

Plan van aanpak 2025 – 2027

2025

Onderdeel B: Reductie



CO₂-PRESTATIELADDER

Opgesteld door:

Lars Wullink, Patrick van der Groen
Kader Consultancy & Interim B.V.

Aangepast door:

D. Tjalsma
Kader Consultancy & Interim B.V.

Namens:

Save Traffic Nederland

Datum: 10-06-2026

Versie: 1.2

Status: Definitief

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	CO ₂ - en Energiebeleid	4
3.	Reductiedoelstellingen	5
4.	Onderbouwing reductiedoelstellingen	10

1. Inleiding

1.1 Aanleiding van dit plan

Het maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO: People – Planet - Prosperity) speelt een steeds belangrijkere rol binnen Save Traffic Nederland. Om de verantwoordelijkheid ten aanzien van het milieu en de omgeving meer inhoud te geven, gebruiken wij de CO₂-prestatieladder als verbetermethodiek en zijn wij in 2025 gestart met de voorbereidingen voor een certificering voor de CO₂-prestatieladder; het huidige handboek (norm) is de versie 4.0. Hierbij kiezen wij voor een referentiebeschrijving volgens de ISO 50001:2018, § 6.2, § 6.3, § 6.4, § 6.5, § 6.6, § 9.1 en § 10.1.

De inventaris van CO₂-emissies voor Save Traffic Nederland voor de eerste maal uitgevoerd in 2025 over het jaar 2024. Dit plan is daarmee de 1^e versie van het plan van aanpak voor de periode 2025 – 2027.

Trias energetica

Trias Energetica is de meest toegepaste strategie om energiebesparende maatregelen te nemen, zodat ze op een efficiënte manier samenwerken. Efficiënt in de zin van: zo duurzaam mogelijk, dus zo energiezuinig mogelijk en met zoveel mogelijk gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen. Maar ook in de zin van kosteneffectiviteit: er wordt meer energie bespaard per bestede euro.

- Stap 1. Beperk de energievraag
- Stap 2. Gebruik energie uit hernieuwbare bronnen
- Stap 3. Gebruik eindige (fossiele) energiebronnen efficiënt



Wij zullen zoveel mogelijk werken volgens bovenstaand principe.

Ontwikkelingen in de maatschappij

In de maatschappij wordt steeds meer aandacht besteed aan energie en broeikasgassen. In het klimaatakkoord zijn gezamenlijk doelstellingen vastgelegd. De overheid heeft ook vastgelegd dat op 1 januari 2023 alle kantoorgebouwen minimaal label C moeten zijn en in 2030 label A. Daarnaast is de energietransitie in volle gang. Vanuit haar kennis, activiteiten en netwerk draagt Save Traffic Nederland bij aan deze ontwikkelingen en neemt haar verantwoordelijkheid waar zij zelf de CO₂-emissie kan beïnvloeden. Om dit concreet te maken zijn er reductiedoelstellingen bepaald voor de periode 2025-2027. Voor de CO₂-Prestatieladder voldoet het in dit document omschreven plan van aanpak minimaal aan de eisen met betrekking tot trede 1. De systemen borgen een gestructureerde aanpak van verbeteringen en reductie van CO₂-emissies in het bijzonder.

De eisen om het certificaat te behalen op deze trede zijn o.a. dat het bedrijf concrete ambities heeft om tot energiereductie te komen, met kwantitatieve reductiedoelstellingen die realistisch zijn.

1.2 Opbouw van dit plan

Dit rapport bouwt voort op het inzicht in de energiestromen en in het energieverbruik dat is ontstaan op basis van de CO₂-emissie-inventaris over 2024, op de energiebeoordeling, de SKAO maatregellijst en wensen van stakeholders.

Op basis van dit inzicht worden in dit plan achtereenvolgens beschreven:

- Reductiedoelstellingen periode 2025-2027
- Het milieu- en energiebeleid
- Stuurcyclus
- Uitwerking van de reductiedoelstellingen en -maatregelen

2. CO₂- en Energiebeleid

Vanuit haar visie en betrokkenheid bij de maatschappij is Save Traffic Nederland zich bewust van de milieu-impact van haar activiteiten en verplicht zij zich om op structurele wijze de milieueffecten waaronder het energieverbruik te verlagen en de energie-efficiency van haar processen te verbeteren. Zij is continu op zoek naar mogelijkheden om de milieubelasting te verminderen en de duurzame uitstraling te verbeteren.

Door het geïntegreerd toepassen van het integrale management gebaseerd op en gecertificeerd voor de CO₂ prestatieladder trede 1, is geborgd dat er een continue verbetercirkel is in relatie tot vermindering van het energieverbruik en de milieueffecten. Dit betekent dat we een proactief milieubeleid moeten voeren en datgene moeten gaan doen om te komen tot reductie van onze CO₂-emissies.

Inhoudelijk betekent dit dat Save Traffic Nederland op periodieke basis checkt dat:

- 1) aan organisatorische en financiële voorwaarden worden voldaan
- 2) energie- en CO₂-reductiemaatregelen zijn vastgesteld en medewerkers betrokken zijn bij energie- en CO₂-reductiemaatregelen
- 3) verantwoordelijkheden zijn vastgelegd
- 4) Save Traffic Nederland compliant is met relevante wettelijke eisen en regelgeving op energiegebied
- 5) het energieverbruik periodiek wordt gemeten en geanalyseerd
- 6) energieprestaties worden gemonitord en geëvalueerd
- 7) CO₂-reductiedoelstellingen op systematische wijze worden nagestreefd
- 8) Doelstellingen inzake ondersteuning verduurzaming bij hun klanten wordt gerealiseerd.

3. Reductiedoelstellingen

Op basis van de emissie-inventaris 2024 van Save Traffic Nederland zijn onderstaande reductiedoelstellingen geformuleerd voor scope 1, scope 2 en scope 3 business travel voor de periode 2025 – 2027.

Het basisjaar is vastgesteld op 2024. Dat betekent dat de doelstellingen voor 2025 worden bepaald ten opzichte van 2024. Save Traffic Nederland wil komen tot een reductie op het totale emissie-inventaris scope 1, 2 en 3 business travel met **17,6%** eind 2027; gerelateerd aan de omzet en de gereden kilometers in 2024. Dit staat gelijk aan een reductie van 281,03 tCO₂ en 777,99 GJ.

De EnPI voor de algemene doelstelling (over de gehele footprint) wordt gemeten aan de totale uitstoot in ton CO₂ per miljoen omzet in euro (tCO₂/miljoen €) / per gereden kilometer (tCO₂/gereden km). In 2024 is deze EnPI 79,2 tCO₂ / miljoen € omzet en 0,64 kg CO₂ / gereden kilometer. In 2025 bedraagt deze EnPI 73,7 tCO₂ / miljoen € omzet en 0,54 kg CO₂ / gereden kilometer.

Scope 1: directe emissies – 15% reductie in scope 1 in 2027 t.o.v. 2024 gerelateerd aan omzet en gereden kilometers (= 224,18 ton CO₂).

Scope 2: indirecte emissies – 99% reductie in scope 2 in 2027 t.o.v. 2024 gerelateerd aan omzet en gereden kilometers (= 56,85 ton CO₂).

Scope 3: business travel – geen doelstelling (0% reductie in scope 3 in 2027 t.o.v. 2024 gerelateerd aan omzet en gereden kilometers).

De onderbouwing van de doelstellingen en de tussentijdse doelstellingen zijn beschreven in hoofdstuk 4. Deze doelstellingen staan gelijk aan onze certificeringsdoelstelling en onze kortetermijndoelstellingen.

3.1 Energiebesparings- en duurzame energiedoelstelling

Save Traffic Nederland Beheer B.V. wil komen tot een reductie op het totale energieverbruik van **10% eind 2027** gerelateerd aan omzet. Dat is een reductie van 38.834 MJ per miljoen euro omzet, hetgeen de energie intensiteit laat dalen van 388.341 naar 353.504 MJ per miljoen euro omzet. De totale energiebesparing is als volgt onderverdeeld over de verschillende scopes:

- **Scope 1:** – 4% in 2027 t.o.v. totale energieverbruik in 2024, gerelateerd aan omzet
- **Scope 2:** – 6% in 2027 t.o.v. totale energieverbruik in 2024, gerelateerd aan omzet
- **Scope 3:** business travel – geen doelstelling (0% t.o.v. totale energieverbruik in 2024, gerelateerd aan omzet).

Bovenstaande reductiedoelstellingen worden behaald door het onderzoeken en doorvoeren van een selectie van de volgende maatregelen, voortkomend uit het energielabelonderzoek:

1. Verbeteren van isolatie
2. Toepassing dubbel glas
3. Toepassing van kierdichting

4. Implementatie van beweging sensoren
5. Implementeren LED-verlichting
6. Inkoop zonnepanelen (Beilen)
7. Overgang op duurzame brandstoffen
8. Overgang op elektrische voertuigen

De onderbouwing van de doelstellingen en de tussentijdse doelstellingen zijn beschreven in hoofdstuk 4.

3.2 Relatieve positie en ambitieniveau

Save Traffic Nederland positioneert zichzelf als een middenmoter in vergelijking met sectorgenoten binnen de sector van verkeersmaatregelen. Het bedrijf streeft ernaar de marktontwikkelingen te volgen en heeft daarom reductiedoelstellingen die in lijn liggen met de normen van vergelijkbare organisaties binnen de sector.

Om haar positie te bepalen, heeft Save Traffic Nederland zich vergeleken met sectorgenoten die beschikken over een CO₂-bewust Certificaat en doelstellingen. Deze benchmark kan gevonden worden in het document "STN_Benchmark_2025".

Save Traffic Nederland constateert dat haar huidige reductiedoelstellingen consistent zijn met de inspanningen van deze sectorgenoten. Het bedrijf heeft zich gecommitteerd aan vergelijkbare maatregelen, met als doel een significante vermindering van de CO₂-uitstoot.

Het ambitieniveau van Save Traffic Nederland wordt beoordeeld als "volgend tot middenmoter" in de sector. Dit is gebaseerd op de eigen bedrijfsvoering en de vergelijkingen met sectorgenoten. Het bedrijf streeft ernaar om haar reductiedoelstellingen te realiseren door middel van een combinatie van technologie, gedragsverandering en samenwerking binnen de sector.

Save Traffic Nederland Beheer B.V. heeft in lijn met haar positionering en ambitieniveau voor de verschillende categorieën het volgende aantal maatregelen opgenomen per 27-05-2026:

- Categorie A: 15
- Categorie B: 6
- Categorie C: 4

3.3 Doelstellingen, energietaakstellingen en de planning om ze te bereiken (§ 6.2)

In onderstaande tabel is nader gespecificeerd welke relevante taken in het kader van het Plan van aanpak door de diverse functionarissen binnen Save Traffic Nederland worden uitgevoerd.

Item/ taak	Functie			
	Directie	KAM coördinator	Projectleider / teamleiders	Uitvoerend personeel
	V= verantwoordelijk B= bevoegd tot handelen/ uitvoeren			
Beleid en (reductie) doelstellingen vaststellen en evalueren	V/ B	B		
Opstellen en evalueren van de emissie inventaris (jaarlijks)	V	B		
Opstellen van CO ₂ -footprint en voortgangsrapportage (2x/jaar)	V	B		
Opstellen projectdossier bij projecten met gunningsvoordeel inclusief registratie project met gunningsvoordeel op de SKAO site		V	B	
Inventariseren van reductiemogelijkheden	V/ B	B	B	B
Inventariseren van sector- en keteninitiatieven	V/ B	B	B	
Invoeren van maatregelen en acties t.b.v. het behalen van de reductiedoelstellingen	V/ B		B	
Monitoren van maatregelen en acties t.b.v. het behalen van de reductiedoelstellingen	V/ B	B		
Monitoren maatregellijst SKAO t.b.v. reductiedoelstellingen en rapportage	V/ B	B		
(Laten) uitvoeren van interne audits	V	B	B	
(Laten) uitvoeren van energiebeoordelingen	V	B		
Onderhouden van contacten met stakeholders (belangstellenden en belanghebbenden) en initiëren van initiatieven of deelnemen aan initiatieven	V/ B	B		
Informeren medewerkers over beleid, reductiedoelstellingen en maatregelen	V/ B	B	B	
Uitvoeren van maatregelen en opvolgen van instructies		V	B	B
Actualiseren van documenten uit de (CO ₂) portfolio (jaarlijks)	V	B		
Beheren van eigen en SKAO websites en publiceren van relevante (CO ₂) documenten	V	B		
Communiceren over doelstellingen, voortgang, projecten en initiatieven inclusief deelname aan sector brede programma's	V	B		
Uitvoeren van jaarlijkse onafhankelijke controle (in combinatie met interne audit)	V	B	B	B

Het onderwerp CO₂ en voortgang in maatregelen en doelstellingen is een vast agendapunt tijdens overleg met de directie binnen Save Traffic Nederland.

3.4 Energiebeoordeling (§ 6.3)

De emissie-inventaris wordt 1x per jaar geëvalueerd. De CO₂ footprint wordt 1x per jaar berekend om te bepalen hoe het energieverbruik en de uitstoot zich ontwikkelen en het gebruik daarbij van de relevante energiebronnen. De input komt van meetresultaten en verbruikersgegevens.

Bij het vastleggen van de verbruiks- en emissiegegevens worden de gestelde reductiedoelstellingen (in het Energie Management Plan) geëvalueerd. Naar aanleiding van de behaalde resultaten en de maatschappelijke context kunnen doelstellingen worden aangepast of kunnen nieuwe doelstellingen worden opgesteld.

3.5 Energieprestatie-indicatoren (§ 6.4)

Vanuit de verbruiks- en emissiegegevens zijn de reductiedoelstellingen vertaald in PI's (Performance Indicatoren). Deze PI's worden gemonitord en geanalyseerd.

3.6 Referentie voor energieverbruik (§ 6.5)

Het referentiekader voor Save Traffic Nederland wordt gevormd door de emissie-inventaris 2024 waar het energieverbruik, de bronnen van het energieverbruik en de CO₂-emissie inzichtelijk zijn gemaakt. Daarnaast de energiebeoordeling, de (SKAO) maatregelenlijst en marktontwikkelingen. Aan de hand van deze documenten, die onderdeel zijn van de systematiek van de CO₂-prestatieladder, wordt jaarlijks geëvalueerd.

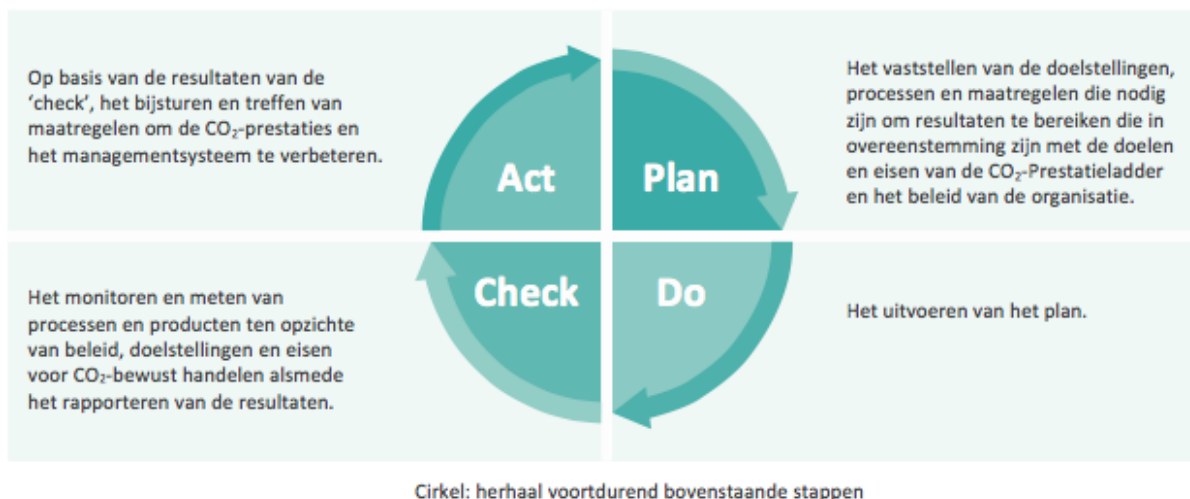
3.7 Planning voor het verzamelen van energiegegevens (§ 6.6)

Voor het inzicht in het energieverbruik en de daaraan gekoppelde CO₂-uitstoot zullen de volgende gegevens worden verzameld.

	gegevens	bron
Gebouw		
Aardgasverbruik	m ³ per maand	Site energieleverancier of onderbemetering
Elektriciteitsverbruik	kWh per maand	Site energieleverancier of onderbemetering
Graaddagen	Gd per maand	Site KWA
Elektriciteit voor laadpalen	kWh per maand	Site laadpaalleverancier of onderbemetering
Mobiliteit		
Verbruik brandstoffen	Liters diesel, benzine, LPG en kWh	Leasemaatschappij of tankpas
Gereden kilometers	Km's per brandstofsoort	Leasemaatschappij of tankpas
Activiteiten		
Elektriciteitsverbruik	kWh per maand	Site energieleverancier of onderbemetering
Verbruik brandstoffen	Liters diesel, benzine, etc.	Facturen of Tankpas

3.8 Monitoring, meten, analyseren en evalueren van energieën en het EnMS (§ 9.1)

Om de gestelde reductiedoelstellingen te kunnen realiseren is het monitoren, meten en analyseren van de gegevens een essentieel onderdeel om de effectiviteit van de reductie maatregelen te toetsen en daarmee het behalen van de reductie doelstellingen te halen en te borgen. Hierbij wordt gewerkt volgens de methodiek van de PDCA- of Deming-cyclus (zie onderstaande figuur).



De monitoring en de metingen zijn in 3.6 beschreven.

De analyse wordt in eerste instantie uitgevoerd door de KAM-coördinator, ondersteund door de adviseur, die ook de effectiviteit toetst. Deze analyse wordt besproken met de directie die hiervan een samenvatting conform de eisen van handboek CO₂-prestatieladder versie 4.0 opneemt als documentatie.

3.9 Afwijkingen en corrigerende maatregelen (§ 10.1)

In overleg met de directie worden de gestelde doelstellingen bewaakt. Afwijkingen, correcties en maatregelen die worden getroffen zullen in de lijst met bewakingsmaatregelen vastgelegd worden om zo het effect van de maatregelen te toetsen.

Budget:

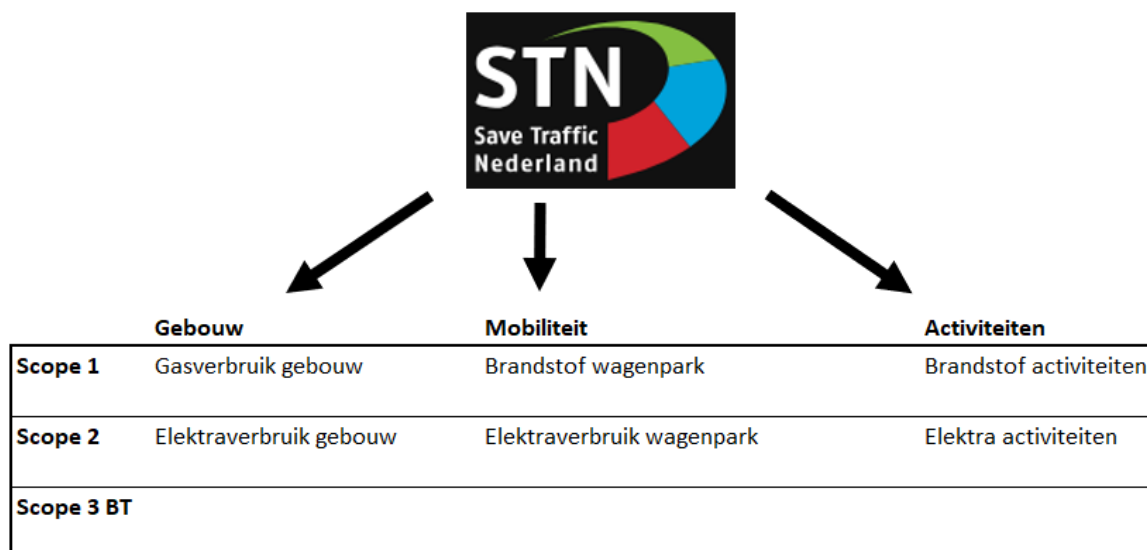
Save Traffic Nederland beseft dat er budget benodigd is voor haar ambitie en doelstellingen die zij zich heeft opgelegd bij het behalen van de CO₂-prestatieladder. Naast de benodigde tijd maakt Save Traffic Nederland hiervoor de benodigde middelen vrij vanuit de algemene begroting. Dit gebeurt door middel van ad-hocbudgettering. Voor sommige maatregelen is echter wel van tevoren berekend hoeveel budget er benodigd is. Dit wordt dan ook vrijgemaakt. Zie voor meer informatie hoofdstuk 4 van dit Plan van Aanpak.

Slotopmerking:

De maatregelen die Save Traffic Nederland heeft ingesteld worden getoetst aan het referentiejaar 2024.

4. Onderbouwing reductiedoelstellingen

Twee belangrijke milieuaspecten zijn energieverbruik en CO₂-uitstoot. We streven naar het reduceren van onze CO₂-uitstoot en met behulp van de systematiek van de CO₂-prestatieladder wordt concreet invulling gegeven aan de energiereductiedoelstellingen. De CO₂-uitstoot zal – net als bij de energiebeoordeling - in kaart worden gebracht op basis van drie pijlers: gebouw, activiteiten en mobiliteit.



Voor het verduurzamen van de footprint van de eigen organisatie (scope 1, 2 en 3 business travel) ligt de focus op de pijlers gebouw en mobiliteit aangezien de activiteiten verweven zijn met de pijler mobiliteit.

4.1 Pijler Gebouw

Een belangrijke kans voor CO₂-reductie ligt in het verduurzamen van het energieverbruik in gebouwen. Door over te stappen van grijze naar groene elektriciteit kan Save Traffic Nederland een significante bijdrage leveren aan CO₂-reductie.

Omschakeling van grijze naar groene elektriciteit

Vervanging van grijze stroom (met CO₂-uitstoot) door 100% groene elektriciteit (CO₂-neutraal). Kan een besparing opleveren van:

- 2026: 28,43 ton CO₂ (1,8% CO₂-reductie, 0% energiereductie)
- 2027: 28,42 ton CO₂ (1,8% CO₂-reductie, 0% energiereductie),

Om deze reductie te realiseren moeten we onze volledige elektriciteitslevering verduurzamen. Dit betekent 106.062 kWh groene stroom inkopen. De jaarlijkse meerkosten is ongeveer €1.060 (€0,02 per kWh extra). Groene stroom leidt tot een volledige verwijdering van de elektriciteitsgerelateerde CO₂-uitstoot (van 0,536 kg CO₂/kWh naar 0 kg CO₂/kWh). De meerkosten zijn beperkt (±2 cent per kWh), waardoor dit een kosteneffectieve maatregel is. Direct overstappen op groene stroom is daarom een snelle en betaalbare manier om de CO₂-footprint van gebouwen te verlagen.

Omschakeling van gas naar groen gas

In 2025 is besloten geen groen gas te implementeren. Daarmee is onderstaande maatregel als optie vervallen.

Vervanging van grijs gas (met hogere CO₂-uitstoot) door groen gas (met lagere CO₂-uitstoot). Kan een besparing opleveren van:

- 2026: 23,88 ton CO₂ (1% CO₂-reductie, 0% energiereductie)
- 2027: 23,88 ton CO₂ (1% CO₂-reductie, 0% energiereductie)

Om dit te doen moeten we 34.000 nm³ gas vervangen door groen gas. De jaarlijkse meerkosten bedragen ongeveer €6.630 (€0,39 per m³ extra). Groen gas leidt tot een aanzienlijke vermindering van de CO₂-uitstoot gerelateerd aan gasverbruik (van 2,134 kg CO₂/m³ naar 0,723 kg CO₂/m³). Direct overstappen op groen gas is geen haalbare en betaalbare manier om de CO₂-footprint van gebouwen te verlagen. Wij hebben er echter voor gekozen om prioriteit te geven aan groene elektriciteit omdat dit op lange termijn duurzamer is.

Vanuit milieuwetgeving zijn de afgelopen jaren ook nieuwe eisen bepaald. Pandeigenaren zijn verplicht om alle energiebesparende maatregelen uit te voeren die binnen 5 jaar terug te verdienen zijn. Daarnaast is in 2018 door de overheid bepaald dat per 1 januari 2023 de energiekwaliteit van kantoorlocaties minimaal label C en in 2030 label A moet zijn om in bedrijfseconomische toepassing nog als kantoor gebruikt te mogen worden. Deze maatregelen zullen wij onderzoeken een meenemen in een volgend plan van aanpak.

Plan van aanpak voor de geselecteerde reductiemaatregelen:

Maatregel	CO₂reductie (gebaseerd op totaal 2024)	Energiereductie (gebaseerd op totaal 2024)	Planning uitvoering	Verantwoordelijke
Energielabel voor elk gebouw	N.V.T.	N.V.T.	Begin 2025	Remco Pit
Reductiemaatregelen uit het energielabel onderzoek toepassen	Nader te bepalen	Nader te bepalen	Eind 2026	Directie
Hollandse groene stroom inkopen met een garantie van oorsprong (GVO)	3,6%	0,0%	Eind 2025	Directie
Mogelijkheden zonnepanelen in Beilen onderzoeken	Nader te bepalen	0,0%	Eind 2026	Remco Pit

Samenvatting resultaten pijler 1 gebouwen:

Scope	Energiestroom	CO₂ reductie (gebaseerd op totale uitstoot 2024)	Energiereductie (gebaseerd op totale energie 2024)	Toelichting & ambitie
Scope 1	Gasverbruik	0,0% 0,0 tCO ₂	0,0% 0,0 GJ	Er zal onderzoek gedaan worden naar groen gas, aangezien dit een duurzame energiebron is die biomassa omzet in methaan, en daarmee bijdraagt aan CO ₂ -reductie. Prioriteit heeft echter het winnen van groene energie.
Scope 2	Elektraverbruik	3,6% 56,85 tCO ₂	0,0% 0,0 GJ	Save Traffic Nederland maakt nog geen gebruik van groene elektra volgens de condities van de CO ₂ prestatieladder. Groene elektra is elektriciteit die wordt opgewekt uit hernieuwbare bronnen zoals wind, zon, en waterkracht. Save Traffic Nederland heeft momenteel nog geen groene elektra volgens de condities van de CO ₂ -prestatieladder.
Totale reductie gebouwen:		3,6% 56,85 tCO₂	0,0% 0,0 GJ	

Dit levert de volgende reducties in CO₂ ten opzichte van de huidige situatie¹:

Planning besparingen cumulatief

	2025	2026	2027
Besparing (tCO₂) t.o.v. 2024	0,0%	3,6%	3,6%
Uitstoot	0,0 tCO ₂	56,85 tCO ₂	56,85 tCO ₂
Energieverbruik	0,0 GJ	0,0 GJ	0,0 GJ

¹ Berekening reductie CO₂ op basis van emissiefactoren via www.co2emissiefactoren.nl d.d. 2021

4.2 Pijler Mobiliteit

Binnen Save Traffic Nederland biedt verduurzaming van het wagenpark de grootste reductiemogelijkheden. Deze mogelijkheden worden in de onderstaande tabel getoond.

	Totale kosten	Besparing in uitstoot tCO ₂	Besparing in energie GJ	Procentuele besparing tov totale CO ₂ -uitstoot
2025				
Diesel naar elektrische voertuigen	€ 265.500	10,1	223,73	0,7%
Fossiele naar elektrische personenauto's	€ -	5,8	119,4	0,4%
Fossiele naar hybride personenauto's	€ -	4,7	112,6	0,3%
HVO7 naar HVO100/HVO20	€ 23.177	206,7	106,8	76,0%
2026				
Diesel naar elektrische voertuigen	€ 265.500	20,1	447,46	1,5%
Fossiele naar elektrische personenauto's	€ -	14,4	298,5	2,2%
Fossiele naar hybride personenauto's	€ -	11,8	281,4	0,9%
HVO7 naar HVO100/HVO20	€ 23.177	206,7	106,8	76,0%
2027				
Diesel naar elektrische voertuigen	€ 265.500	30,2	671,19	2,2%
Fossiele naar elektrische personenauto's	€ -	23,1	477,7	1,7%
Fossiele naar hybride personenauto's	€ -	18,9	450,2	1,4%
HVO7 naar HVO100/HVO20	€ 23.177	206,7	106,8	76,0%

Save Traffic Nederland kan aanzienlijke CO₂-reducties realiseren door verschillende transitiepaden te volgen binnen het wagenpark. Hieronder worden de belangrijkste besparingsmogelijkheden toegelicht, inclusief de verwachte impact op de uitstoot en de bijbehorende kosten.

1. Vervanging van dieselbussen door elektrische bussen

Inzet van elektrische bussen in plaats van dieselbussen, leidt tot een mogelijke besparing van:

- 2025: 10,1 ton CO₂ (1% reductie) en 223,73 GJ (3,4%)
- 2026: 20,1 ton CO₂ (1% reductie) en 447,46 GJ (6,7%)
- 2027: 30,2 ton CO₂ (2% reductie) en 671,19 GJ (10,1%)

Eenmalig investering van €88.500 per bus benodigd uitgaande van een Mercedes eSprinter (totale investering van €265.500 per jaar bij ongeveer 3 bussen per jaar). De besparing is gebaseerd op een lagere uitstoot per kilometer (0,109 tCO₂/km voor elektrisch vs. 0,203 tCO₂/km voor diesel) en lager energieverbruik per kilometer (0,90 MJ/km voor elektrisch vs. 2,99 MJ/km voor diesel. Er kan

wanneer nodig uitgeweken worden naar het versneld elektrificeren van personenauto's in plaats van de bussen wanneer dit praktische en kostenefficiënter lijkt.

2. Vervanging van fossiele personenauto's door elektrische of hybride auto's

Vervanging van fossiele personenauto's door elektrische auto's leidt tot mogelijke besparing van:

- 2025: 5,8 ton CO₂ (0% reductie) en 119,4 GJ (1,8%)
- 2026: 14,4 ton CO₂ (1% reductie) en 298,5 GJ (4,5%)
- 2027: 23,1 ton CO₂ (2% reductie) en 477,7 GJ (7,2%)

Kosten: Geen extra kosten.

Vervanging van fossiele personenauto's door hybride auto's leidt tot mogelijke besparing van:

- 2025: 4,7 ton CO₂ (0% reductie) en 112,6 GJ (1,7%)
- 2026: 11,8 ton CO₂ (1% reductie) en 281,4 GJ (4,2%)
- 2027: 18,9 ton CO₂ (1% reductie) en 450,2 GJ (6,8%)

Kosten: Geen extra kosten.

Elektrische auto's leveren een iets grotere besparing op dan hybride auto's (0,109 tCO₂/km vs. 0,124 tCO₂/km en 0,65 MJ/km vs. 0,75 MJ/km).

3. Omschakeling van HVO7 naar HVO100/HVO20

In totaal wordt er door de brandstofleverancier 347.655 liter Diesel B0 of HVO7 geleverd op de locaties. Om 13% CO₂ te reduceren is het nodig dat er in plaats hiervan 71.206 liter HVO100 of volledig HVO20 ingekocht gaat worden. Dit levert op

- Besparing: 206 ton CO₂ en 106,8 GJ in 2027 met HVO100 (13% CO₂-reductie)
- Besparing: 141 ton CO₂ en 173,8 GJ in 2027 met HVO20 (10% CO₂-reductie)
- Kosten: Jaarlijks €23.177 met HVO 100 (€0,20 meerprijs per liter).
- Kosten: Jaarlijks €10.430 met HVO 20 (€0,09 meerprijs per liter)

De grootste CO₂-besparing kan worden behaald door:

1. **Inzet van HVO100/HVO20** (Cumulatieve besparing van 206 ton CO₂ over drie jaar met inzet op HVO100, 141 ton CO₂ over drie jaar met inzet van HVO20).
2. **Elektrische bussen** (cumulatieve besparing van 60,4 ton CO₂ over drie jaar).
3. **Elektrische personenauto's** (cumulatieve besparing van 43,3 ton CO₂ over drie jaar).

De keuze voor een bepaalde strategie hangt af van de beschikbare middelen:

- **Kostenefficiëntie:** Hybride en elektrische personenauto's vereisen geen extra investeringen.
- **Maximale impact:** HVO100 levert verreweg de grootste besparing, maar tegen hogere jaarlijkse kosten.

Door een combinatie van deze maatregelen te implementeren, kan Save Traffic Nederland een aanzienlijke verduurzaming van haar wagenpark realiseren.

Plan van aanpak voor de geselecteerde reductiemaatregelen:

Maatregel	CO ₂ -reductie (gebaseerd op 2024)	Energiereductie (gebaseerd op 2024)	Planning uitvoering	Verantwoordelijke
Invoeren elektrische/hybride voertuigen (3 per jaar)	2%	671,19 GJ	2025-2027	Directie, wagenparkbeheerder
Omschakeling HVO7 → HVO20 of HVO100	13% (HVO100) 10% (HVO20)	106,8 GJ (HVO100) 173,8 GJ (HVO20)	2025-2027	Directie, wagenparkbeheerder

De ontwikkelingen betreffende waterstof zijn op dit moment nog onvoldoende inzichtelijk om te kunnen meenemen in de reductiedoelstellingen. De doelstellingen voor het wagenpark zijn daarom berekend op basis van verduurzaming van het grijs kenteken wagenpark.

Samenvatting resultaten pijler mobiliteit:

Dit levert de volgende reducties in CO₂ ten opzichte van de huidige situatie²:

Scope	Energiestroom	CO ₂ reductie (gebaseerd op 2024)	Energiereductie (gebaseerd op 2024)	Toelichting & ambitie
Scope 1	Brandstof wagenpark	15% 224,18 tCO ₂	11,7% 777,99 GJ	Combinatie van HVO20, HVO100, elektrische bussen en elektrisch/hybride personenauto's.
Scope 2	Elektraverbruik	0,0% 0,0 tCO ₂	0,0% 0,0 GJ	Geen doelstelling, in pijler 1 wordt reeds een doel gesteld voor Hollandse groene stroom.
Totale reductie mobiliteit:		224 tCO₂, 15%	778 GJ, 11,7%	

Planning besparingen cumulatief

	2025	2026	2027
Besparing (tCO₂) t.o.v. 2024	5%	10%	15%
Uitstoot	74,73	149,45	224,18
Energieverbruik	259,34	518,65	777,99

² Berekening reductie CO₂ op basis van emissiefactoren via www.co2emissiefactoren.nl d.d. 18-1-2021, brondata en emissie inventaris 2019.

4.3 Pijler Activiteiten

Bij de projectmatige activiteiten is de aard van de werkzaamheden divers. Dit omvat onder andere het plaatsen van verkeersborden, het inrichten van tijdelijke verkeerssituaties en het verzorgen van verkeersmaatregelen voor evenementen. De benodigde materialen en apparatuur, zoals verkeersborden en tekstwagens, vereisen doorgaans een beperkte energiebehoefte. Het energieverbruik op de projectlocaties, zoals verlichting of elektrische apparatuur voor verkeersmaatregelen, valt voornamelijk onder scope 2 (het opladen van de accu's op de drie verschillende locaties). Het energieverbruik om bij de projecten te komen valt onder het wagenpark.

Omdat de uitstoot en energiestromen onder de pijlers 'Gebouw' en 'Mobiliteit' al behandeld zijn, wordt voor deze pijler geen reductiedoelstelling vastgesteld.

4.4 Projecten met gunningsvoordeel

Save Traffic Nederland heeft niet te maken met projecten met gunningsvoordeel.

Samenvatting

Bovenstaande onderbouwing per pijler leidt tot de volgende reducties in CO₂ ten opzichte van de huidige situatie:

Scope	Energiestroom	CO ₂ reductie (gebaseerd op 2024)	Energiereductie (gebaseerd op 2024)	Toelichting
Scope 1	Gasverbruik Brandstof wagenpark	0,0% (0,0 tCO ₂) 15% (224,18 tCO ₂) -	0,0% (0,0 GJ) 11,7% (777,99 GJ) -	Pijler gebouw Pijler wagenpark Pijler activiteiten
Scope 2	Elektraverbruik	3,6% (56,85 tCO ₂) 0,0% (0,0 tCO ₂) -	0,0% (0,0 GJ) 0,0% (0,0 GJ) -	Pijler gebouw Pijler mobiliteit Pijler activiteiten
Scope 3	Business travel	-	-	Geen doelstelling
Totale reductie t.o.v. emissie inventaris 2024		281,03 tCO₂ 17,6%	777,99 GJ 9,9%	

Overzicht planning besparingen cumulatief (alle pijlers)

	2025	2026	2027
Besparing (tCO₂) t.o.v. 2024	4,7%	12,9%	17,6%
Uitstoot	74,73 tCO ₂	206,3 tCO ₂	281,03 tCO ₂
Energieverbruik	259,34 GJ	518,65 GJ	777,99 GJ

4.5 Voortgangstabel

	2024	2025	2026	2027
Broeikasgasintensiteit	76,8	72,96	68,94	61,1
gCO ₂ /km	0.3	0,28	0,26	0,24

4.6 Budget

Om de bovenstaande reductiedoelen te behalen realiseert Save Traffic Nederland Beheer B.V. dat er budget nodig is. Hieronder is dit budget uitgewerkt over de gehele looptijd van de certificering:

	2025	2026	2027
Gebouw	€1060,-	€1060,-	€1060,-
Mobiliteit	€288.677	€288.677	€288.677
Activiteiten	-	-	-
Advisering	€8.000	€8.000	€8.000
Certificeringskosten	€2.000	€2.000	€2.000
TOTAAL	€299.737	€299.737	€299.737