

CO2-prestatieladder 2021-1

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 Van der Werf de uitstoot van 2020 inzichtelijk, zie hieronder:

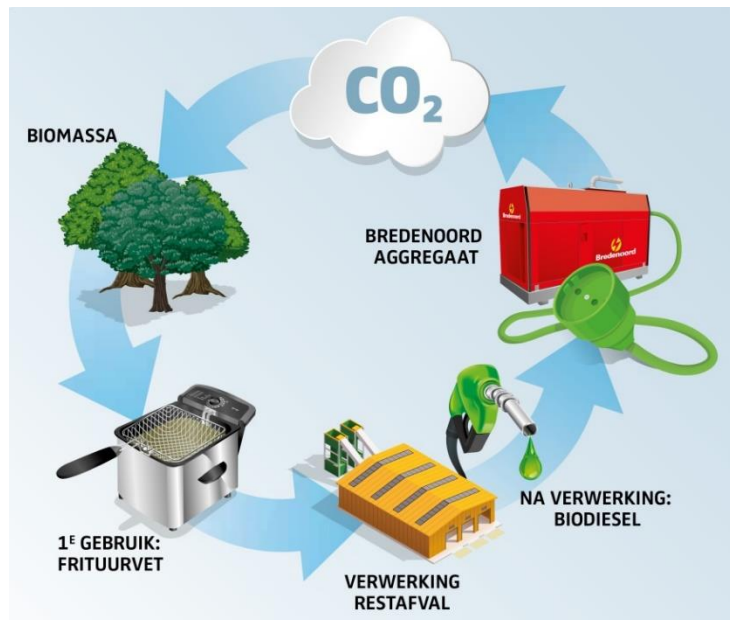
Scope	Totalen	Ton CO2 De Roo	Ton CO2 Van der Werf	% De Roo	% Van der Werf
1	Aardgas	4,06	18,51	2,28	1,76
1	LPG	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Benzine	0,35	27,03	0,20	2,56
1	Diesel	172,95	978,74	97,35	92,81
1	Propaan	0,13	2,07	0,07	0,20
1	HVO	0,00	1,47	0,00	0,14
1	Motomix	0,17	24,17	0,09	2,29
2	Elektriciteit	0,00	2,55	0,00	0,24
				100,00	100,00
	Totaal De Roo + Van der Werf	Ton CO2		%	
	Totaal scope 1	1.229,63		99,79	
	Totaal scope 2	2,55		0,21	
	Totaal scope 1 + 2	1.232,19			
	Totaal kantoren	25,12		2,04	
	Totaal werken	1.207,07		97,96	

HVO-brandstof

Vanuit de CO2-prestatieladder hebben we onderzoek gedaan naar nieuwe mogelijkheden om de uitstoot van CO2 te reduceren. Een voorbeeld van deze mogelijkheid is HVO-brandstof.

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.

Eigen ideeën?

Mocht je zelf een goed idee hebben voor een maatregel schroom dan niet en laat dit aan ons weten.

