

## 1 CO<sub>2</sub>-reductiebeleid

### 1.1 Resultaten tot nu toe

De belangrijkste bijdrage aan CO<sub>2</sub>-reductie leveren we door onze dienstverlening, namelijk het verzamelen, verwerken en recyclen van afvalstromen, waarmee we zorgen dat minder primaire grondstoffen nodig zijn. Op dit moment kunnen we dit nog onvoldoende kwantificeren. Dat is een van de maatregelen waarmee we in de komende tijd aan de slag gaan (zie paragraaf 1.2).

Ook in onze eigen bedrijfsvoering, hebben we in de afgelopen jaren al de nodige stappen gezet om onze CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren. De belangrijkste zijn:

Scope 1 emissies (brandstofverbruik):

- Bij vervanging van voertuigen en materieel is brandstofverbruik een belangrijk criterium, uiteraard ook vanuit kostenoverwegingen.
- Alle dieselverbruik bestaat uit Shell Fuel Save diesel, dat volgens opgave van Shell tot 3% minder brandstofverbruik leidt<sup>1</sup>.
- Er vindt wekelijkse controle plaats op de staat van de voertuigen en de banden, inclusief de bandenspanning.
- Het grootste deel van de chauffeurs en machinisten heeft een cursus gevolgd om zuinig met brandstof om te gaan. Dit wordt komend jaar weer herhaald.
- We beschikken over een geavanceerd berijdersmonitorsysteem (van TomTom) met feedback aan de chauffeurs.
- Het brandstofverbruik van alle materieel wordt op maandbasis geanalyseerd.
- Alle materiaal wordt onderhouden conform fabrieksopgave en onderhoudsprogramma.
- Alle kranen en shovels zijn voorzien van een start-stopsysteem.
- In 2019 is één van de twee diesel aangedreven bunkerkransen vervangen door een elektrisch exemplaar. De tweede zal in 2021 worden vervangen.
- Thuiswerken en teleconferencing is al ruim 5 jaar een mogelijkheid voor kantoorpersoneel. Dit is door corona sterk toegenomen en zal ook daarna (deels) in stand blijven.

Samen met andere partijen zijn we bovendien gestart met een aantal pilots om te komen tot verdere brandstofbesparing:

- We doen mee met een pilot van de gemeente Amsterdam om meer vervoer over water mogelijk te maken.
- In Q4 van 2020 zijn we gestart met een pilot 'van diesel naar waterstof', waarbij we worden ondersteund door een externe specialist.

### 1.2 Plan van aanpak

Om meer inzicht te krijgen in de vermeden CO<sub>2</sub>-emissies door onze dienstverlening, gaan wij in 2021 een start maken met het inventariseren van onze belangrijkste afvalstromen en daarvan de vermeden ketenemissies berekenen en rapporteren. Daarvoor gaan we gebruik maken van het EpE-Protocol of een vergelijkbare methode. Voor de modellering zullen we gebruik maken van software van Ecochain.

Bij het terugdringen van de uitstoot van onze bedrijfsvoering ligt de focus op de meest materiële emissies. Uit de CO<sub>2</sub>-footprint blijkt dat grofweg 2/3 van onze uitstoot wordt veroorzaakt door het

---

<sup>1</sup> <https://www.shell.nl/klanten/commercialfuels/shell-fuelsave-diesel-krijgt-certificaat-lean-and-green-solution.html>

diesilverbruik van machines en vrachtwagens. 1/3 van de uitstoot komt door het elektriciteitsverbruik. Bij deze onderwerpen ligt voor ons de prioriteit. Dat neemt niet weg dat we waar mogelijk ook stappen zullen ondernemen bij de kleinere verbruikers, zoals het aardgasverbruik en het zakelijk verkeer. Alle maatregelen zijn opgenomen in het energiemangement actieplan.

In grote lijnen hanteren we de volgende aanpak:

#### Scope 1 emissies:

De meeste CO<sub>2</sub>-winst valt te behalen bij het diesilverbruik van de vrachtwagens en mobiele werktuigen. Tegelijkertijd is dit ook een lastige, omdat hiervoor vaak nog geen geschikte elektrische alternatieven voorhanden zijn. Als deze wel beschikbaar komen en ook bedrijfseconomisch haalbaar zijn, zullen we hierin investeren. Tot die tijd gaan we nog meer inzetten op zuinig rijden, slimme logistiek en waar mogelijk het inzetten van HVO-brandstoffen en waterstof.

De stationaire installaties zijn elektrisch. De mobiele installaties, zoals de brekers en bunkerkransen draaien veelal op diesel. Waar mogelijk zullen deze worden vervangen door elektrische versies. Ook hiervoor onderzoeken we momenteel de mogelijkheden van waterstof. In 2019 is een bunkerkraan vervangen door een elektrische variant. Gelet op de positieve ervaringen hiermee, zullen ook de volgende kranen worden vervangen. Daarnaast zal een van de huidige brekerinstallaties op diesel eind 2021 (Q4 optimistisch scenario) worden vervangen door een elektrische breker.

In combinatie met het gebruik van groene stroom, leidt de elektrificatie van ons materieel potentieel tot grote emissiereducties. Omdat we sterk afhankelijk zijn van de technologische ontwikkelingen op dit gebied, kunnen we op dit moment nog geen goede prognose maken van de werkelijk te bereiken reducties in de tijd.

#### Scope 2 emissies en business travel:

In tweede instantie valt veel winst te behalen bij het elektriciteitsverbruik. De besparingsmogelijkheden hiervoor zijn beperkt, aangezien dit verbruik voor het overgrote deel komt door de installaties en vooral de sorteerinstallaties. Onnodig verbruik wordt reeds beperkt door het afschakelen van onderdelen, zodra een ander onderdeel uitvalt.

We hebben inmiddels concrete plannen voor de installatie van 1,05 MWp aan zonnepanelen in 2021 in Amsterdam. Daarmee kunnen we ongeveer 28,5% van ons eigen verbruik<sup>2</sup> afdekken. Afhankelijk van de dakconstructie van de sorteerhal willen we daar nog eens 2 MWp realiseren. Daar mee dekken we dan in totaal bijna 93% van ons verbruik.

Verder kan de uitstoot aanzienlijk worden beperkt door over te stappen op groene stroom. Naarmate we meer elektrificeren, wordt hiermee de uitstoot van werktuigen en machines direct ook kleiner. Het huidige energiecontract loopt tot eind 2021. Mits financieel haalbaar zullen we dan overstappen op 100% groene stroom uit Nederlandse wind en/of zon, waarmee de uitstoot van het elektriciteitsverbruik teruggaat naar nul.

Business travel is bij ons nihil.

---

<sup>2</sup> T.o.v. verbruik 2020

### 1.3 Kwantitatieve doelstellingen

We willen minimaal in de pas lopen met de doelstellingen uit het Klimaatakkoord<sup>3</sup>. Dat betekent:

- Tenminste 49% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 ten opzichte van 2019
- Tenminste 95% CO<sub>2</sub>-reductie in 2050 ten opzichte van 2019

Bij de berekening hiervan gaan we uit van de CO<sub>2</sub>-uitstoot per euro omzet, zodat de eventuele groei van het bedrijf niet van invloed is. Dit geldt voor alle doelen.

Om het doel van 49% in 2030 te bereiken is nodig:

- Een gemiddelde totale CO<sub>2</sub>-reductie van 7% per jaar

Per jaar kan de behaalde reductie verschillen. Afhankelijk van de getroffen maatregelen, kan het ene jaar meer reductie worden bereikt dan het andere.

#### Scope 1 emissies:

Zoals in paragraaf 5.2 aangegeven, ligt het grootste reductiepotentieel bij de scope 1 emissies, maar is dit ook lastiger realiseerbaar en voorspelbaar, omdat we voor een belangrijk deel afhankelijk zijn van de technologische ontwikkelingen en de financiële haalbaarheid van maatregelen. Vooralsnog gaan we ervan uit dat een gemiddelde reductie van 5% per jaar mogelijk moet zijn voor zowel de vrachtwagens als de mobiele werktuigen.

Aangezien de bijdragen van aardgas en zakelijk verkeer zeer gering zijn, formuleren we hiervoor geen doelstellingen. Wel nemen we op deze gebieden ook waar mogelijk ook maatregelen (zie ook het energiemanagement-actieplan).

#### Scope 2 emissies en business travel:

De scope 2 emissies bestaan vrijwel geheel uit het elektriciteitsverbruik (business travel is nihil). Hier kunnen we wel op korte termijn flinke stappen maken, met een voorspelbaar effect. Door de installatie van 1,05 MWp zonnepanelen in 2021 bijvoorbeeld, zullen we al een forse reductie behalen. Hetzelfde geldt voor 2022 als we overstappen op groene stroom. Op basis hiervan formuleren we de volgende doelen:

- Eind 2021: CO<sub>2</sub>-reductie (scope 2) van tenminste 22% ten opzichte van 2019, voornamelijk door de installatie van 1,05 MWp PV met ingang van 1/7/2021.
- Eind 2022: CO<sub>2</sub>-reductie van 100% ten opzichte van 2019, door de inkoop van 100% groene stroom uit Nederlandse wind en/of zon per 1/1/2022.

Bij inkoop van 100% groene stroom vanaf 1/1/2022 leidt de installatie van nog eens 2 MWp extra PV niet tot verdere CO<sub>2</sub>-reductie, omdat de uitstoot van het elektriciteitsverbruik dan reeds nul is. Wel betekent het dat we dan nog maar een hele kleine hoeveelheid stroom hoeven in te kopen, waardoor de meerprijs van groene stroom ook veel kleiner wordt.

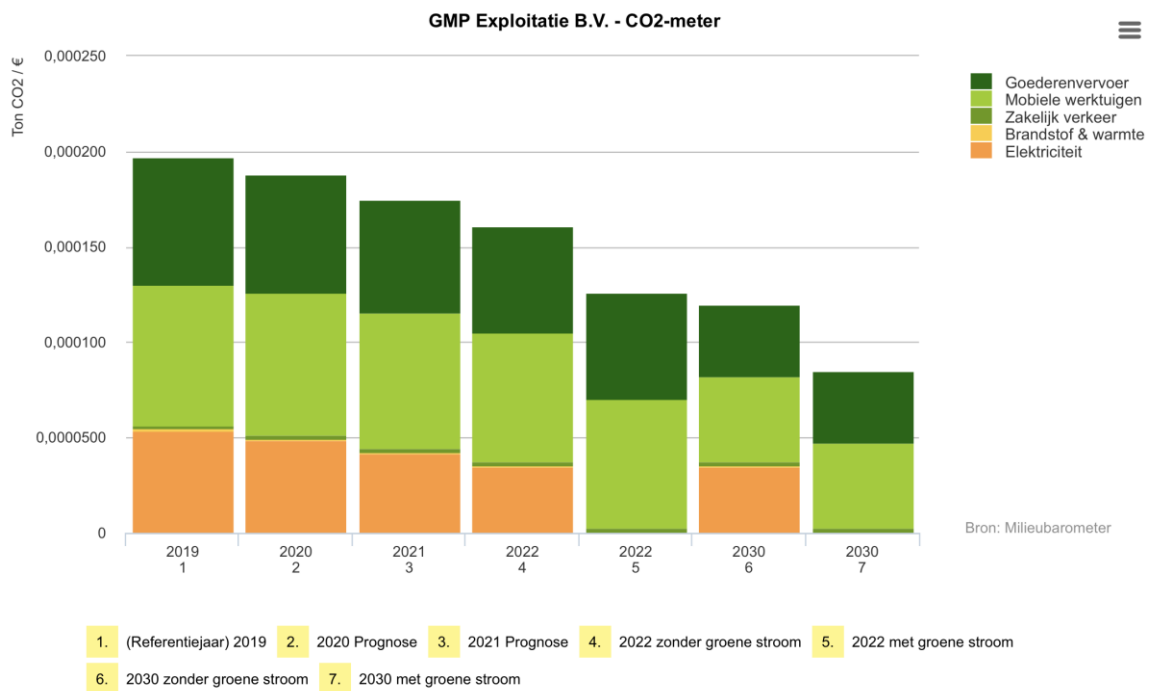
Onderstaande grafiek laat de effecten zien van deze doelstellingen voor de CO<sub>2</sub>-emissies gerelateerd aan de omzet. Voor de jaren 2022 en 2030 zijn twee scenario's doorgerekend<sup>4</sup>, met en zonder groene stroom. Te zien is een jaarlijkse afname van de uitstoot door het goederenvervoer en de mobiele werktuigen. 2021 laat tevens een daling zien van het elektriciteitsverbruik door de installatie van zonnepalen halverwege het jaar. Vanaf 2022 gaat de uitstoot van het

<sup>3</sup> De doelen van het Klimaatakkoord zijn geformuleerd ten opzichte van 1990. Maar aangezien de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot sinds die tijd nauwelijks is afgenomen, is het referentiejaar 2019 goed bruikbaar.

<sup>4</sup> Hiervoor is een afzonderlijke rekentool gemaakt, waarvan de uitkomsten per scenario in de Milieubarometer zijn ingevuld.

elektriciteitsverbruik verder omlaag doordat de zonnepanelen het hele jaar stroom leveren. Als bovendien groene stroom wordt ingekocht daalt de uitstoot van elektriciteit naar nul.

Bij inkoop van groene stroom vanaf 2022 komt de totale CO<sub>2</sub>-reductie per omzet uit op ongeveer 57% ten opzichte van 2019. Zonder inkoop van groene stroom bedraagt de reductie ongeveer 40%. Daarmee behalen we onze doelstelling van 49% dus niet. Als we echter wel nog 2 MWp extra zonnepanelen installeren, komt de totale reductie uit op ongeveer 54%. Mocht dit ook niet mogelijk blijken, dan zullen we een iets hogere ambitie moeten formuleren voor de reductie als gevolg van het dieselverbruik.



Figuur 8: Scenario's CO<sub>2</sub>-reductie