



# Samenvatting Projectresultaten emissiescans

**Provincie Noord-Brabant**



---

EVO  
Signaalrood 60  
2718 SG ZOETERMEER

Postbus 350  
2700 AJ ZOETERMEER

079 - 346 7346

---



## Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Deelnemende bedrijven.....	4
	2.1. De deelnemers .....	4
	2.2. Indeling per grootte, segment en werkgebied .....	5
3.	Plan van aanpak.....	6
4.	Resultaten .....	7
	4.1. Algemeen .....	7
	4.2. Resultaten 0-meting.....	7
	4.3. Type verbetermaatregelen .....	9
	4.4. Besparingsmogelijkheden .....	11
	4.5. Aanvullende initiatieven .....	13
	4.6. Conclusies .....	13
	4.7. Aanbevelingen .....	13

---

Samenvatting Projectresultaten emissiescans

Auteur: drs. E.P. van Rijn

Datum: 4 juni 2012

Ons kenmerk: B12-588/pv

---



## 1. Inleiding

Deze rapportage beschrijft de resultaten van de emissiescans, die zijn uitgevoerd bij bedrijven in het kader van het project 'Emissiescans Provincie Brabant'. Het project is eind 2011 gestart.

In de Provincie Brabant vinden door de centrale ligging en grote bedrijvigheid veel vervoersstromen plaats. Dit heeft een negatieve impact op het milieu (luchtkwaliteit, overschrijding van concentratienormen). Het is bekend dat het niet voldoen aan de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit nadelige gevolgen heeft.

Het goederenvervoer is mede veroorzaker van emissies ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ ,  $\text{PM}_{2,5}$ ). Een belangrijke mogelijkheid om de  $\text{CO}_2$  te beperken, is het reduceren van de transportkilometers. Voor de bedrijven is daarbij niet alleen het milieuaspect van belang, maar ook het verbeteren van het totale logistieke traject en mogelijke kostenbesparingen door onder andere vermindering van brandstofverbruik. Dit sluit naadloos aan bij de visie van de Provincie Brabant om de leefbaarheid en de luchtkwaliteit te verbeteren en projecten uit te voeren, die een relevante milieuwinst opleveren.

Er wordt bij de bedrijven ook bewustzijn verkregen om actief emissies te reduceren; nu en in de toekomst. De bedrijven kunnen hiermee een voorbeeldfunctie vervullen en een stimulerend effect hebben op andere bedrijven in de regio. Hierdoor kan een proces van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen op gang worden gebracht, waarbij een onderneming rekening houdt met het effect van het bedrijf op het milieu en de mensen binnen en buiten de organisatie. Kortom, het project is gericht op de sociale kant van ondernemen, de economische zijde en bovenal de milieuaspecten.

EVO heeft een projectaanvraag gedaan bij de Provincie Brabant om de emissies van veertig individuele bedrijven te berekenen en om vervolgens bij twintig van deze bedrijven ook verbetermogelijkheden ter reductie van de emissies en gereden kilometers in kaart te brengen en te kwantificeren. Het project is opgedeeld in twee fasen:

- Fase 1: 0-meting
- Fase 2: Verbetermogelijkheden

EVO behartigt de logistieke belangen van 20.000 bedrijven, die goederen te vervoeren hebben. Met elkaar zijn de leden van EVO verantwoordelijk voor 1,3 miljoen banen en meer dan 70 procent van alle goederenverplaatsingen in Nederland, inclusief import en export, over weg, water, rails en door de lucht.



## 2. Deelnemende bedrijven

### 2.1. De deelnemers

De werving van de bedrijven heeft plaatsgevonden binnen het netwerk van EVO. De deelnemende bedrijven zijn EVO-leden.

De veertig deelnemers op alfabetische volgorde zijn:

Fase 1 deelnemers:		Plaats	Fase 1 en 2 deelnemers:		Plaats
1	Berkvens	Someren	1	Ad van der Westen	Waspik
2	Brouwers	De Moer	2	Bouwbedrijf Berghege B.V.	Oss
3	Chain Logistics	Uden	3	Brameco	Eindhoven
4	Cornelissen	Zeeland	4	De Klok Dranken	Helmond
5	Hybregts-Relou	Son	5	Delta Industriële Reiniging	Bergen op Zoom
6	Kemenade	Best	6	Galvano	Eindhoven
7	Kimmenade	Helmond	7	Gebr. Van Eijck transport	Alphen
8	Laarakkers	Sambeek	8	Gebroeders Versteijnen	Tilburg
9	Nooijen	Oss	9	Krinkels	Wouw
10	Purple group	Schijndel	10	Kwetters	Veen
11	Swinkels I	Lieshout	11	Leen Bakker	Raamsdonksveer
12	Swinkels II	Lieshout	12	Martens Beton	Oosterhout
13	Thijm	Best	13	Nelemans Bouwstoffen	Etten-Leur
14	Van den Heuvel	Uden	14	Nijkamp	Breda
15	Van der Valk De Groot	Waalwijk	15	Ouweland	Chaaam
16	Van der Winkel	Eindhoven	16	Siba	Uden
17	Van Gaal	Tilburg	17	Stramit	Someren
18	Van Halder Transport	Waalwijk	18	Van Den Noort	Dongen
19	Wagenbouw Hapert	Hapert	19	Van Oers	Boxtel
20	Waterschap De Dommel	Boxtel	20	Vincotte	Breda

Tabel 1: deelnemende bedrijven



## 2.2. Indeling per grootte, segment en werkgebied

Van de deelnemende bedrijven zijn er 26 regionaal/landelijk actief en 14 ondernemingen hebben hun activiteiten op landelijk/europees niveau.

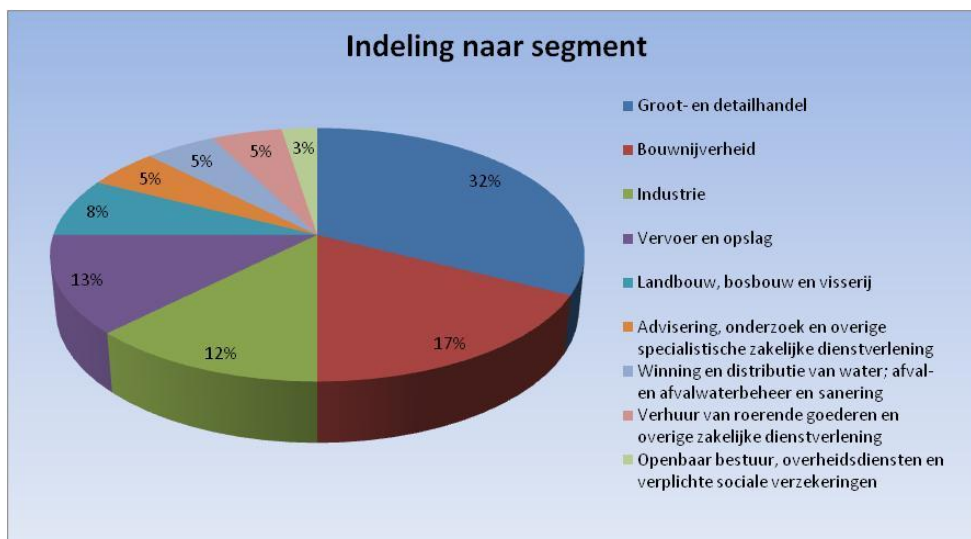
De helft van de bedrijven heeft een werknemersaantal van tussen de 50 en 99. Zie onderstaande tabel:

Personeelsklasse	Aantal bedrijven
5 t/m 9 werknemers	1
10 t/m 19 werknemers	2
20 t/m 49 werknemers	9
50 t/m 99 werknemers	20
100 t/m 199 werknemers	6
200 t/m 499 werknemers	1
meer dan 999 werknemers	1

Tabel 2: indeling naar aantal werknemers

De deelnemende bedrijven vertegenwoordigen verschillende sectoren. Bij de segmentindeling is gebruik gemaakt van de SBI indeling. De Standaard Bedrijfsindeling (SBI) is een hiërarchische indeling van economische activiteiten. De SBI is gebaseerd op de indeling van de Europese Unie.

Zie onderstaande figuur met een overzicht van segmentindeling van de bedrijven.



Figuur 1: segmentindeling



### **3. Plan van aanpak**

De emissiescans zijn volgens de onderstaande aanpak uitgevoerd:

#### *Stap 1. Inventariseren organisatie van het vervoer*

Om een goed beeld van de transportorganisatie van de geselecteerde bedrijven te krijgen, is gestart met een inventarisatie. Door middel van interviews is in kaart gebracht op welke wijze het transport van de bedrijven is georganiseerd.

#### *Stap 2. Verzamelen en analyseren van kwantitatieve gegevens*

In deze fase is door de bedrijven een aantal gegevens verzameld met betrekking tot het vervoer. De gegevens hebben onder andere betrekking op:

- de ritten;
- het brandstof(verbruik);
- het type voertuig;
- de modaliteiten.

#### *Stap 3. Berekenen emissies*

EVO heeft een 0-meting van de emissies uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van emissiefactoren die zijn ontleend aan het rapport STREAM International Freight van CE Delft (2011).

#### *Stap 4. Verbetermogelijkheden*

Op basis van de inventarisatie en de verzamelde data zijn gerichte verbetermaatregelen opgesteld. Hierbij zijn zowel potentiële kosten als milieuwinsten in kaart gebracht.

Fase 1 bedrijven hebben alleen stap 1 tot en met 3 doorlopen. Voor fase 1 en 2 bedrijven is ook stap 4 uitgevoerd.



## 4. Resultaten

De resultaten van de 0-meting in deze rapportage zijn gebaseerd op veertig bedrijven. De genoemde verbetermaatregelen en het besparingspotentieel is gebaseerd op twintig bedrijven.

### 4.1. Algemeen

De bedrijven hebben zich enthousiast opgesteld gedurende de uitvoering van de emissiescan. Gesteld kan worden dat de Ausgangssituation bij de bedrijven divers is. Dit wordt mede bepaald door de grootte, het segment en of het uitbesteed dan wel eigen vervoer betreft. Een deel van de bedrijven heeft reeds een behoorlijk niveau bereikt inzake de organisatie en aansturing van het transport. Bij een ander deel van de bedrijven liggen meer kansen in het verschieft om besparingen te realiseren.

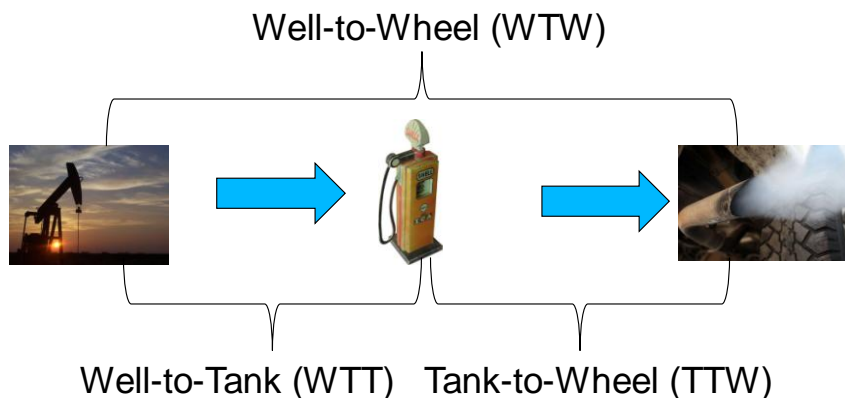
Een belangrijk onderdeel van een emissiescan is het verzamelen van kwantitatieve data om de 0-meting en besparingsmogelijkheden in kaart te brengen. Bij een aantal bedrijven bleek het lastig om de benodigde data te verzamelen, doordat managementinformatiesystemen niet goed zijn ingericht. Uiteindelijk hebben alle bedrijven de gewenste gegevens kunnen overleggen.

### 4.2. Resultaten 0-meting

Om een beeld te krijgen van de hoeveelheid emissies, die geproduceerd worden, is een 0-meting uitgevoerd. Een 0-meting is nodig om in een later stadium te kunnen bepalen of de doorgevoerde verbetermaatregelen het beoogde (milieu)effect hebben gehad.

Het opstellen van een 0-meting, met betrekking tot de emissies van logistieke activiteiten, is voor de meeste deelnemers een nieuwe materie gebleken. Tijdens deze 0-meting hebben de deelnemers de nodige kennis opgedaan rondom het meten van emissies. De volgende punten zijn hierbij onder andere aan de orde gekomen:

- Het onderscheid tussen klimaatgerelateerde emissies en luchtvervuilende emissies.
- Het onderscheid tussen Tank-To-Wheel (TTW) emissies en Well-To-Tank (WTT) emissies.
- Bij het meten van emissies is een belangrijke vraag of de brandstofproductieketen (WTT) ook moet worden meegenomen of dat alleen wordt gekeken naar het gedeelte vanaf de pomp (TTW). Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij het gebruik van biodiesel. Het totaal van beide wordt Well-To-Wheel emissie genoemd (WTW).



**Figuur 2: brandstofproductieketen**

Belangrijk voor de resultaten is: welke activiteiten worden wel of niet meegenomen in de 0-meting?

Bij alle deelnemende bedrijven was de afbakening van de logistieke activiteiten (scope), die wordt meegenomen in de 0-meting, een punt van aandacht. Met betrekking tot de scope bestaan geen harde of vaste regels. De meest voorkomende keuzes, waarvoor men komt te staan, zijn die tussen:

- alleen eigen of ook uitbesteed vervoer;
- alleen uitgaand of ook inkomend vervoer;
- alleen dedicated of ook groupage vervoer.

Waar het uiteindelijk om gaat, is om een maatstaf te hanteren die een bedrijf als referentie kan gebruiken om te beoordelen of de geïmplementeerde verbetermaatregelen effect hebben gehad. Het heeft voor een individueel bedrijf geen nut om de eigen 0-meting te vergelijken met die van een ander bedrijf bij een verschillende scope.

In onderstaand overzicht zijn de totale emissies van de deelnemende bedrijven in kilogrammen weergegeven.

	WTW CO <sub>2</sub>	WTW PM <sub>2,5</sub>	WTW PM <sub>10</sub>	WTW NO <sub>x</sub>
Fase 1 bedrijven	19.486.632	2.359	2.681	104.233
Fase 1 en 2 bedrijven	33.735.448	3.955	4.494	177.517
<b>0-meting</b>	<b>53.222.080</b>	<b>6.314</b>	<b>7.175</b>	<b>281.751</b>

**Tabel 3: 0-meting resultaten**

De PM<sub>10</sub> waarden is gecalculeerd op basis van de ratio PM<sub>2,5</sub>/PM<sub>10</sub>. De ratio PM<sub>2,5</sub>/PM<sub>10</sub> voor de sector Verkeer en Vervoer is 0,88<sup>1</sup>. Dit betekent dat 88% van de PM<sub>10</sub> – concentraties deeltjes bevatten die behoren tot PM<sub>2,5</sub>. PM<sub>10</sub>-emissies zijn zowel afkomstig van verbranding, maar ook van slijtage van wegdek en banden, deze laatste emissies zijn van grovere aard.

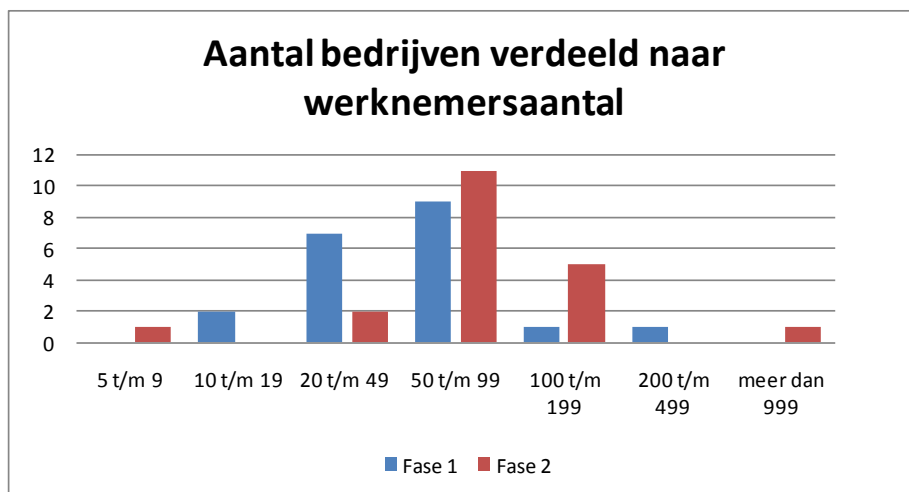
<sup>1</sup> Bron: *Luchtkwaliteit (enkele brandende vragen)*, CE Delft, 2005





Uit de cijfers blijkt dat bedrijven waarbij alleen de 0-meting is gedaan (fase 1 bedrijven) een aandeel hebben van 37% van de totale CO<sub>2</sub> emissie van alle veertig bedrijven. Uit analyse blijkt dat bij de twintig bedrijven die het hele traject hebben doorlopen sprake is van grotere logistieke stromen.

Daarnaast blijkt ook dat deze bedrijven meer werknemers in dienst hebben, hoewel er geen relatie is tussen aantal werknemers en uitstoot van CO<sub>2</sub>.



Figuur 3: aantal bedrijven verdeeld naar werknemersaantal

85% van de bedrijven die fase 1 en 2 heeft doorlopen, heeft een werknemersaantal van meer dan 50. Bij bedrijven die alleen fase 1 hebben doorlopen is dit 55%.

Het bedrijf met meer dan 999 werknemers betreft Leen Bakker. Van der Valk De Groot heeft een werknemersaantal van tussen de 200 en 499.

#### 4.3. Type verbetermaatregelen

Emissiereductie kan voor vervoeractiviteiten op verschillende manieren bewerkstelligd worden. Samengevat worden de volgende drie categorieën van verbetermaatregelen onderscheiden:

1. verbetermaatregelen die betrekking hebben op de organisatie: gericht op het zoveel mogelijk beperken van goederenbewegingen;
2. verbetermaatregelen die betrekking hebben op de transportoperatie: gericht op het reduceren van (lege) kilometers;
3. verbetermaatregelen die betrekking hebben op voertuig en chauffeur: gericht op het zo efficiënt en schoon mogelijk rijden.

Gedurende de emissiescans zijn in totaal 69 verbetermaatregelen in kaart gebracht voor de bedrijven die fase 1 en fase 2 hebben doorlopen. In navolgende tabel zijn de verbetermaatregelen en aantallen weergegeven.



Type	Omschrijving	Aantal
<b>Organisatie</b>	Samenvoegen distributie structuren	1
	Selectie duurzame transporteur	1
	Bundelen transportstromen	1
	Reduceren van beleveringsfrequentie	1
<b>Transportoperatie</b>	Optimaliseren planning	9
	Geautomatiseerde ritplanning	7
	Verhogen beladingsgraad	3
<b>Voertuig en Chauffeur</b>	Zuinig rijden	11
	Brandstofmanagementsysteem	11
	Alternatieve brandstoffen	9
	Aanpassing euroklasse voertuigen	7
	(Aanpassing) snelheidbegrenzing	2
	Boordcomputers	2
	Inzet LZV	2
	Afstemming toerental bij gebruik hulpapparatuur	1
	Bandenspanning controleren	1
<b>Totaal aantal verbetermaatregelen</b>		<b>69</b>

Tabel 4: overzicht verbetermaatregelen

Het vaakst worden verbetermaatregelen genoemd die betrekking hebben op voertuig en chauffeur.

Ook tijdens de gesprekken met de bedrijven waarbij alleen een 0-meting is uitgevoerd, komt naar voren dat deze verbetermaatregelen en ook alternatieve brandstoffen interessante verbetermaatregelen zijn. Dé alternatieve brandstof bestaat niet, maar voor de verschillende type vervoer zijn dit de mogelijke opties:

- voor internationaal vervoer is bijmenging van biodiesel door de grotere volumes is het meest efficiënt;
- voor nationaal vervoer zijn dualfuel en LNG interessant;
- voor stedelijk vervoer is CNG een optie;
- voor fijnmazige distributie komen hybride en elektrische aandrijving in aanmerking.

Uit de gesprekken en uit analyse van het type bedrijf blijkt dat de deelnemers vooral actief zijn op landelijk/regionaal niveau en dat bedrijven geïnteresseerd zijn in alternatieve brandstoffen. Met name CNG, hybride en elektrische aandrijving zijn dus een optie.

De ervaring leert dat bedrijven pas echt aardgas/groengas (CNG) gaan overwegen, wanneer de mogelijkheid tot tanken eenvoudig is. Een goed voorbeeld hiervan is Suiker Unie (deelnemer project 2010) dat een eigen tankstation voor groengas heeft gerealiseerd. Het tankstation levert gas uit eigen biomassa van de suikerfabriek.

Elektrische aandrijving heeft op dit moment het nadeel dat het nog een relatief duur alternatief is.

De alternatieve brandstof LNG en het gebruik van dualfuel voertuigen zijn alleen interessant voor de grotere transportondernemingen die voorop willen lopen en willen investeren in nieuwe mogelijkheden. Voor de kleinere onderneming is dit vaak een te dure oplossing.



Twee grote deelnemende transportondernemingen oriënteren zich reeds op deze alternatieven.

De volgende mogelijke verbeteringen kwamen het vaakst naar voren in de gesprekken met bedrijven die alleen de 0-meting hebben gedaan:

- vergroten van de bewustwording over duurzaamheid (door bijvoorbeeld rijgedrag opnemen in beoordelingsgesprekken met chauffeurs);
- verbeteren van managementinformatie.

#### 4.4. Besparingsmogelijkheden

In onderstaande tabel staan de besparingsmogelijkheden per type emissie weergegeven.

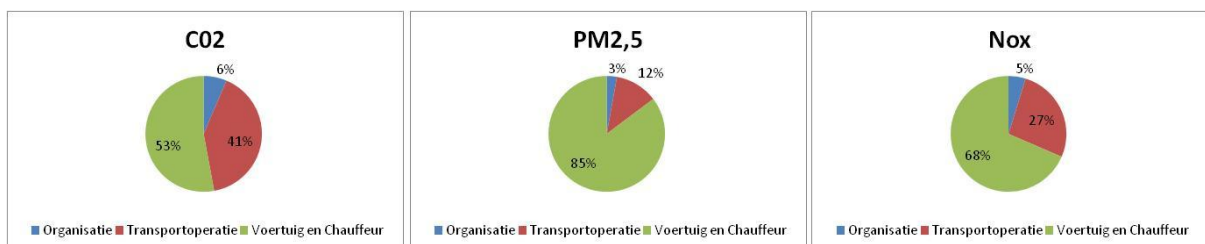
	WTW CO2	WTW PM2,5	WTW PM10	WTW NOx
Fase 1 en 2 bedrijven	33.735.448	3.955	4.494	177.517
Besparingspotentieel	3.714.142	1.113	1.265	33.173
Besparingspotentieel in %	11%	28%	28%	19%

Tabel 5: resultaten

De potentiële besparing PM<sub>2,5</sub> is 1.113 kg en het NO<sub>x</sub> besparingspotentieel is 33.173 kg; dit komt overeen met respectievelijk 28% en 19% ten opzichte van de 0-meting. Dit resultaat kan als goed worden beschouwd. De grootste besparing in PM<sub>2,5</sub> en NO<sub>x</sub> zit in de verbetermaatregel “aanpassing van oude euroklasse voertuigen naar de meest recente euroklasse voertuigen”.

De emissiereducties gaan tevens gepaard met een kostenreductie voor de bedrijven. De totale kostenbesparing is begroot op 9%. Eén van de belangrijkste redenen, waardoor emissies worden gereduceerd, is de vermindering van het aantal gereden kilometers. Bij het invoeren van de verbetermaatregelen wordt 6% van het aantal gereden kilometers gereduceerd, wat een positief effect heeft op congestie.

De grafieken hieronder laten de verdeling van het besparingspotentieel zien naar type verbetermaatregel. Hieruit blijkt dat de grootste besparingen kunnen worden gerealiseerd door maatregelen gericht op het voertuig en de chauffeur.

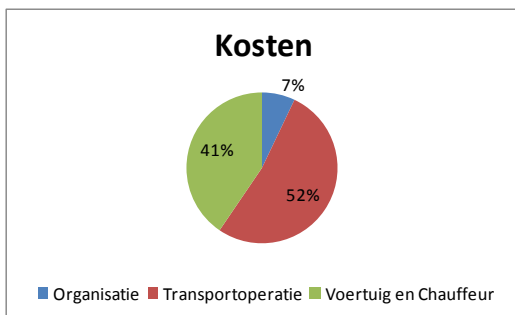


Figuur 4: verdeling besparingspotentieel naar type verbetermaatregel



De resultaten zijn vergelijkbaar met andere projecten. Bij deze andere projecten wordt ongeveer 25 tot 50% van het besparingspotentieel binnen één jaar bereikt. Het overige deel wordt in het tweede en derde jaar bereikt. Een heel klein deel wordt doorgaans niet gerealiseerd.

De grootste kostenbesparing kan worden gerealiseerd door maatregelen gericht op de transportoperatie.



**Figuur 5: verdeling kosten besparingspotentieel naar type verbetermaatregel**

De bijdrage van elke verbetermaatregel verschilt, hieronder een overzicht van de top 7 verbetermaatregelen met de hoogste bijdrage in het kostenbesparingspotentieel. In totaal zorgen deze zeven verbetermaatregelen voor 92% van het potentieel.

Omschrijving	Type	Aandeel in kostenbesparing
Optimaliseren planning	Transportoperatie	26%
Inzet LZV	Voertuig en Chauffeur	23%
Geautomatiseerde ritplanning	Transportoperatie	22%
Zuinig rijden	Voertuig en Chauffeur	7%
Brandstofmanagementsysteem	Voertuig en Chauffeur	6%
Verhogen beladingsgraad	Transportoperatie	5%
Bundelen transportstromen	Organisatie	3%
		<b>92%</b>

**Tabel 6: Top van verbetermaatregelen met grootste aandeel in kostenbesparing**

Verbetermaatregel “optimaliseren planning” van alle negen bedrijven (zie tabel 4) draagt voor 26% bij aan het kostenbesparingspotentieel.

Als gekeken wordt naar de besparingspercentages per verbetermaatregel per deelnemer, kan worden geconstateerd dat er sprake is van een spreiding in de percentages. Zie tabel 7 voor een overzicht. Besparing door inzet van LZV en bundelen van transportstromen zijn hierin niet in opgenomen omdat deze weinig voorkomen.



Verbetermaatregel	gemiddelde	hoogste	laagste
Optimaliseren planning	5%	13%	1%
Geautomatiseerde ritplanning	4%	5%	1%
Zuinig rijden	1%	6%	1%
Brandstofmanagementsysteem	1%	5%	1%
Verhogen beladingsgraad	5%	12%	4%

Tabel 7: gemiddelde, hoogste en laagste besparingspercentages per verbetermaatregel

#### 4.5. Aanvullende initiatieven

Naast de concrete verbetermaatregelen is ook een aantal ideeën geopperd, waarvan nog niet helemaal duidelijk is welke impact deze zullen hebben. Dit komt vooral door het ontbreken van goede gegevens. Wel is duidelijk dat het een emissiereductie oplevert. Het gaat om de volgende initiatieven:

- verder vergroten van het netwerk van transporteurs;
- deelname aan het Lean & Green-programma (minimaal 20% CO<sub>2</sub> reductie binnen 5 jaar).

Het emissieproject in Brabant leidt er toe dat de deelnemende bedrijven bewuster zijn met emissies, waardoor bij initiatieven ook meer aandacht is voor duurzaamheid.

#### 4.6. Conclusies

- Het project heeft tot een toegenomen bewustwording bij bedrijven geleid. Bedrijven gaan verder in hun ontwikkeling op het gebied van duurzaamheid.
- Het besparingspotentieel voor CO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub> en NO<sub>x</sub>, is respectievelijk 11%, 28% en 19%.
- De resultaten zijn vergelijkbaar met andere projecten, waar ook sprake is van een CO<sub>2</sub>-reductie. Het besparingspotentieel voor fijnstof en NO<sub>x</sub> is sterk afhankelijk van een aandeel oude euroklasse voertuigen in het totale wagenpark.
- Emissiereductie op logistieke activiteiten past goed in het beeld van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) bij bedrijven, terwijl daar tot aan dit project nog geen aandacht voor was bij de meeste bedrijven. MVO is meestal gelieerd aan andere activiteiten binnen een organisatie, dan dat het op goederenvervoer is gericht.

#### 4.7. Aanbevelingen

- EVO stelt voor om samen met de provincie Brabant een bijeenkomst te organiseren voor alle deelnemende bedrijven en andere geïnteresseerden bedrijven uit de Provincie Brabant. Uit eerdere projecten is gebleken dat bijeenkomsten een zeer goede bijdrage leveren aan de voortgang van het proces van implementeren van verbetermaatregelen. Een aantal bedrijven heeft hetzelfde type verbetermaatregel en door elkaar te ontmoeten bij een bijeenkomst kan men van elkaar leren. Bovendien kunnen op verschillende gebieden samenwerkingsverbanden worden gelegd, die een reductie van emissies bevorderen. Daarnaast kunnen tijdens zo'n bijeenkomst 'ambassadeurs' uit het project van 2009 de huidige deelnemers informeren over de vervolgfase.



- Het advies is om de voorgestelde verbetermaatregelen de komende periode te monitoren. Door het nog meer stimuleren van het implementeren van de verbetermaatregelen, zal dit leiden tot meer emissiereductie dan zonder stimulans.
- De aanbeveling zoals deze in het eindrapport in 2010 staat vermeld over de pro-actieve rol van de overheid bij het gebruik van alternatieve brandstoffen geldt nog steeds. Met name bedrijven die willen overstappen op CNG hebben vaak extra kennis nodig over deze alternatieve brandstof. Ook door een bepaalde schaalgrootte, wordt het financieel interessanter om (meer) gemeentelijke aardgas- en groengas-tankmogelijkheden aan te leggen en deze ook rendabel te laten zijn.
- EVO adviseert de Provincie Brabant om “duurzaamheid goederenvervoer” meer onder de aandacht te brengen, zowel extern als intern. Dit kan onder andere door het promoten van de resultaten binnen de eigen organisatie, het organiseren van bijeenkomsten voor bedrijven of het organiseren van sessies voor andere overheden die een soortgelijk project hebben laten uitvoeren. Ook is het een aanbeveling om “duurzaamheid goederenvervoer” op te nemen als thema op de website van de provincie. Uit de Grote Verladere Enquête die EVO dit jaar heeft gehouden blijkt dat 74% van de bedrijven zich ten dele tot helemaal verantwoordelijk voelt voor de milieuprestaties die plaatsvinden in de keten. Dus voor het thema is zeker belangstelling.
- Het wordt aanbevolen het thema “duurzaamheid goederenvervoer” te koppelen aan andere duurzaamheidsinitiatieven binnen de provincie Brabant. Wellicht zijn er raakvlakken tussen verschillende projecten waarbij sprake is van win-win.
- EVO stelt voor om gezamenlijk een persactie op te zetten.