



TVM

**Rapportagestandaard
Sector specifieke KPIs**

December 2024





Sectorspecifieke KPIs voor de materiële impacts, risico's en kansen voor de sector transport en logistiek op de weg



Materieel onderwerp	Beknopte beschrijving	IRO	Impact richting	Sectorspecifieke KPI
Klimaatverandering & energie	Negatieve impact op klimaatverandering door broeikasgasemissies van eigen operaties (scope 1 & 2)	Actuele impact	-	Transport-gerelateerde bruto scope 1 & 2 broeikasgasemissies omgerekend in CO2-eq per tonkilometer
	Fysieke risico's van klimaatverandering door extreme weersomstandigheden (natuurlijke rampen en gevaren) die transport kunnen verstoren	Risico		Kwalitatieve toelichting over de gevolgen van extreme weersomstandigheden die hebben plaatsgevonden gedurende het rapportagejaar (Mogelijk wordt dit in de toekomst vervangen door een kwantitatieve KPI (zoals geclaimde schade als gevolg van klimaatverandering)).
	Negatieve impact op klimaatverandering door broeikasgasemissies in de waardeketen (scope 3)*	Actuele impact	-	Bruto scope 3 broeikasgasemissies omgerekend in CO2-eq
	Risico van disrupties en prijsstijgingen van grondstoffen t.g.v. klimaatverandering (transitierisico)	Risico		Kwalitatieve toelichting indien sprake is van disrupties en prijsstijgingen t.g.v. klimaatverandering gedurende het rapportagejaar
	Kans op verbeterde reputatie en meer financieringsmogelijkheden door een voorloper te zijn in de energietransitie	Kans		Fleet composition: percentage voertuigen ten opzichte van totale vloot gedurende het rapportagejaar die geclassificeerd worden als: (a) zero emission vehicles (ZEV), (b) plug-in hybrid electric vehicles, en (c) low-emission vehicles (gas trucks)
	Risico van stijgende brandstofprijzen door accijnzen of andere heffingen tegen klimaatverandering (transitierisico)	Risico		Aandeel hernieuwbare energie in de totale energiemix en
	Risico van schaarste aan (groene) elektriciteit door congestie van het stroomnet (hogere kosten of disruptie in operaties) (transitierisico)	Risico		Verdeling van locaties voor het laden van voertuigen: (a)% geladen kWh op eigen terrein (b)% geladen kWh bij klanten (c)% geladen kWh bij publieke voorzieningen
Vervuiling door slijtage banden	Negatieve impact op mens en milieu door slijtage van autobanden waarbij microplastics ontstaan	Actuele impact	-	Onderwerp is nog in ontwikkeling, derhalve nog geen relevante sectorspecifieke KPI beschikbaar. Ontwikkelingen zullen worden gevolgd om mogelijk in komende jaren tot een relevant KPI te komen. (per 2032: Percentage banden met label EURO 7)
Vervuiling verkrijgen grondstoffen en productie vrachtwagens en overig materieel	Negatieve impact op milieu bij het verkrijgen van grondstoffen en de productie van vrachtwagens en overig materieel*	Actuele impact	-	Gemiddelde hoeveelheid metalen en kunststoffen gebruikt per ingekochte vrachtwagen (Indien gewenst is er een verdere uitsplitsing van materialen mogelijk)
Luchtvervuiling vrachtwagens	Negatieve impact op mens & milieu door verbranding van brandstoffen en slijtage van banden (luchtvervuiling door bv SO ₂ , NO _x , PM)	Actuele impact	-	Totale uitstoot fijnstof, stikstofoxiden en zwaveldioxiden per gereden kilometer en
	Risico op toenemende regelgeving omtrent luchtkwaliteit (toenemende kosten, boetes, vergunningen)	Risico		(a) % van de vloot die voldoet aan Euro 4 (b) % van de vloot die voldoet aan Euro 5 (c) % van de vloot die voldoet aan Euro 6 en de volgende normen, en (d) % van de vloot die niet voldoet aan een van bovenstaande normen
Materiaalinstromen incl. gebruik	Negatieve impact op het milieu door materiaalinstromen (bijv. staal, ijzer) voor productie vrachtwagens en overig materieel*	Actuele impact	-	Gemiddelde percentage recycled en bio-based materialen per ingekochte geproduceerde vrachtwagen en
	Risico van schaarste voor niet-hernieuwbare materialen door negatieve impact op klimaat (disruptie of prijsstijgingen voor productie)*	Risico		Hergebruik (reuse) en recycling rate voor gegenereerd afval
Onderhoud en reparatie vrachtwagens	Positieve impact op het milieu door het verminderen van materiaalgebruik en afval door onderhoud en reparatie	Actuele impact	+	Kwalitatieve toelichting over het huidige beleid omtrent onderhoud en reparaties van voertuigen

Deze sector KPI's zien specifiek toe op KPI's die relevant zijn voor de sector transport en logistiek op de weg. De KPI's voorzien voor een deel de CSRD metrics, maar zijn sector-specifieker gemaakt. Om aan CSRD te voldoen, moeten CSRD-plichtige bedrijven ook voldoen aan de toelichtingsvereisten (Disclosure Requirements) zoals weergegeven in de bijlage.

* Rapportage over de waardeketen kan onder CSRD gefaseerd worden ingevoerd over een periode van drie jaar.



Sectorspecifieke KPIs voor de materiële impacts, risico's en kansen voor de sector transport en logistiek op de weg



Materieel onderwerp	Beknopte beschrijving	IRO	Impact richting	Sectorspecifieke KPI
Arbeidsvoorwaarden	Positieve impact op het welzijn van werknemers door goede arbeidsomstandigheden en –voorwaarden	Actuele impact	+	Percentage werknemers dat langer dan 12 maanden bij het bedrijf werkt
	Kans op het aantrekken/behouden van talent en hogere werknemers-tevredenheid door goede arbeidsomstandigheden en –voorwaarden	Kans		
Bescherming persoonsgegevens	Negatieve impact op welzijn van werknemers door cyber-bedreigingen of onjuiste bescherming persoonsgegevens	Potentiële impact	-	Aantal cyberincidenten per jaar waarbij persoonsgegevens van werknemers zijn gelekt.
Werktijden	Negatieve impact op welzijn chauffeurs door te lange werktijden of gebrek aan rustpauzes eigen personeel	Potentiële impact	-	Gemiddelde aantal werkuren per dag van chauffeurs in eigen dienst en zzp
Veiligheid en gezondheid - eigen personeel	Negatieve impact op (mentale) gezondheid en veiligheid eigen personeel (onprettige situaties, gebrek aan beweging, stress)	Potentiële impact	-	Percentage werk-gerelateerde langdurig zieken binnen het totaal aantal zieken
	Negatieve impact op (fysieke) gezondheid en veiligheid van eigen personeel door ongelukken	Potentiële impact	-	Aantal ongevallen onder eigen werknemers gedurende werkuren met ernstig letsel of erger als gevolg
	Risico op sancties/financieel verlies/reputatieschade door het niet naleven gezondheids- en veiligheidsvoorschriften (aansprakelijkheid)	Risico		Kwalitatieve toelichting indien sprake is van sancties, directe financieel verlies of reputatieschade als gevolg van het niet naleven van gezondheids- en veiligheidsvoorschriften
Training & vaardigheden - eigen personeel	Positieve impact op welzijn en ontwikkeling door focus op training en vaardigheden eigen personeel	Actuele impact	+	Percentage werknemers dat training heeft gevolgd met betrekking tot rijvaardigheid en/of veiligheid gedurende het rapportagejaar
Gelijke behandeling en kansen	Kans op het aantrekken/behouden van talent en hogere werknemers-tevredenheid t.g.v. het verbeteren van gelijke behandeling en kansen voor eigen personeel	Kans		Percentage man/vrouw eigen werknemers
Werktijden onderaannemers	Negatieve impact op welzijn onderaannemers door te lange werktijden of gebrek aan rustpauzes*	Potentiële impact	-	Gemiddelde aantal werkuren per dag van chauffeurs van onderaannemers tijdens ritten van de organisatie
Veiligheid en gezondheid - onderaannemers	Negatieve impact op de (mentale) gezondheid en veiligheid van personeel van onderaannemers (lange dagen of onprettige situaties)*	Potentiële impact	-	Aantal ongevallen gedurende werkuren met ernstig letsel of erger als gevolg voor chauffeurs van onderaannemer tijdens ritten van de organisatie
Training en vaardigheden - onderaannemers	Negatieve impact op gezondheid en veiligheid door gebrek aan training en/of vaardigheidsontwikkeling*	Potentiële impact	-	Percentage werknemers van onderaannemers dat training heeft gevolgd met betrekking tot rijvaardigheid en/of veiligheid gedurende in het rapportagejaar
	Kans op verbetering kwaliteit van werk en toename productiviteit werknemers als gevolg van goede training en vaardigheidsontwikkeling*	Kans		
Verkeersongelukken	Negatieve impact op veiligheid en gezondheid van mensen bij verkeersongevallen door vrachtverkeer*	Potentiële impact	-	Aantal verkeersongevallen met personen door vrachtverkeer van de organisatie (eigen chauffeurs en zzp'ers) (a) Aantal gevallen met (ernstig) letsel tot gevolg (b) Aantal gevallen met de dood tot gevolg
Bedrijfscultuur	Positieve impact op stakeholders door actief handhaven gedragscode, beleidsregels, en bescherming klokkenluiders	Actuele impact	+	Percentage werknemers die training hebben gevolgd met betrekking tot de gedragscode, klokkenluiders regeling en andere beleidsregels
	Kans op verbeterde reputatie en/of hogere werknemerstevredenheid (handhaven gedragscode, naleven beleidsregels)	Kans		(Eventueel inclusief kwalitatieve toelichting over uitkomst van werknemerstevredenheidsonderzoek met betrekking tot de handhaving van gedragscode en naleving van beleidsregels)

Deze sector KPI's zien specifiek toe op KPI's die relevant zijn voor de sector transport en logistiek op de weg. De KPI's voorzien voor een deel de CSRD metrics, maar zijn sector-specifieker gemaakt. Om aan CSRD te voldoen, moeten CSRD-plichtige bedrijven ook voldoen aan de toelichtingsvereisten (Disclosure Requirements) zoals weergegeven in de bijlage.

* Rapportage over de waardeketen kan onder CSRD gefaseerd worden ingevoerd over een periode van drie jaar.

Materieel onderwerp	Sector specifieke KPI	Definitie
Klimaat- verandering & energie	Transport-gerelateerde bruto scope 1 & 2 broeikasgasemissies omgerekend in CO ₂ -eq per tonkilometer	De totale hoeveelheid directe (scope 1) en indirecte (scope 2, market-based) broeikasgasemissies, gerelateerd aan transportactiviteiten, omgerekend naar CO ₂ - equivalenten, gedeeld door het totale aantal tonkilometers voor het rapportagejaar. <ul style="list-style-type: none"> Bruto scope 1 emissies: Directe emissies veroorzaakt door brandstofverbruik van eigen voertuigen. Dit zal voornamelijk bestaan uit emissies door het verbruik van fossiele en bio brandstof voor vrachtwagens en bedrijfsauto's. De emissie berekening wordt bij voorkeur gebaseerd op het type brandstof (fossiel, biogas) en de hoeveelheid brandstof getankt (fuel-based methode), vermenigvuldigd door de relevante conversiefactor voor de specifieke brandstof (bijvoorbeeld van co2emissiefactoren.nl/DEFRA). Indien brandstofverbruik niet beschikbaar is kan tevens een schatting worden gemaakt op basis van gereden kilometers per vrachtwagen en auto (distance-based methode), vermenigvuldigd met de relevante conversiefactor per auto type (bijvoorbeeld van co2emissiefactoren.nl/ DEFRA). Bruto market-based scope 2 emissies: Indirecte emissies van elektriciteitsgebruik voor elektrische voertuigen. Dit bestaat uit het elektriciteitsverbruik (kWh) van laadpalen op eigen terrein en elektriciteitsverbruik (kWh) van publiek laden of laden bij klanten (op basis van factuur), vermenigvuldigd met de relevante market-based conversiefactoren (bijvoorbeeld van co2emissiefactoren.nl/DEFRA). Mocht deze data niet beschikbaar zijn kan worden gekozen om dit te berekenen op basis van gereden kilometers van elektrische voertuigen, vermenigvuldigd met de relevante conversiefactor.
	Bruto scope 3 broeikasgasemissies omgerekend in CO ₂ -eq	De totale indirecte broeikasgasemissies (scope 3) die ontstaan in de gehele waardeketen van de organisatie (bijvoorbeeld; emissies van leveranciers en overige upstream partijen). Bruto scope 3 emissies: bestaande uit 15 categorieën, waarbij met name onderstaande moet worden meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> emissies van transport door onderaannemers moet worden meegenomen (categorie 8 - upstream leased assets). emissies vanwege de productie van de gekochte vrachtwagens (categorie 2 - capital goods) * de organisatie dient alle scope 3 categorieën te beoordelen en emissies mee te nemen in de berekening van scope 3 emissies. Voor de conversiefactoren wordt gebruik gemaakt van de relevante conversiefactor (bijvoorbeeld van co2emissiefactoren.nl/DEFRA).
	Fleet composition: percentage voertuigen ten opzichte van totale vloot gedurende het rapportagejaar die geclassificeerd worden als: <ol style="list-style-type: none"> zero emission vehicles, plug-in hybrid electric vehicles, low-emission vehicles 	Fleet composition is een KPI die het percentage milieuvriendelijke in voertuigen in categorie N1, N2 en N3 (zie RDW website) ten opzichte van de totale vloot tijdens een bepaalde periode meet. Deze voertuigen worden geclassificeerd in drie categorieën: <ul style="list-style-type: none"> Zero Emission Vehicles (ZEV): Dit zijn voertuigen die geen uitstoot van schadelijke stoffen veroorzaken tijdens het gebruik. Ze worden aangedreven door elektriciteit, waterstof of andere niet-fossiele brandstoffen. Plug-in Hybrid Electric Vehicles: Dit zijn voertuigen die zowel een verbrandingsmotor als een elektromotor hebben. Ze kunnen worden opgeladen met elektriciteit, maar verbruiken daarnaast ook brandstof. Low-Emission Vehicles (gas trucks): Dit zijn voertuigen die gebruik maken van alternatieve brandstoffen met een lagere uitstoot van schadelijke stoffen dan traditionele brandstoffen (bijvoorbeeld gas). Informatie over de emissieklasse van uw voertuig kunt u vinden op de website van de RDW (https://ovi.rdw.nl/default.aspx).
	Aandeel hernieuwbare energie in de totale energiemix	De KPI 'Aandeel hernieuwbare energie' meet het percentage hernieuwbare energiebronnen (e.g., zonne-energie, windenergie, waterkracht, etc) in de totale energievoorziening van de organisatie. Het aandeel hernieuwbare energie wordt berekend door de totale hoeveelheid energie uit hernieuwbare bronnen te delen door de totale hoeveelheid energie uit alle bronnen (hernieuwbaar en niet-hernieuwbaar) en dit te vermenigvuldigen met 100.
	Verdeling van locaties voor het laden van voertuigen: <ol style="list-style-type: none"> % geladen kWh op eigen terrein % geladen kWh bij klanten % geladen kWh bij publieke voorzieningen 	De verdeling van locaties voor het laden van voertuigen in categorie N1, N2 of N3 (zie RDW website) wordt berekend op basis van de hoeveelheid: <ol style="list-style-type: none"> totale hoeveelheid geladen energie (kWh) op eigen terrein totale hoeveelheid geladen energie (kWh) bij klanten totale hoeveelheid geladen energie (kWh) bij publieke voorzieningen ten opzichte van totale energie (kWh) verbruikt voor het laden van voertuigen waar de organisatie eigenaar van is.
Vervuiling door slijtage banden	Onderwerp is nog in ontwikkeling, derhalve nog geen relevante sector specifieke KPI beschikbaar	Diverse factoren dragen bij aan slijtage van banden, waaronder rijstijl, route, wegkwaliteit, type voertuig, type banden en weersomstandigheden. Om de impact meetbaar te maken wordt met name gekeken naar het kilometerrendement en de slijtagegraad van de banden die worden gebruikt. Vanwege nieuwe regelgeving (Regulation 117) moeten banden per 1 juli 2032 voldoen aan EURO 7 vereisten. De EURO 7 vereisten stellen een limiet aan de slijtagegraad van banden. Vanaf 2030 zal de KPI daarom berekend worden op basis van het percentage gebruik van banden die voldoen aan EURO 7.
Vervuiling verkrijgen grondstoffen en productie vrachtwagens en overig materieel	Gemiddelde hoeveelheid metalen en kunststoffen gebruikt per ingekochte vrachtwagen (Indien gewenst is er een verdere uitsplitsing van materialen mogelijk)	Gemiddelde hoeveelheid metalen en kunststoffen per ingekochte vrachtwagen wordt berekend door de informatie met betrekking tot de hoeveelheid metalen en kunststoffen per vrachtwagen op te vragen bij de vrachtwagenleverancier (bijvoorbeeld in de vorm van een materiaalpaspoort). De hoeveelheid metalen en kunststoffen worden bij elkaar opgeteld en vervolgens gedeeld door het aantal vrachtwagens in bezit van de organisatie.
Luchtvervuiling vrachtwagens	Totale uitstoot fijnstof, stikstofoxiden en zwaveldioxiden per gereden kilometer	Totale uitstoot van fijnstof (PM), stikstofoxiden (NO _x) en zwaveldioxiden (SO ₂) per gereden kilometer wordt berekend door de gemiddelde uitstoot per kilometer voor de verschillende voertuigtypen op te vragen bij de vrachtwagenleverancier(s). Op basis van de gereden kilometers per voertuig in categorie N1, N2 of N3 (zie RDW website) gedurende het rapportagejaar wordt het totaal berekend per voertuig. Het totaal van alle voertuigen wordt gedeeld door het totaal aan gereden kilometer wat resulteert in de KPI.
	en (a) % van de vloot die voldoet aan Euro 4 (b) % van de vloot die voldoet aan Euro 5 (c) % van de vloot die voldoet aan Euro 6 en de volgende normen, en (d) % van de vloot die niet voldoet aan een van bovenstaande normen	De emissieklasse van voertuigen is een maat voor de milieuprestaties van een voertuig, gebaseerd op de hoeveelheid schadelijke stoffen die het voertuig uitstoot. Deze KPI meet het percentage voertuigen binnen de vloot die voldoen aan een specifieke Euro-emissieklasse, waarbij een lager getal duidt op een hogere uitstoot. Informatie over de emissieklasse van uw voertuig kunt u vinden op de website van de RDW (https://ovi.rdw.nl/default.aspx). De verdeling van emissieklasse wordt berekend op basis van het aantal in categorie N1, N2 en N3 (zie RDW website) die classificeert als voertuig: <ol style="list-style-type: none"> met emissieklasse Euro 4 met emissieklasse Euro 5 met emissieklasse Euro 6 en de volgende standaarden die niet aan een van bovenstaande emissieklassen voldoen ten opzichte van het totale aantal voertuigen die classificeert als vrachtwagen verbruikt voor het laden van voertuigen waar de organisatie eigenaar van is.

Materieel onderwerp	Sectorspecifieke KPI	Definitie
Materiaalinstromen incl. gebruik	Gemiddelde percentage recycled en bio-based materialen per ingekochte voertuig	Gemiddelde percentage recycled en bio-based materialen per ingekocht voertuig in categorie N1, N2 en N3 (zie RDW website) wordt berekend door deze informatie op te vragen bij de vrachtwagenleverancier (bijvoorbeeld in de vorm van een materiaalpaspoort). De percentages recycled en bio-based materialen worden bij elkaar opgeteld en vervolgens gedeeld door het aantal voertuigen in bezit van de organisatie.
	Hergebruik (reuse) en recycling rate voor gegenereerd afval	en Van de totale afvalstromen wordt in kaart gebracht welk deel daarvan gerecycled wordt en welk deel hergebruikt wordt. Dit wordt berekend door: a) totaal aan kg gerecycled afval b) totaal aan kg hergebruikt afval te delen door het totaal aan kg afval van de organisatie.
Arbeidsvoorwaarden	Percentage werknemers dat langer dan 12 maanden bij het bedrijf werkt	Deze KPI geeft inzicht in de retentie van werknemers en hoe goed de organisatie erin slaagt op talent binnen de organisatie te behouden. Dit percentage wordt berekend door het aantal werknemers (headcount) aan het einde van de periode die 12 maanden of langer in dienst zijn geweest te delen door het aantal werknemers (headcount) aan het begin van de periode en dit getal te vermenigvuldigen met 100.
Bescherming persoonsgegevens	Aantal cyberincidenten per jaar waarbij persoonsgegevens van werknemers zijn gelekt.	Het aantal cyberincidenten waarbij persoonsgegevens van werknemers zijn gelekt gedurende het rapportagejaar.
Werktijden	Gemiddelde aantal werkuren per dag van chauffeurs in eigen dienst en zzp	Het gemiddelde aantal werkuren per dag van chauffeurs in eigen dienst en zzp wordt berekend door allereerst de gemiddelde aantal werkuren per chauffeur in eigen dienst en zzp te berekenen op basis van totaal gewerkte uren in het rapportagejaar gedeeld door het aantal werkdagen. Vervolgens wordt dit bij elkaar opgeteld voor alle chauffeurs, waarna het totaal wordt gedeeld door het aantal chauffeurs.
Veiligheid en gezondheid - eigen personeel	Percentage werk-gerelateerde langdurig zieken binnen het totaal aantal zieken	Het percentage langdurig zieken wordt berekend door het aantal eigen werknemers dat zich langer dan 4 weken* aan aansluitend ziek heeft gemeld in het rapportagejaar. De belangrijkste reden voor afwezigheid zijn werk-gerelateerde ziektefactoren. Medewerkers die gedurende het jaar ziek waren en de organisatie gedurende het rapportagejaar hebben verlaten worden uitgesloten. * Volgens FNV is iemand langdurig ziek indien iemand langer dan vier weken niet kan werken.
	Aantal ongevallen onder eigen werknemers gedurende werkuren met ernstig letsel of erger als gevolg	Aantal ongevallen onder eigen werknemers gedurende werkuren welke ernstig letsel of erger als gevolg hebben. Ernstig letsel betreft een arbeidsongeval waarbij de betrokkene langer dan 24 uur in het ziekenhuis wordt opgenomen.
Training & vaardigheden - eigen personeel	Percentage werknemers dat training heeft gevolgd met betrekking tot rijvaardigheid en/of veiligheid gedurende het rapportagejaar	Aantal werknemers die (interne / externe) training hebben gevolgd met betrekking tot rijvaardigheid en/of veiligheid gedeeld door het totaal aantal werknemers.
Gelijke behandeling en kansen	Percentage man/vrouw eigen werknemers	Aantal vrouwen in dienst bij de organisatie als percentage van het totale aantal eigen werknemers. Deze berekening is gebaseerd op absolute aantallen. De personen waarvoor het geslacht niet bekend is gemaakt worden niet meegenomen in de noemer.
Werktijden onderaannemers	Gemiddelde aantal werkuren per dag van chauffeurs van onderaannemers tijdens ritten van de organisatie	Het gemiddelde aantal werkuren per dag van chauffeurs van onderaannemers tijdens ritten van de organisatie door de gemiddelde aantal werkuren per chauffeur te berekenen op basis van totaal gewerkte uren in het rapportagejaar gedeeld door het aantal werkdagen. Vervolgens wordt dit bij elkaar opgeteld voor alle chauffeurs, van onderaannemers tijdens ritten van de organisatie waarna het totaal wordt gedeeld door het aantal chauffeurs.
Veiligheid en gezondheid - onderaannemers	Aantal ongevallen gedurende werkuren met ernstig letsel of erger als gevolg voor chauffeurs van onderaannemer tijdens ritten van de organisatie	Aantal ongevallen gedurende werkuren met chauffeurs van onderaannemers tijdens ritten van de organisatie welke ernstig letsel of erger als gevolg hebben. Ernstig letsel betreft een arbeidsongeval waarbij de betrokkene langer dan 24 uur in het ziekenhuis wordt opgenomen.
Training en vaardigheden - onderaannemers	Percentage werknemers van onderaannemers dat training heeft gevolgd met betrekking tot rijvaardigheid en/of veiligheid gedurende het rapportagejaar	Aantal werknemers (chauffeurs) van onderaannemers die ritten hebben gereden voor de organisatie welke (interne / externe) training hebben gevolgd met betrekking tot rijvaardigheid en/of veiligheid, gedeeld door het totaal aantal chauffeurs van onderaannemers die zijn ingezet voor ritten van de organisatie.
Verkeersongelukken	Aantal verkeersongevallen met personen door vrachtverkeer van de organisatie (eigen chauffeurs en zzp'ers) (a) Aantal gevallen met (ernstig) letsel tot gevolg (b) Aantal gevallen met de dood tot gevolg (inclusief kwalitatieve toelichting over gebeurtenissen)	Aantal verkeersongevallen met personen door vrachtverkeer van de organisatie in het rapportagejaar (eigen chauffeurs en zzp'ers/charters) (a) aantal gevallen met (ernstig) letsel tot gevolg (b) aantal gevallen met dood tot gevolg (Geef een kwalitatieve toelichting over gebeurtenissen)
Bedrijfscultuur	Percentage werknemers die training hebben gevolgd mbt de gedragscode, klokkenluiders regeling en andere beleidsregels	Dit percentage wordt berekend door het aantal werknemers dat een training of e-learning over beleidsregels (zoals gedragscode, klokkenluidersregeling) heeft voltooid gedeeld door het totaal aantal werknemers en dit getal te vermenigvuldigen met 100.

Materieel onderwerp	Materieel onderwerp	IRO	Impact richting	CSRD toelichtingsvereisten (DR)
Klimaatverandering & energie	Negatieve impact op klimaatverandering door broeikasgasemissies van eigen operaties (scope 1 & 2)	Actuele impact	-	ESRS E1 Climate change Governance <ul style="list-style-type: none"> DR related to ESRS 2 GOV-3 Integration of sustainability-related performance in incentive schemes Strategy <ul style="list-style-type: none"> DR E1-1 – Transition plan for climate change mitigation DR related to ESRS 2 SBM-3 – Material impacts, risks and opportunities and their interaction with strategy and business model Impact, risk and opportunity management <ul style="list-style-type: none"> DR related to ESRS 2 IRO-1 – Description of the processes to identify and assess material climate-related impacts, risks and opportunities DR E1-2 – Policies related to climate change mitigation and adaptation DR E1-3 – Actions and resources in relation to climate change policies Metrics and targets <ul style="list-style-type: none"> DR E1-4 – Targets related to climate change mitigation and adaptation DR E1-5 – Energy consumption and mix DR E1-6 – Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions DR E1-7 – GHG removals and GHG mitigation projects financed through carbon credits DR E1-8 – Internal carbon pricing DR E1-9 – Anticipated financial effects from material physical and transition risks and potential climate-related opportunities
	Fysieke risico's van klimaatverandering door extreme weersomstandigheden (natuurlijke rampen en gevaren) die transport kunnen verstoren	Risico		
	Negatieve impact op klimaatverandering door broeikasgasemissies in de waardeketen (scope 3)	Actuele impact	-	
	Risico van disrupties en prijsstijgingen van grondstoffen t.g.v. klimaatverandering (transitierisico)	Risico		
	Kans op verbeterde reputatie en meer financieringsmogelijkheden door een voorloper te zijn in de energietransitie	Kans		
	Risico van stijgende brandstofprijzen door accijnzen of andere heffingen tegen klimaatverandering (transitierisico)	Risico		
Vervuiling door slijtage banden	Risico van schaarste aan (groene) elektriciteit door congestie van het stroomnet (hogere kosten of disruptie in operaties) (transitierisico)	Risico		
	Negatieve impact op mens en milieu door slijtage van autobanden waarbij microplastics ontstaan	Actuele impact	-	ESRS E2 Pollution
Vervuiling verkrijgen grondstoffen en productie vrachtwagens en overig materieel	Negatieve impact op milieu bij het verkrijgen van grondstoffen en de productie van vrachtwagens en overig materieel	Actuele impact	-	Impact, risk and opportunity management <ul style="list-style-type: none"> DR related to ESRS 2 IRO-1 – Description of the processes to identify and assess material pollution-related impacts, risks and opportunities DR E2-1 – Policies related to pollution DR E2-2 – Actions and resources related to pollution
Luchtvervuiling vrachtwagens	Negatieve impact op mens & milieu door verbranding van brandstoffen en slijtage van banden (luchtvervuiling door bv SO _x , Nox, PM)	Actuele impact	-	Metrics and targets <ul style="list-style-type: none"> DR E2-3 – Targets related to pollution DR E2-4 – Pollution of air, water and soil (see paragraph 28b for datapoint on microplastics) DR E2-6 – Anticipated financial effects from pollution-related impacts, risks and opportunities
	Risico op toenemende regelgeving omtrent luchtkwaliteit (toenemende kosten, boetes, vergunningen)	Risico		
Materiaalinstromen incl. gebruik	Negatieve impact op het milieu door materiaalinstromen (bijv. staal, ijzer) voor productie vrachtwagens en overig materieel	Actuele impact	-	ESRS E5 Resource use and circular economy
	Risico van schaarste voor niet-hernieuwbare materialen door negatieve impact op klimaat (disruptie of prijsstijgingen voor productie)	Risico		
Onderhoud en reparatie vrachtwagens	Positieve impact op het milieu door het verminderen van materiaalgebruik en afval door onderhoud en reparatie	Actuele impact	+	Impact, risk and opportunity management <ul style="list-style-type: none"> DR related to ESRS 2 IRO-1 – Description of the processes to identify and assess material resource use and circular economy-related impacts, risks and opportunities DR E5-1 – Policies related to resource use and circular economy DR E5-2 – Actions and resources related to resource use and circular economy Metrics and targets <ul style="list-style-type: none"> DR E5-3 – Targets related to resource use and circular economy DR E5-4 – Resource inflows DR E5-5 – Resource outflows DR E5-6 – Anticipated financial effects from resource use and circular economy-related impacts, risks and opportunities

Om te voldoen aan CSRD dienen CSRD-plichtige bedrijven zelf een dubbele materialiteitsanalyse uit te voeren en voor de materiële impacts, risico's en kansen te bepalen aan welke toelichtingsvereisten (Disclosure Requirements) uit de ESRS standaarden moet worden voldaan. De algemene toelichtingsvereisten uit ESRS 2 zijn van toepassing voor elk CSRD-plichtige bedrijf, inclusief de minimale toelichtingsvereisten (Minimum Disclosure Requirements) die moeten worden toegepast voor het beleid, actieplannen, KPI's en doelstellingen voor alle materiële impacts, risico's en kansen.

Materieel onderwerp	Materieel onderwerp	IRO	Impact richting	CSRD toelichtingsvereisten (DR)
Arbeidsvoorwaarden	Positieve impact op het welzijn van werknemers door goede arbeidsomstandigheden en –voorwaarden	Actuele impact	+	ESRS S1 Own workforce Strategy <ul style="list-style-type: none"> DR related to ESRS 2 SBM-2 – Interests and views of stakeholders DR related to ESRS 2 SBM-3 – Material impacts, risks and opportunities and their interaction with strategy and business model Impacts, risks and opportunities management <ul style="list-style-type: none"> DR S1-1 – Policies related to own workforce DR S1-2 – Processes for engaging with own workers and workers' representatives about impacts DR S1-3 – Processes to remediate negative impacts and channels for own workers to raise concerns DR S1-4 – Taking action on material impacts on own workforce, and approaches to mitigating material risks and pursuing material opportunities related to own workforce, and effectiveness of those actions Metrics and targets <ul style="list-style-type: none"> DR S1-5 – Targets related to managing material negative impacts, advancing positive impacts, and managing material risks and opportunities DR S1-6 – Characteristics of the undertaking's employees DR S1-7 – Characteristics of non-employee workers in the undertaking's own workforce DR S1-8 – Collective bargaining coverage and social dialogue DR S1-9 – Diversity metrics DR S1-10 – Adequate wages DR S1-11 – Social protection DR S1-13 – Training and skills development metrics DR S1-14 – Health and safety metrics DR S1-15 – Work-life balance metrics DR S1-16 – Compensation metrics (pay gap and total compensation) DR S1-17 – Incidents, complaints and severe human rights impacts
	Kans op het aantrekken/behouden van talent en hogere werknemers-tevredenheid door goede arbeidsomstandigheden en –voorwaarden	Kans		
Bescherming persoonsgegevens	Negatieve impact op welzijn van werknemers door cyber-bedreigingen of onjuiste bescherming persoonsgegevens	Potentiële impact	-	
Werktijden	Negatieve impact op welzijn chauffeurs door te lange werktijden of gebrek aan rustpauzes eigen personeel	Potentiële impact	-	
Veiligheid en gezondheid - eigen personeel	Negatieve impact op (mentale) gezondheid en veiligheid eigen personeel (onprettige situaties, gebrek aan beweging, stress)	Potentiële impact	-	
	Negatieve impact op (fysieke) gezondheid en veiligheid van eigen personeel door ongelukken	Potentiële impact	-	
Training & vaardigheden - eigen personeel	Risico op sancties/financieel verlies/reputatieschade door het niet naleven gezondheids- en veiligheidsvoorschriften (aansprakelijkheid)	Risico		
	Positieve impact op welzijn en ontwikkeling door focus op training en vaardigheden eigen personeel	Actuele impact	+	
Gelijke behandeling en kansen	Kans op het aantrekken/behouden van talent en hogere werknemers-tevredenheid t.g.v. het verbeteren van gelijke behandeling en kansen voor eigen personeel	Kans		
Werktijden onderaannemers	Negatieve impact op welzijn onderaannemers door te lange werktijden of gebrek aan rustpauzes	Potentiële impact	-	
Veiligheid en gezondheid - onderaannemers	Negatieve impact op de (mentale) gezondheid en veiligheid van personeel van onderaannemers (lange dagen of onprettige situaties)	Potentiële impact	-	
Training en vaardigheden - onderaannemers	Negatieve impact op gezondheid en veiligheid door gebrek aan training en/of vaardigheidsontwikkeling	Potentiële impact	-	
	Kans op verbetering kwaliteit van werk en toename productiviteit werknemers als gevolg van goede training en vaardigheidsontwikkeling	Kans		

Om te voldoen aan CSRD dienen CSRD-plichtige bedrijven zelf een dubbele materialiteitsanalyse uit te voeren en voor de materiële impacts, risico's en kansen te bepalen aan welke toelichtingsvereisten (Disclosure Requirements) uit de ESRS standaarden moet worden voldaan. De algemene toelichtingsvereisten uit ESRS 2 zijn van toepassing voor elk CSRD-plichtige bedrijf, inclusief de minimale toelichtingsvereisten (Minimum Disclosure Requirements) die moeten worden toegepast voor het beleid, actieplannen, KPI's en doelstellingen voor alle materiële impacts, risico's en kansen.

Materieel onderwerp	Materieel onderwerp	IRO	Impact richting	CSRD toelichtingsvereisten (DR)
Verkeersongelukken	Negatieve impact op veiligheid en gezondheid van mensen bij verkeersongevallen door vrachtverkeer	Potentiële impact	-	ESRS 2 General disclosures Impact, risk and opportunity management <ul style="list-style-type: none"> Minimum disclosure requirement - Policies MDR-P – Policies adopted to manage material sustainability matters Minimum disclosure requirement - Actions MDR-A – Actions and resources in relation to material sustainability matters Metrics and targets <ul style="list-style-type: none"> Minimum disclosure requirement – Metrics MDR-M – Metrics in relation to material sustainability matters Minimum disclosure requirement – Targets MDR-T – Tracking effectiveness of policies and actions through targets
	Positieve impact op stakeholders door actief handhaven gedragscode, beleidsregels, en bescherming klokkenluiders	Actuele impact	+	ESRS G1 Business conduct Governance <ul style="list-style-type: none"> DR related to ESRS 2 GOV-1 – The role of the administrative, supervisory and management bodies
Bedrijfscultuur	Kans op verbeterde reputatie en/of hogere werknemerstevredenheid (handhaven gedragscode, naleven beleidsregels)	Kans		Impact, risk and opportunity management <ul style="list-style-type: none"> DR related to ESRS 2 IRO-1 – Description of the processes to identify and assess material impacts, risks and opportunities DR G1-1– Corporate culture and business conduct policies and corporate culture

Om te voldoen aan CSRD dienen CSRD-plichtige bedrijven zelf een dubbele materialiteitsanalyse uit te voeren en voor de materiële impacts, risico's en kansen te bepalen aan welke toelichtingsvereisten (Disclosure Requirements) uit de ESRS standaarden moet worden voldaan. De algemene toelichtingsvereisten uit ESRS 2 zijn van toepassing voor elk CSRD-plichtige bedrijf, inclusief de minimale toelichtingsvereisten (Minimum Disclosure Requirements) die moeten worden toegepast voor het beleid, actieplannen, KPI's en doelstellingen voor alle materiële impacts, risico's en kansen.