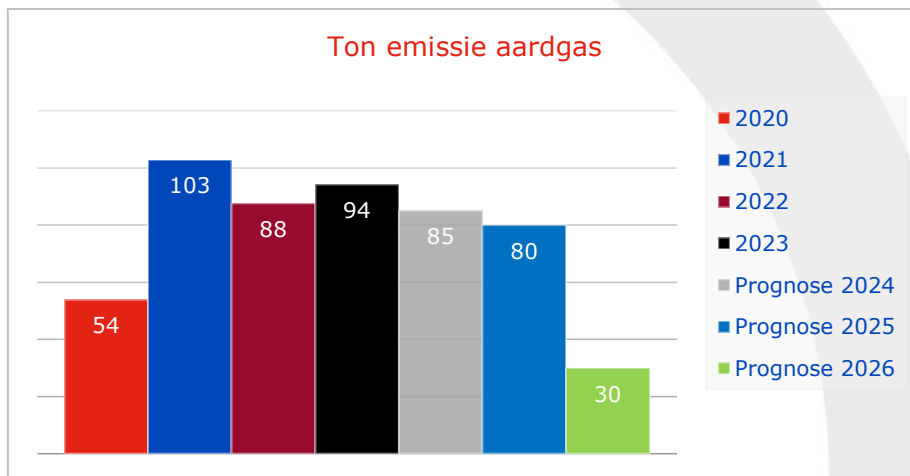
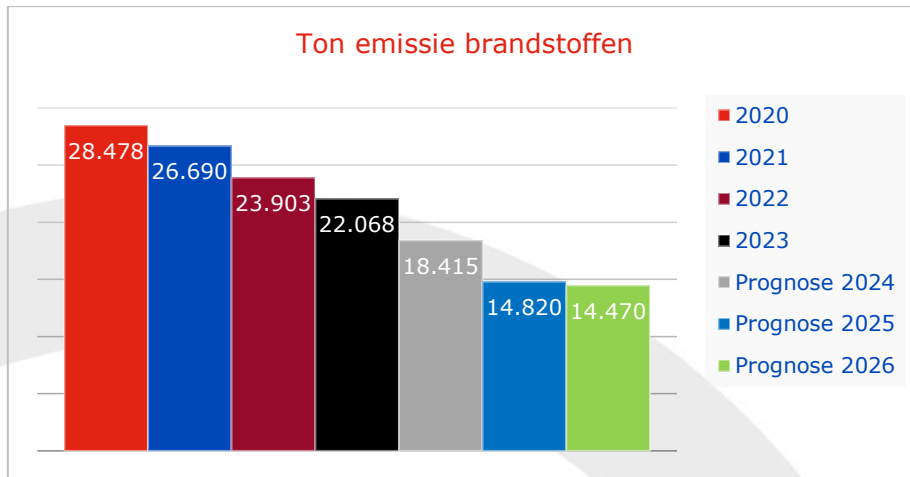
HVO brandstof op homebase in Ermelo.

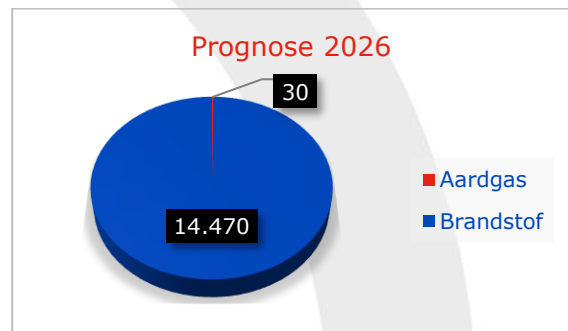
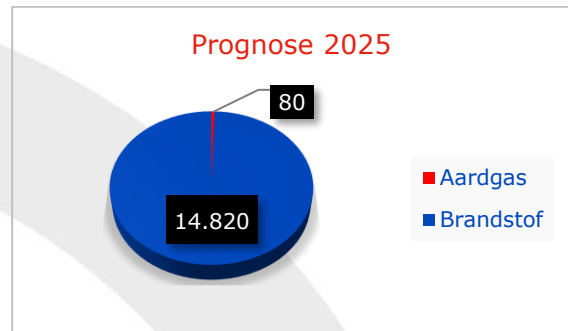
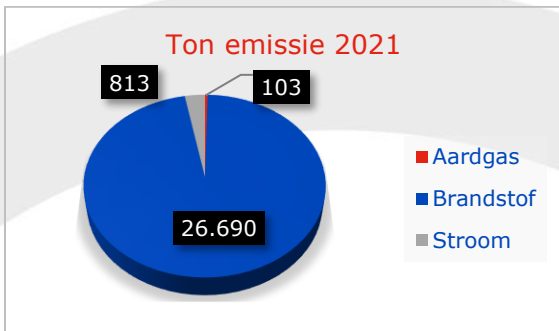
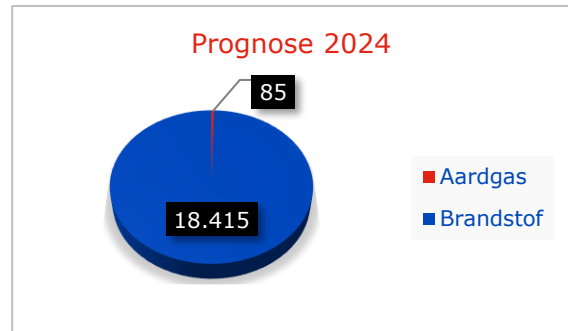
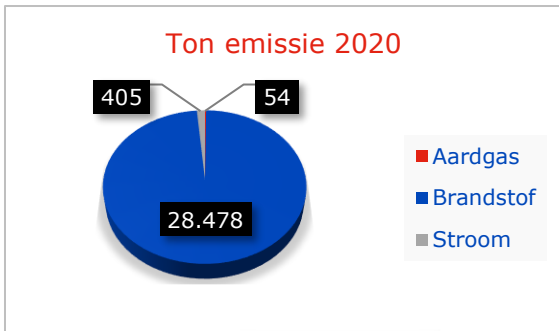
- *Scope 2*

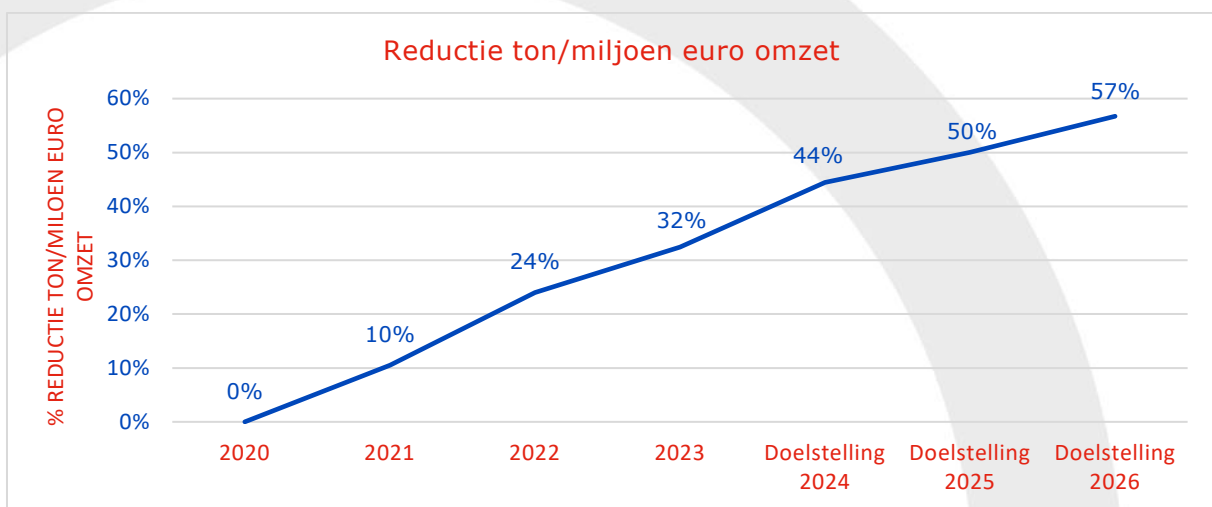
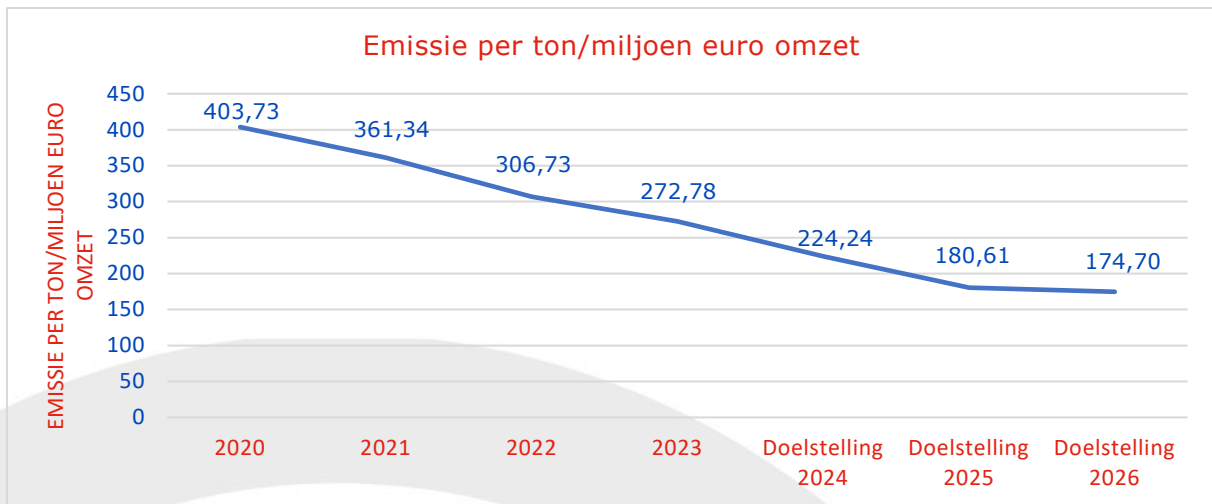
invoering van in Nederland opgewekte groene stroom in alle locaties.

10.2 Energiebeoordeling

In onderstaande tabellen kunnen de behaalde resultaten en vooruitzichten beoordeeld worden.







11. Trends (3.C.1)

Inmiddels is een duidelijk trend zichtbaar welke ons vertrouwen geeft dat we op het juiste pad zitten met de genomen maatregelen. Vooral de elektrische voertuigen en de verjonging van de totale vloot heeft een duidelijk positieve invloed op de reductie van de CO₂-emissie.

12. Individuele bijdrage (3.C.1)

Aan de werknemers wordt gevraagd ook ieder een individuele bijdrage te leveren aan de reductie van CO₂-emissie. Dit kan bijvoorbeeld door:

- te letten op je rijstijl. Een zuinige rijstijl vermindert het brandstofverbruik, en daarmee de CO₂-emissie;
- geen apparaten en verlichting onnodig aan te laten staan;
- motoren van auto's en machines niet onnodig te laten draaien;
- te zorgen voor de juiste bandenspanning;
- met de fiets naar het werk te komen.

Ook vragen we van iedere medewerker ideeën om onze CO₂-emissie nog verder te verlagen. Zo zetten we ons samen in om onze CO₂-reductiedoelstelling te behalen.

13. Projecten met CO₂-gerelateerd gunningsvoordeel (3.C.1)

Trends en maatregelen binnen projecten met CO₂-gerelateerd gunningsvoordeel zijn niet van toepassing, aangezien we geen projecten met gunningsvoordeel hebben gehad. Voor de eventuele toekomstige opdrachten stelt de CO₂-Prestatieladder de volgende specifieke aanvullende eisen:

- de emissiestromen + CO₂-emissie 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.

14. 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](#).

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 emissievrije 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-emissie 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-emissie 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](#).

15. Verificatie door middel van interne controle

De CO₂-emissie inventarisatie is opgesteld door Barend Livestroo, kwaliteitscoördinator bij St vd Brink. Deze CO₂-inventarisatie is geverifieerd als onderdeel van de interne audit door een externe adviseur, met een beperkte mate van zekerheid.

16. Verwijzing organisatiepagina SKAO website

Aanvullende informatie is ook te vinden op [onze organisatiepagina](#) op de SKAO website.

Transportbedrijf Steven van den Brink en Zonen B.V.

Tolweg 15

3851 SL Ermelo

www.stvdbrink.nl

Alex van den Brink

Auteur:

B. Livestroo

Kwaliteitscoördinator

17. Kruistabel NEN-EN-ISO 14064-1

Dit rapport is opgesteld volgens de eisen uit ISO 14064-1 paragraaf 9.3.1

Onderstaand is een cross reference gemaakt van de onderdelen uit ISO 14064 en de hoofdstukken in het rapport.

ISO 14064-1	§ 9.3.1 GHG report content	Beschrijving	Hoofdstuk rapport
	A	Omschrijving van de rapporterende organisatie.	1
	B	Personen verantwoordelijk voor de emissie-inventarisatie.	1
	C	Rapportageperiode of inventarisatiejaar.	3
5.1	D	Bepaling van de organisatorische grenzen.	1
5.1	E	Rapportagegrenzen, inclusief inclusief vastgestelde criteria voor het definiëren van significante emissies.	1
5.2.2	F	Kwantificering van de directe CO ₂ -emissies.	3
5.2.2	G	Omgang met CO ₂ -emissies door de verbranding van biomassa.	4
5.2.1	H	De opname van CO ₂ uit het milieu.	4
5.2.3	I	Uitsluitingen van CO ₂ -emissiebronnen of van CO ₂ -opnamebronnen.	4.1
5.2.4	J	Indirecte CO ₂ -emissies in verband met de opwekking of inkoop van elektriciteit, warmte of stoom.	3
6.4.1	K	Het referentiejaar.	8
6.4.1	L	Uitleg over wijzigingen met betrekking tot het referentiejaar of andere historische emissie-inventaris gerelateerde data, en elke herberekening van het referentiejaar of andere emissie-inventarisaties.	3.3
6.2	M	Beschrijving van of verwijzing naar de gebruikte (reken)methode voor kwantificering van emissiestromen.	3.3
6.2	N	Uitleg over wijzigingen in de methode van het kwantificeren van emissiestromen ten opzichte van eerder gebruikte methoden.	3.3
6.2	O	Verwijzingen naar of registratie van de gebruikte emissiefactoren voor de emissie en opname van CO ₂ .	3
8.3	P, Q	Beschrijving van de invloed van onzekerheden op de nauwkeurigheid van de gegevens met betrekking tot CO ₂ -emissies en de CO ₂ -opname.	7
9.3.1	R	Verklaring dat deze emissie-inventaris is opgesteld conform NEN-EN-ISO 14064-1:2019.	1
9.3.1	S	Een verklaring dat de emissie-inventaris is geverifieerd, inclusief het niveau van de verificatie en het niveau van verkregen zekerheid.	15
9.3.1	T	De GWP-waarden die bij de berekening zijn gebruikt en hun bron. Binnen St vd Brink wordt alleen de CO ₂ -uitstoot bepaald. Omrekening van andere broeikasgassen is derhalve niet aan de orde. De Global Warming Potential (GWP) is gelijk aan de totale CO ₂ -emissie.	N.V.T.