



## Energiebeoordeling

Traffic Service Nederland

1 januari 2024 t/m 31 december 2024

# Inhoudsopgave

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| 1. Inleiding                                  | 3  |
| 2. Trendanalyse                               | 4  |
| 2.1. Energiegebruik                           | 4  |
| 2.2. CO2 uitstoot                             | 5  |
| 2.3. CO2 per omzet                            | 7  |
| 2.4. CO2 per FTE                              | 7  |
| 2.5. Reducerende maatregelen                  | 8  |
| 3. Verbeterkansen                             | 10 |
| 3.1. Gebouwen                                 | 10 |
| 3.1.1. Maatregelen gebouwen                   | 10 |
| 3.1.2. Elektraverbruik                        | 11 |
| 3.1.3. Aardgasverbruik                        | 12 |
| 3.2. Brandstofverbruik mobiliteit en machines | 13 |
| 3.2.1. Diesilverbruik                         | 13 |
| 3.2.2. Benzineverbruik                        | 14 |
| 4. Scope 3                                    | 15 |
| 5. Aanbevelingen                              | 16 |

# 1. Inleiding

In dit document is de energiebeoordeling uitgewerkt t.a.v. onderstaande punten uit ISO 50001:2018 (§6.2, §6.3, §6.6, §9.1 en §10.1):

- Een analyse van het huidige en historische energieverbruik
- Een meer gedetailleerde analyse voor het identificeren van de faciliteiten, apparaten of processen die een significante invloed op het energieverbruik hebben.
- Het identificeren, vastleggen van prioriteiten en documenteren van kansen voor verbetering is volledig opgenomen in de maatregelfunctie. Dit is inclusief het stuurmodel t.a.v. de besluitvorming om maatregelen door wel dan niet door te voeren.
- De diepgang van de analyse is zodanig dat een organisatie minimaal 80% van het energieverbruik kan herleiden tot concrete energiegebruikers.

Dit document dient vooral om te onderkennen welke kansen er liggen om tot verdere CO<sub>2</sub> reductie te komen en te bewaken dat de gestelde reductiedoelen worden gehaald.

CO<sub>2</sub> emissies zijn zoveel mogelijk per emissiecategorie uiteengezet. Hierbij wordt gekeken naar scope 1 en 2 emissies en zakelijk verkeer uit scope 3 van het Green House Gas protocol. Het is uiteraard mogelijk om het rapport uit te breiden met andere scope 3 emissies zoals materiaalgebruik (upstream) of impact van producten van geleverde producten (downstream).

Deze energiebeoordeling is door een tweede persoon bekeken die vanuit een onafhankelijk rol en kwaliteitsoordeel kan geven. De energiebeoordeling is directe input voor de directiebeoordeling.

## 2. Trendanalyse

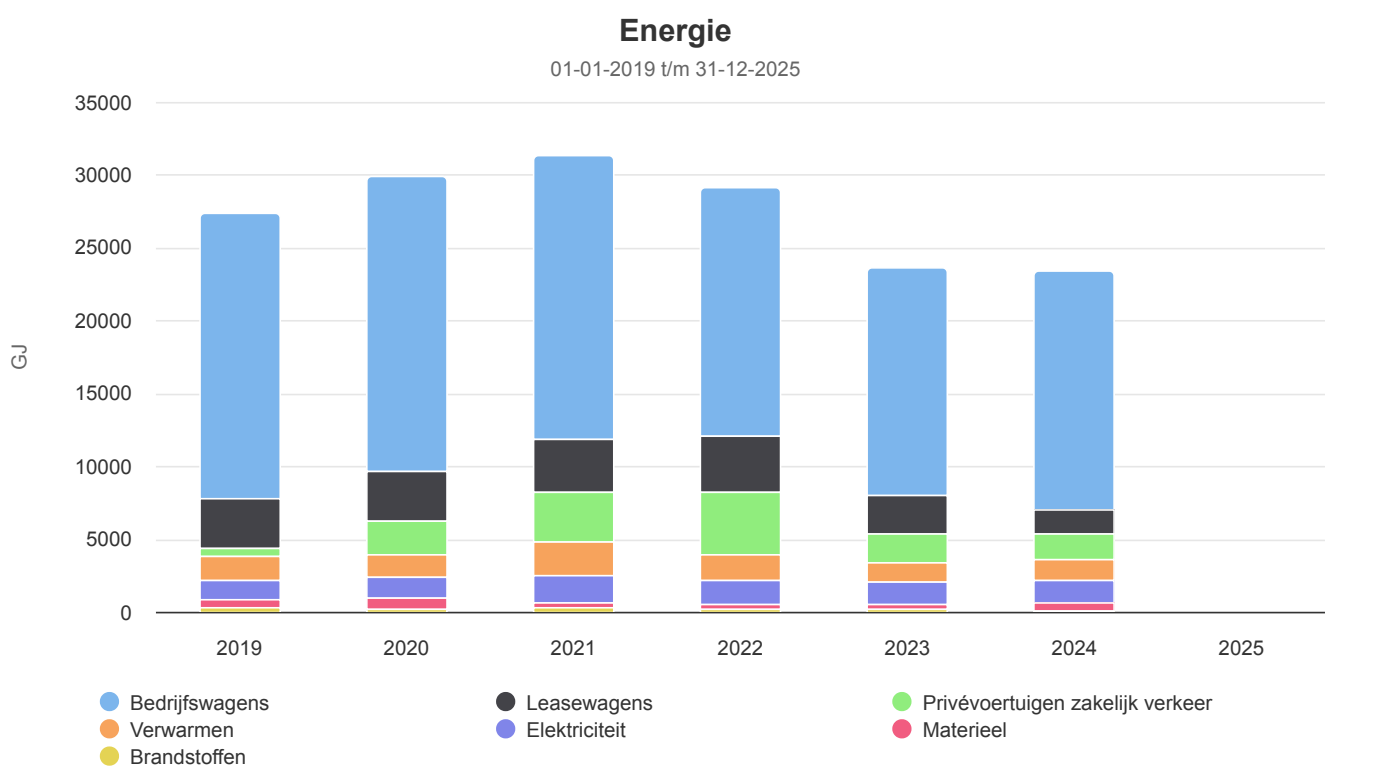
In onderstaande grafieken is de absolute trend te zien van het energiegebruik en de CO<sub>2</sub> uitstoot. Daarnaast is de prestatie naar omzet en het ingeschatte effect van de genomen maatregelen weergegeven. Om een goed beeld te geven is de totale CO<sub>2</sub> uitstoot opgenomen én per FTE en omzet.

De verdeling is gebaseerd op de aanwezige categorieën binnen TSNEED om te kijken waar de meeste winst te halen valt. Zoals te zien is in onderstaande data ligt de meeste winst bij de categorie bedrijfswagens. Hieronder vallen vrachtwagens, bussen, pick-ups, Volkswagen up en polo auto's (dit is een mix van benzine en diesel). Het doel is om de polo's en up's te vervangen voor Volkswagen ID1 en ID2 elektrische voertuigen.

### 2.1. Energiegebruik

Onderstaande grafieken tonen het energiegebruik en de CO<sub>2</sub> uitstoot van scope 1 en 2 en het zakelijk verkeer.

*De grafieken worden standaard gegenereerd conform de in de boekhouding ingestelde consolidatiemethode. Het kan zijn dat er andere scope 3 emissies getoond worden. Deze kunnen eenvoudig uitgefilterd worden per grafiek.*

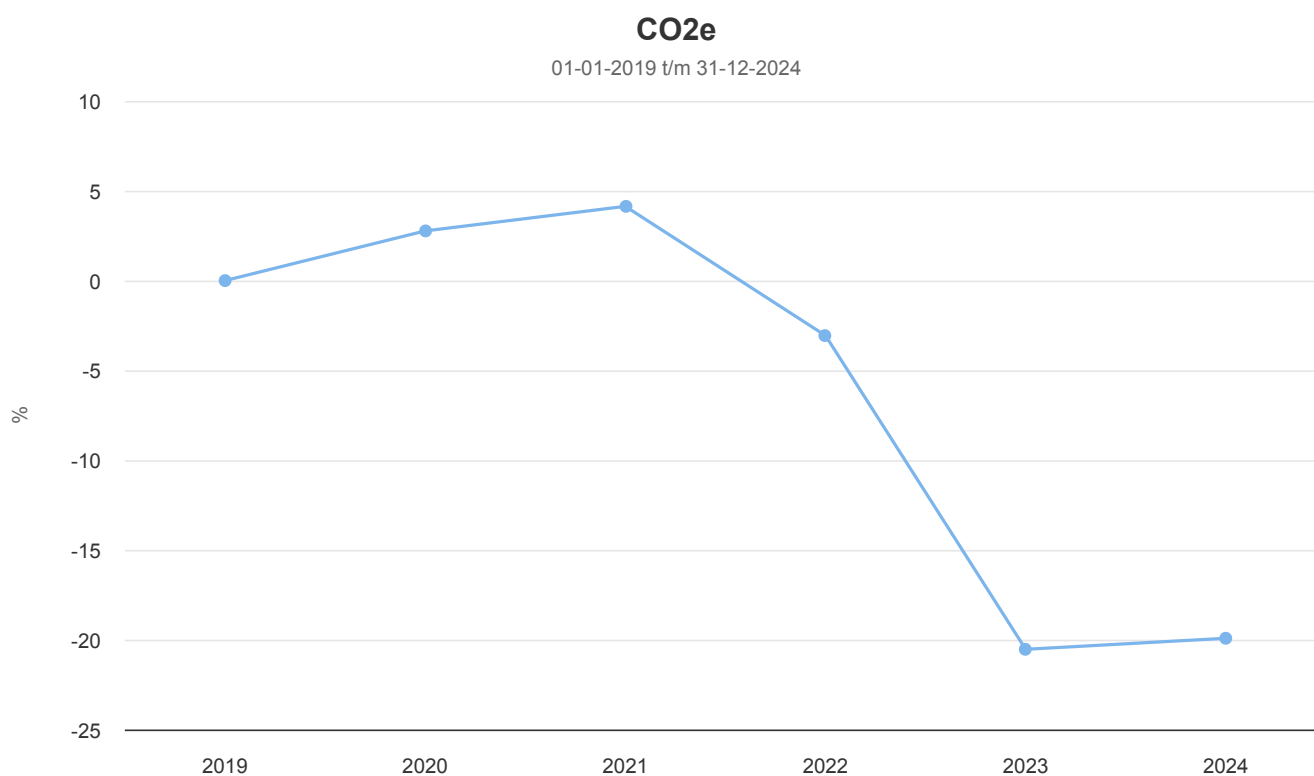
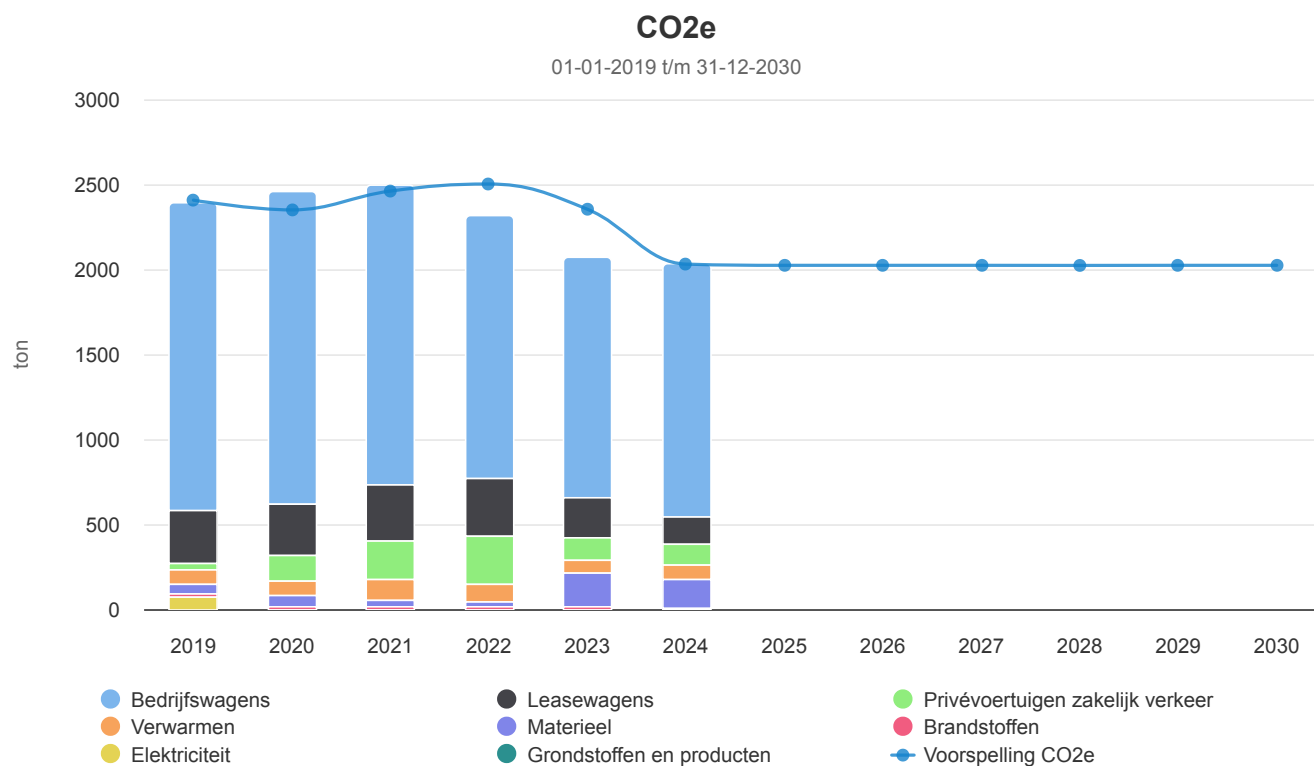


| (GJ)                             | 2019      | 2020      | 2021      | 2022      | 2023      | 2024      | 2025 |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|
| Bedrijfswagens                   | 19.635,94 | 20.284,15 | 19.433,74 | 17.075,63 | 15.573,00 | 16.433,27 |      |
| Leasewagens                      | 3.420,94  | 3.347,16  | 3.687,94  | 3.858,98  | 2.645,20  | 1.607,76  |      |
| Privévoertuigen zakelijk verkeer | 509,75    | 2.339,75  | 3.355,49  | 4.304,96  | 2.013,79  | 1.719,08  |      |
| Verwarmen                        | 1.621,09  | 1.570,63  | 2.327,36  | 1.772,85  | 1.258,63  | 1.475,33  |      |
| Elektriciteit                    | 1.348,96  | 1.435,06  | 1.911,26  | 1.670,93  | 1.558,58  | 1.499,49  |      |
| Materieel                        | 582,91    | 716,38    | 355,46    | 278,94    | 340,56    | 621,34    |      |
| Brandstoffen                     | 240,83    | 184,01    | 222,10    | 193,63    | 170,59    | 33,55     |      |
| Totaal                           | 27.360,42 | 29.877,15 | 31.293,37 | 29.155,91 | 23.560,35 | 23.389,81 |      |

## 2.2. CO<sub>2</sub> uitstoot

N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer.

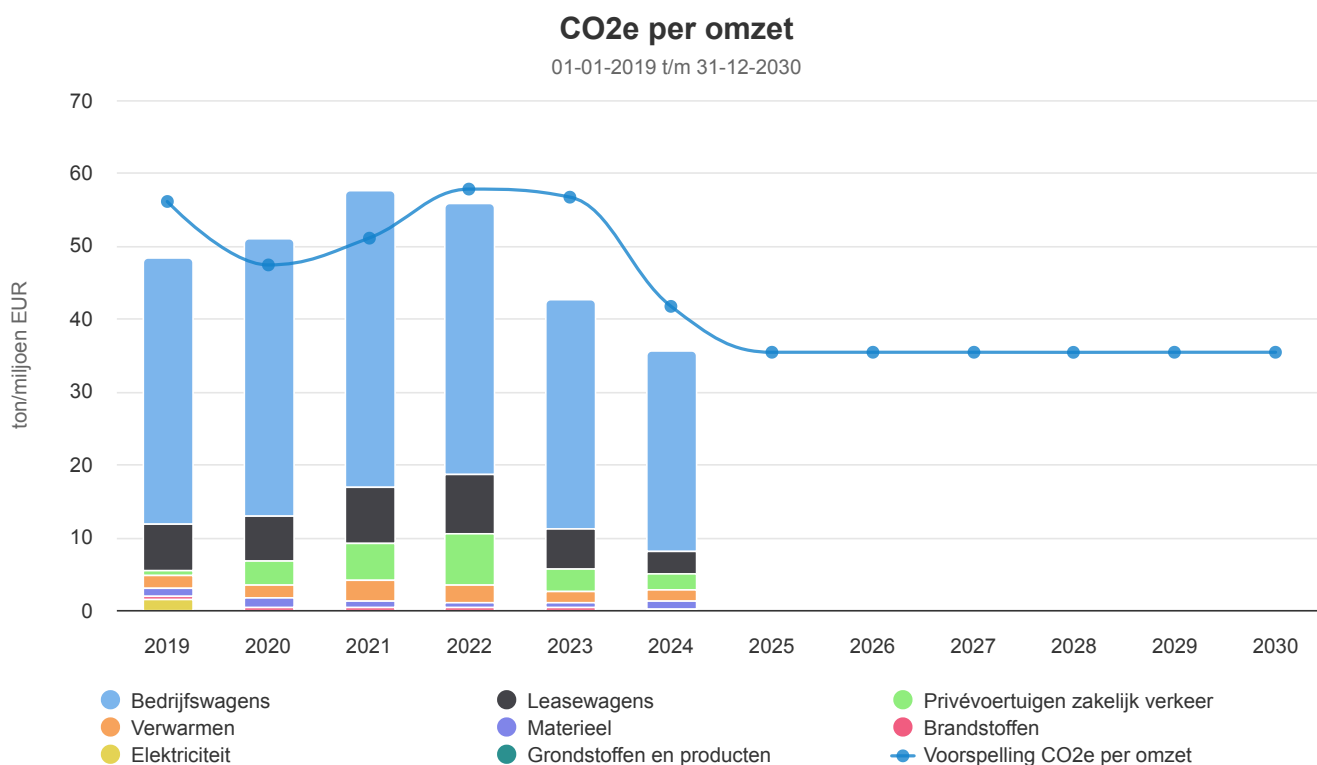
Het kopje bedrijfswagens is duidelijk de grootste vervuiler binnen TSNED. Onder deze categorie vallen de vrachtwagens, bussen en pick-ups. Individueel is de vrachtwagen de grootste vervuiler maar in het totaal van deze categorie zijn dit de bussen omdat hier simpelweg meer van rond rijden.



| (%)  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022  | 2023   | 2024   |
|------|------|------|------|-------|--------|--------|
| CO2e | 0,00 | 2,77 | 4,13 | -3,06 | -20,53 | -19,92 |

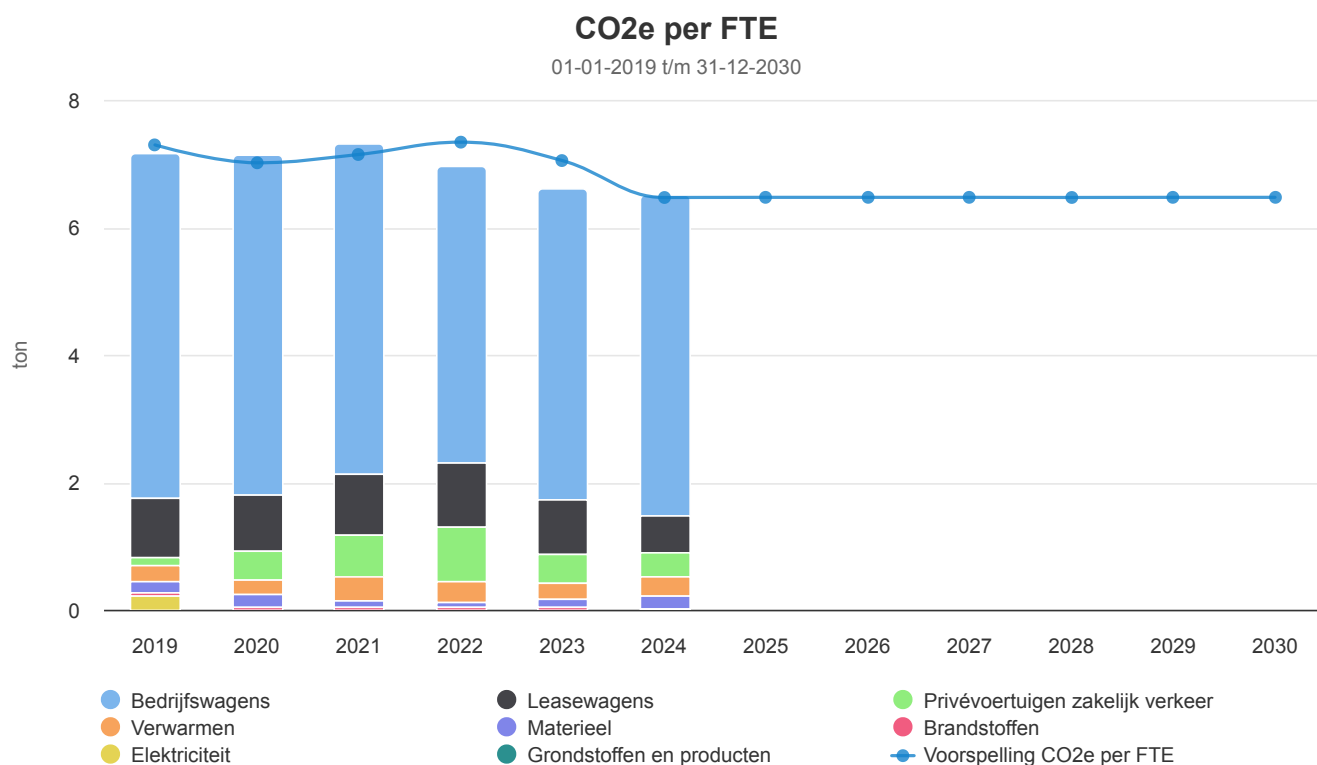
## 2.3. CO<sub>2</sub> per omzet

N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer



## 2.4. CO<sub>2</sub> per FTE

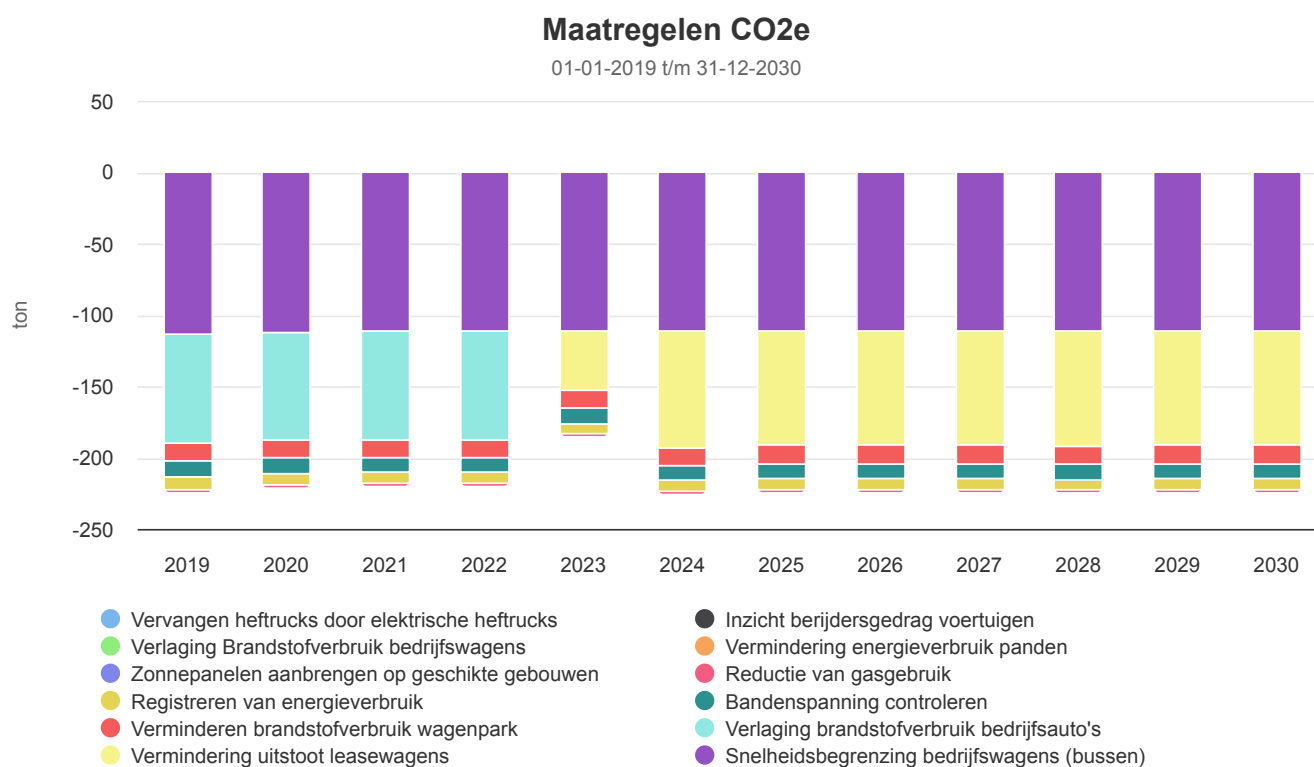
N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer



| (ton)                               | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bedrijfswagens                      | 5,40 | 5,35 | 5,18 | 4,65 | 4,88 | 5,03 |      |      |      |      |      |      |
| Leasewagens                         | 0,94 | 0,86 | 0,96 | 1,01 | 0,84 | 0,57 |      |      |      |      |      |      |
| Privévoertuigen<br>zakelijk verkeer | 0,12 | 0,46 | 0,66 | 0,86 | 0,46 | 0,39 |      |      |      |      |      |      |
| Verwarmen                           | 0,26 | 0,24 | 0,37 | 0,31 | 0,26 | 0,30 |      |      |      |      |      |      |
| Materieel                           | 0,16 | 0,19 | 0,09 | 0,08 | 0,11 | 0,19 |      |      |      |      |      |      |
| Brandstoffen                        | 0,05 | 0,04 | 0,05 | 0,04 | 0,04 | 0,01 |      |      |      |      |      |      |
| Elektriciteit                       | 0,22 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |      |      |      |      |      |      |
| Grondstoffen en<br>producten        | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |      |      |      |      |      |      |
| Totaal                              | 7,14 | 7,14 | 7,31 | 6,95 | 6,60 | 6,50 |      |      |      |      |      |      |
| Voorspelling<br>CO2e per FTE        | 7,29 | 7,01 | 7,14 | 7,34 | 7,05 | 6,47 | 6,47 | 6,47 | 6,47 | 6,47 | 6,47 | 6,47 |

## 2.5. Reducerende maatregelen

N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer



## Zonnepanelen aanbrengen op geschikte gebouwen (Goedgekeurd)

Voor de gebouwen in Assen, waarvan wij eigenaar zijn en het gebouw in Oss (huur) is de installatie van zonnepanelen in voorbereiding

Verantwoordelijke

Patrick Hoogenboom

Registrator

Patrick Hoogenboom

## Effecten

| Meters                                                    | Soort           | Effect start op | Effect |
|-----------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|--------|
| Assen / Elektriciteitsverbruik Groen Zon (GVO-van Helder) | Relatief t.o.v. | 01-01-2024      | -25%   |
| Oss / Elektriciteitsverbruik Groen Zon (GVO-van Helder)   | 2022            |                 |        |

## 3. Verbeterkansen

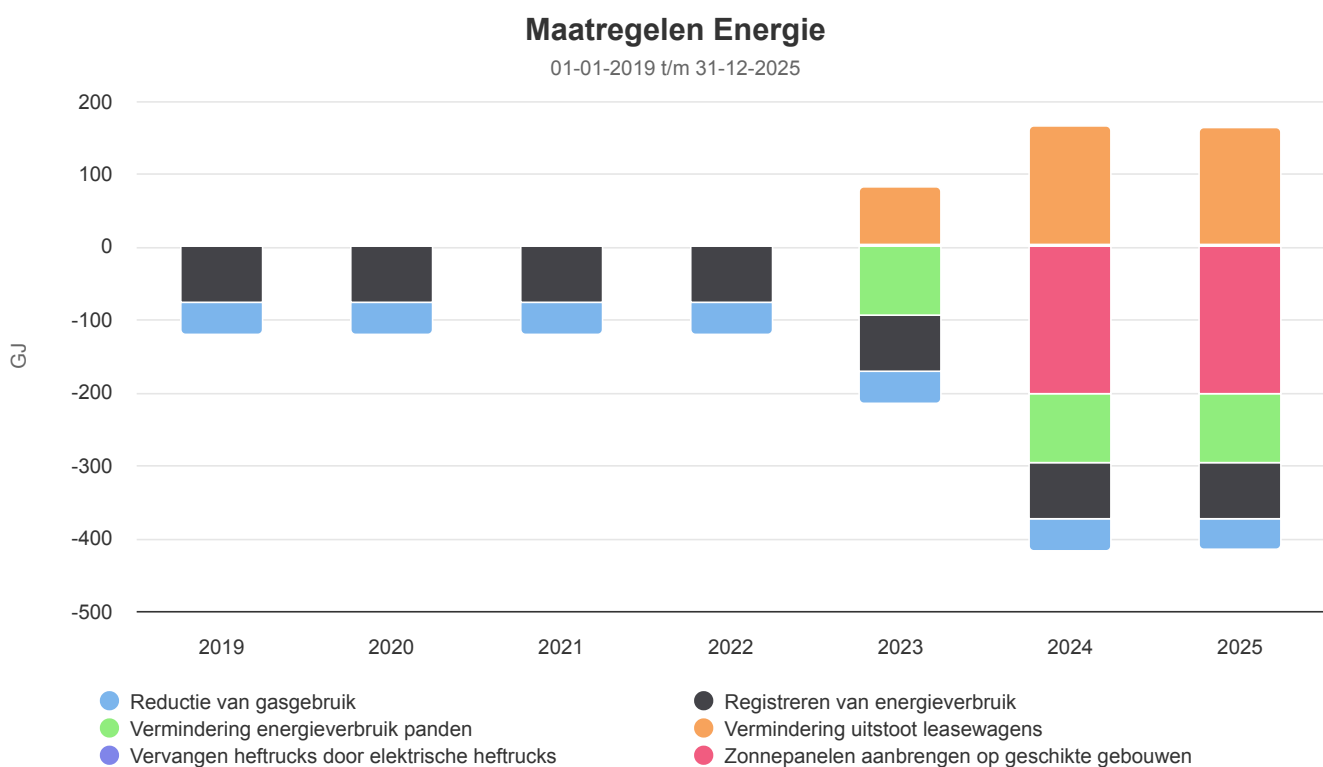
In dit hoofdstuk wordt per functiegroep gekeken op welke wijze de CO<sub>2</sub> uitstoot verder kan worden teruggedrongen.

### 3.1. Gebouwen

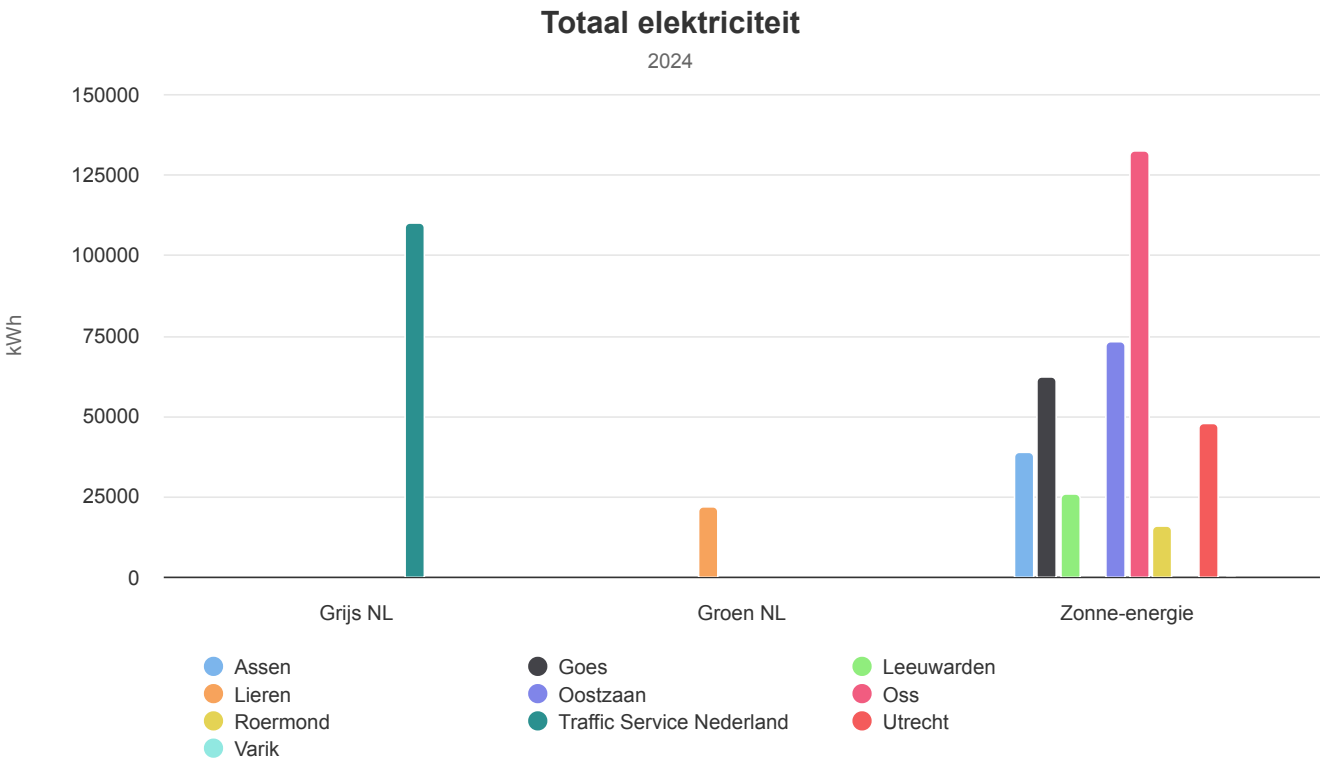
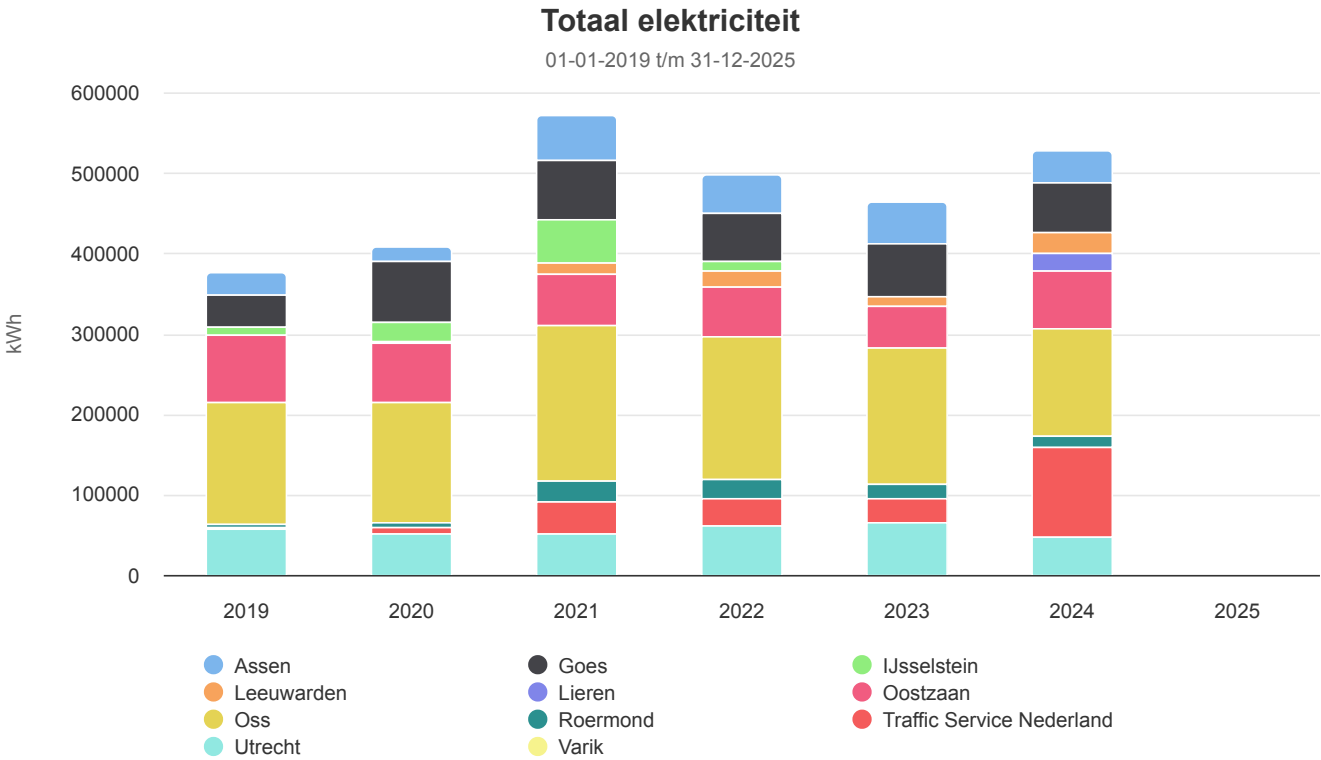
Alle gebouwen van TSNEED (in eigen beheer of gehuurd) maken gebruik van groene stroom. Het verwarmen van de panden waar gas voor wordt gebruikt zorgt voor 89,52 ton CO<sub>2</sub> uitstoot.

#### 3.1.1. Maatregelen gebouwen

Naast het feit dat overal groene stroom wordt gebruikt blijft TSNEED kijken naar verbetermogelijkheden om het stroomverbruik te verminderen. Om dit te doen wordt op bijna alle locaties gebruik gemaakt van LED verlichting. Momenteel wordt onderzocht of de klimaatinstallaties geoptimaliseerd kunnen worden.



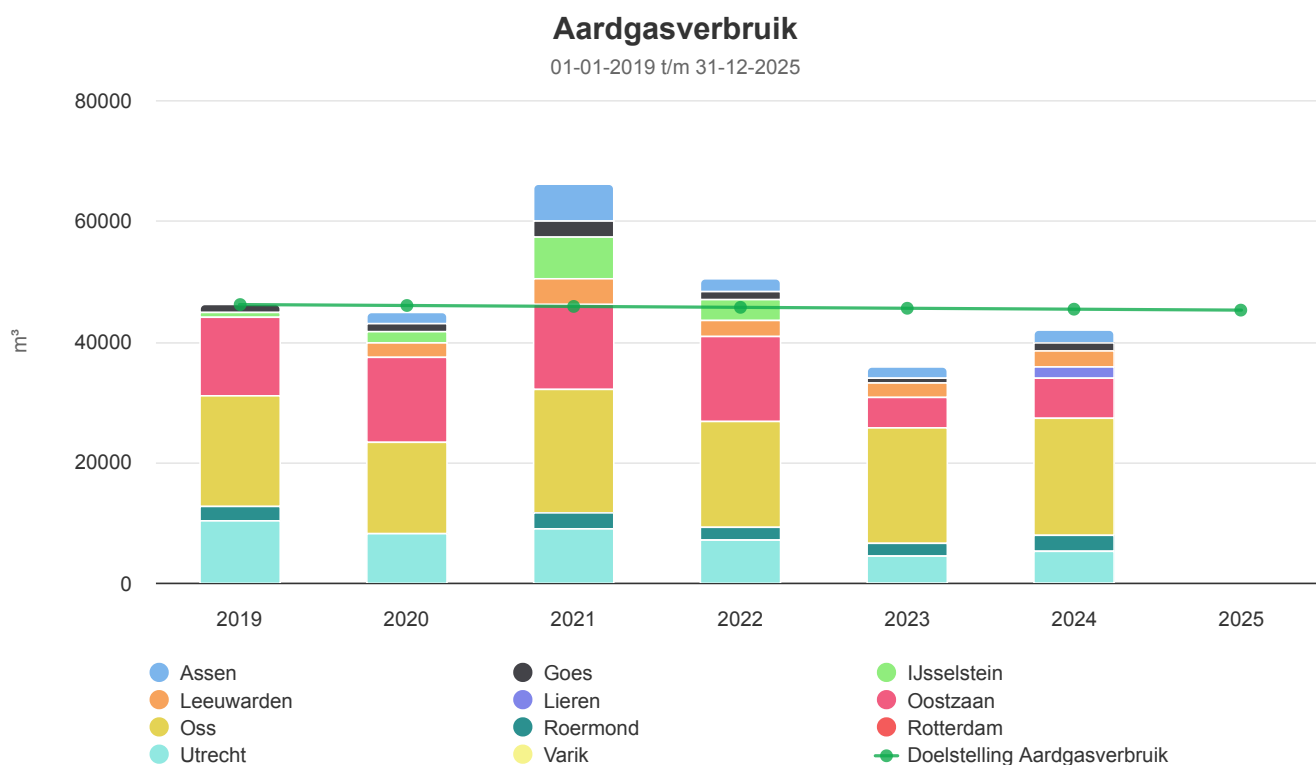
3.1.2. Elektraverbruik



| Totaal elektriciteit (kWh) | Grijs NL | Groen NL | Zonne-energie |
|----------------------------|----------|----------|---------------|
| Assen                      |          |          | 38.461,00     |
| Goes                       |          |          | 62.148,00     |
| Leeuwarden                 |          |          | 25.440,00     |

| Totaal elektriciteit (kWh) | Grijs NL   | Groen NL  | Zonne-energie |
|----------------------------|------------|-----------|---------------|
| Lieren                     |            | 21.895,00 |               |
| Oostzaan                   |            |           | 73.038,00     |
| Oss                        |            |           | 132.270,00    |
| Roermond                   |            |           | 15.521,00     |
| Traffic Service Nederland  | 109.799,45 |           |               |
| Utrecht                    |            |           | 47.751,00     |
| Varik                      |            |           | 0,00          |
| Totaal                     | 109.799,45 | 21.895,00 | 394.629,00    |

### 3.1.3. Aardgasverbruik



## 3.2. Brandstofverbruik mobiliteit en machines

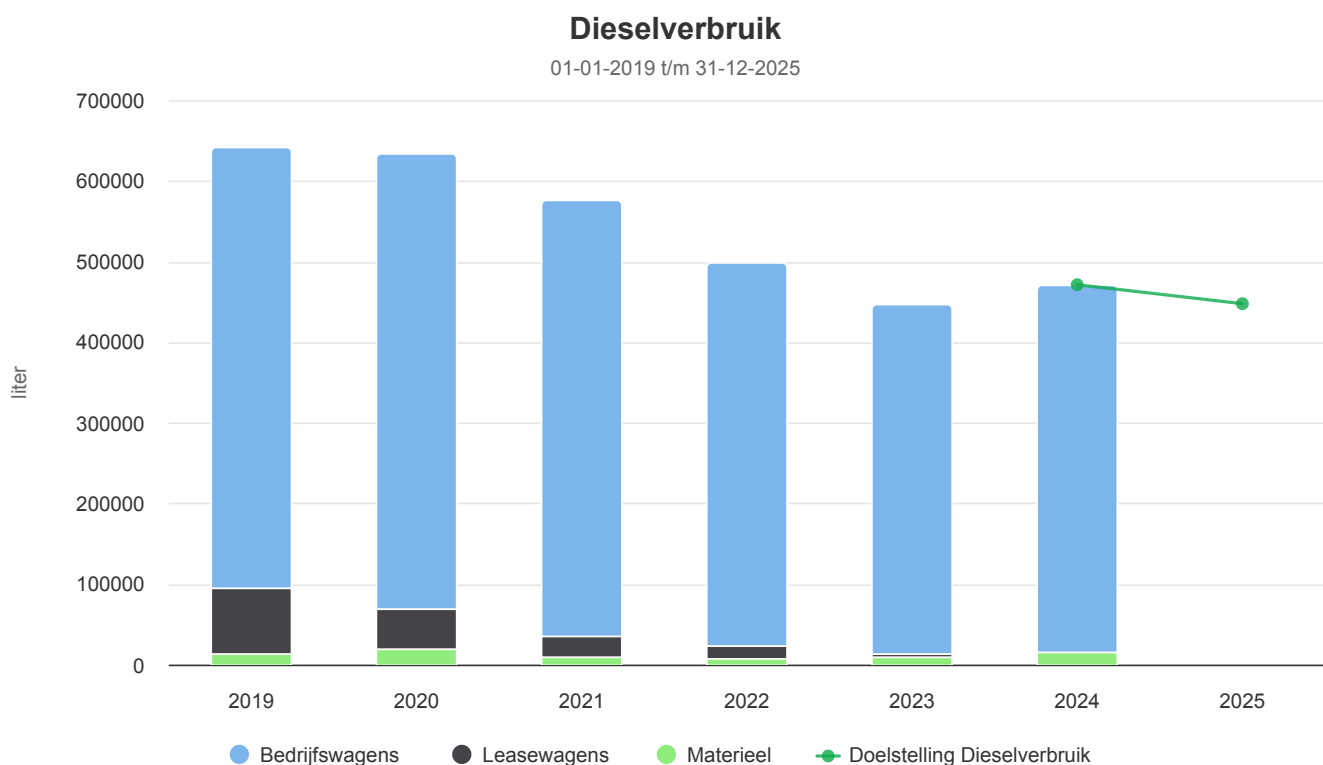
Bij TSNEED zijn verschillende stromen mbt brandstofverbruik voor mobiliteit en machines. Hierin is de grootste vervuiler de 'bedrijfswagens'. Daarnaast zijn er ook nog leaseauto's die op benzine rijden. Grotendeels is elektrisch (49) en 10 benzine, de laatste benzine auto's lopen tot 2027 waarna deze ook vervangen worden door Elektrische voertuigen.

Actiewagens zijn deels op stroom en deels op waterstof waardoor deze ook schoon zijn. Eren klein deel van de machines en materiaal draait nog op diesel of benzine, deze worden waar en wanneer mogelijk vervangen voor elektrische varianten.

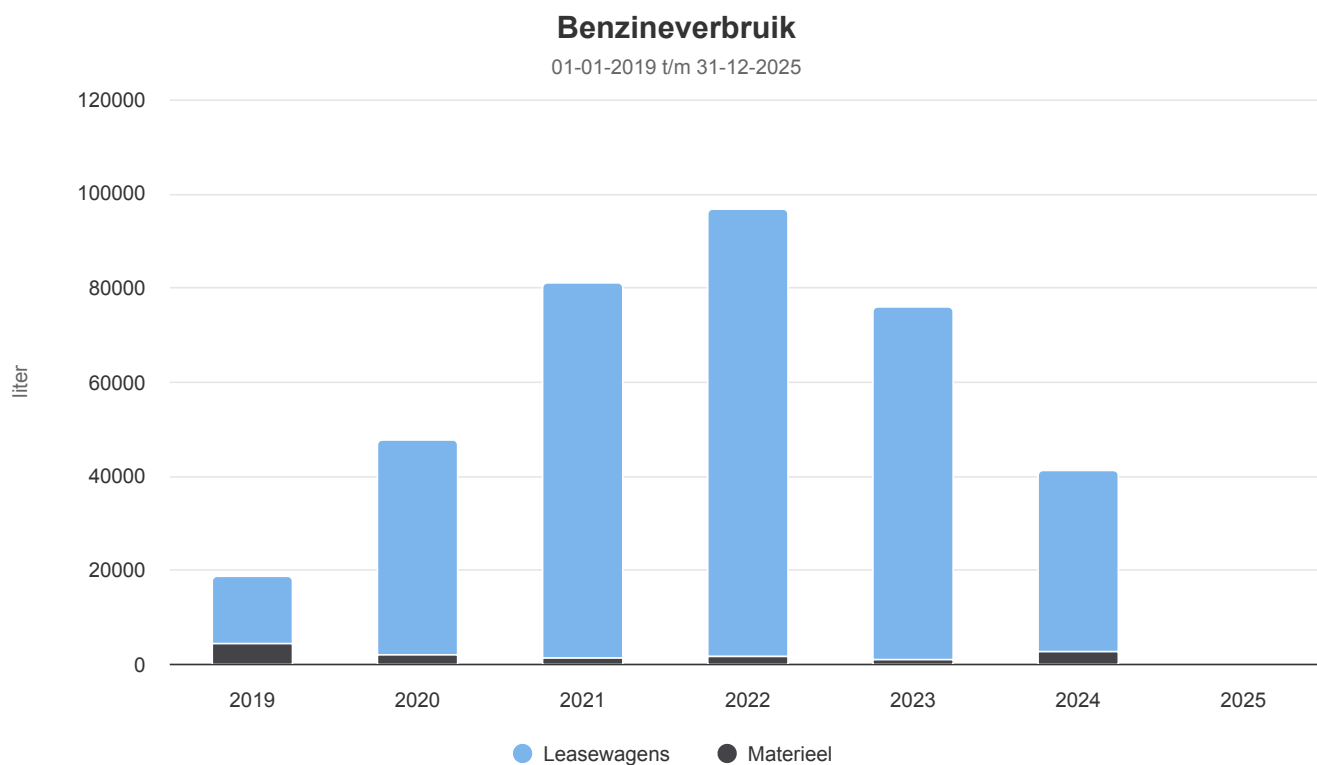
Om de uitstoot volgend uit het wagenpark te verminderen wordt momenteel gekeken naar de vervanging van de pick-ups met elektrische varianten. De kleine up's en polo's zullen in de loop van de tijd vervangen worden met elektrische ID1 en ID2 auto's.

Daarnaast zijn de bussen voorzien van snelheidsbegrenzers zodat geen onnodig brandstofverbruik plaatsvindt.

### 3.2.1. Diesilverbruik

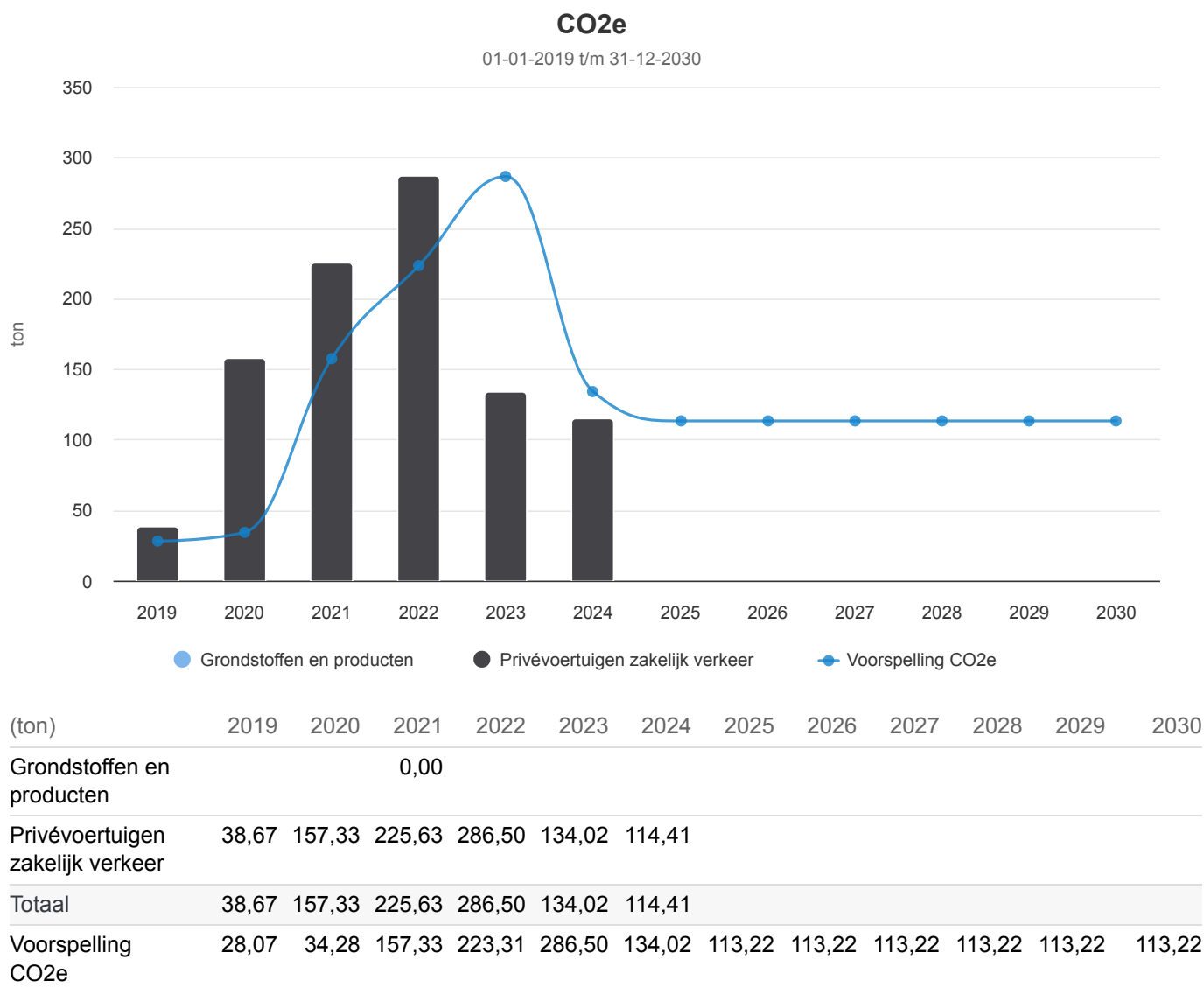


### 3.2.2. Benzineverbruik



## 4. Scope 3

Gezien de organisatie gecertificeerd is op trede 3 van de CO2 prestatieladder bestaat dit onderdeel uit zakelijke kilometers met privé voertuigen en verder niks.



## 5. Aanbevelingen

De aanbevelingen op dit moment zijn:

- Het blijven onderzoeken naar vervangingsmogelijkheden van de bedrijfswagens omdat dit de grootste kostenpost is
- Onderzoeken naar mogelijkheden om klimaatinstallaties te optimaliseren