

### Vierde voortgangsrapportage CO<sub>2</sub>-emissiereductie.



Met deze nieuwsbrief willen we weer kort de voortgang aangeven van onze CO<sub>2</sub>-emissie en het reductieplan.

Met de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder en de CO<sub>2</sub>-Footprint zijn de hoeveelheden CO<sub>2</sub>-uitstoot in kaart gebracht, die wij door onze werkzaamheden veroorzaken. Om de uitstoot terug te dringen, hebben we vervolgens een aantal doelstellingen gesteld.

Dat alles moet leiden tot een vermindering van het brandstof- en energieverbruik, dus ook van de CO<sub>2</sub>-emissie.

In 2018 is gestart met de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder en is een footprint gemaakt. 2018 gaat daarmee het basisjaar. Inmiddels is ook een footprint gemaakt over de eerste helft van 2020. Daarvan in deze nieuwsbrief de hoeveelheden en een vergelijk met het basisjaar.

**De totale emissie van CO<sub>2</sub> vanuit scope 1 & 2 is gemeten en berekend tot een totaal van 208,6 ton CO<sub>2</sub>.** De emissies worden door de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder verdeeld in scope 1 en scope 2.

#### Scope 1

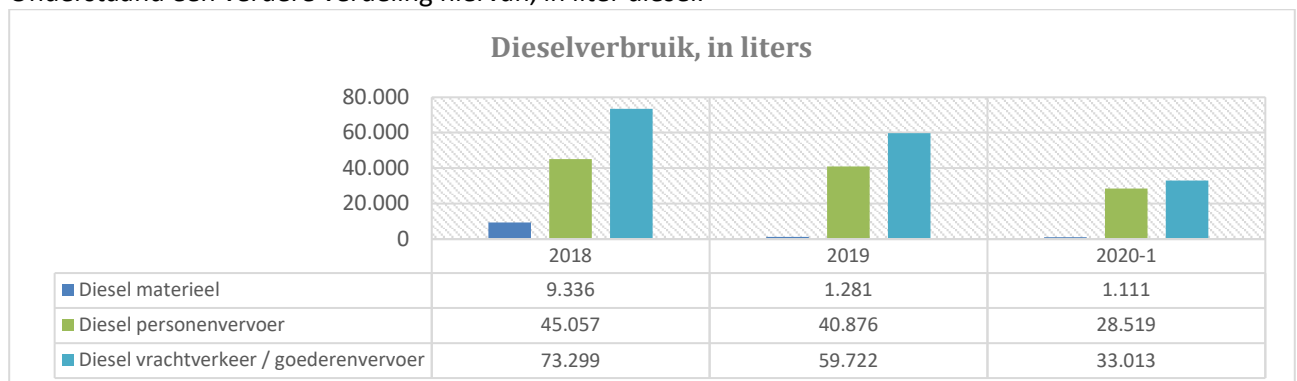
Scope 1 beschrijft de hoeveelheid CO<sub>2</sub>-uitstoot welke wordt veroorzaakt door ons eigen brandstofverbruik, zowel voor het wagenpark als voor de machines. Daarnaast wordt ook de uitstoot door het gasverbruik en door het gebruik van airco / koeling meegenomen.

De directe emissie van CO<sub>2</sub> vanuit scope 1 is gemeten en berekend als 207,5 ton CO<sub>2</sub>, 99,5% van de totale footprint.

#### Brandstofgebruik van het wagenpark en machinepark

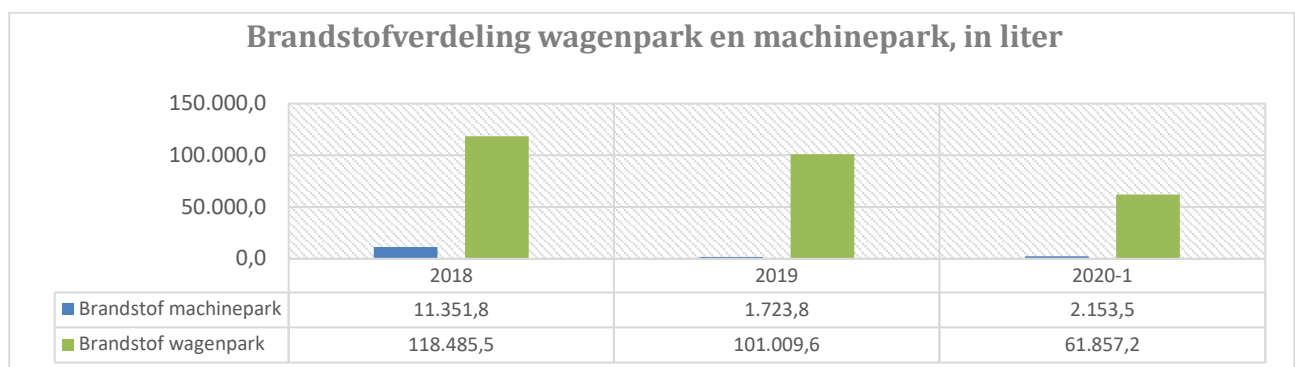
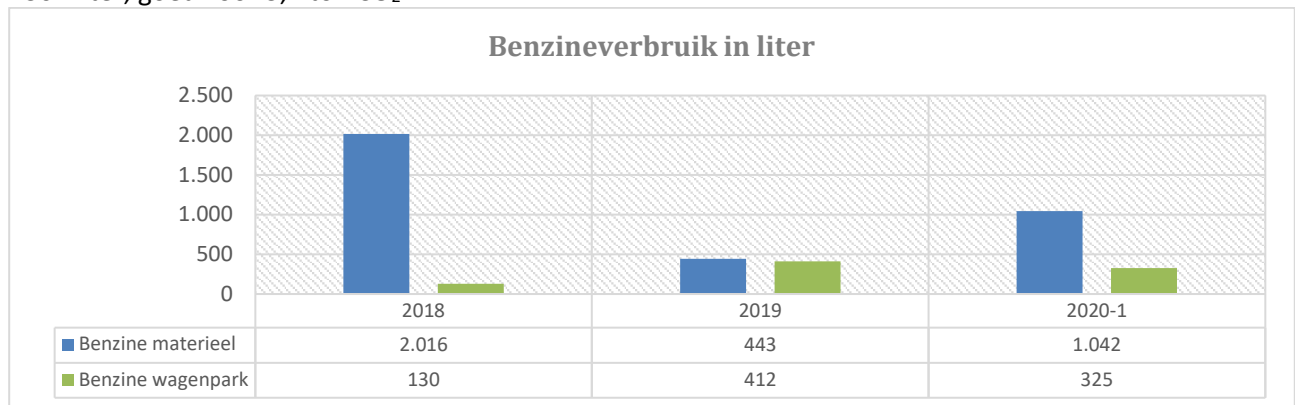
In de registratie is onderscheid gemaakt tussen verbruik in het wagenpark en machinepark. Het is daardoor te benoemen hoeveel brandstof er voor het wagenpark en hoeveel voor het machinepark verbruikt is. Dit is ook in 2020 zo doorgezet. Er wordt gebruik gemaakt van benzine en diesel. Gassen worden niet gebruikt. Diesel is veruit de meest gebruikte brandstof. In totaal is voor het wagenpark en machinepark samen 62.643 liter diesel verbruikt.

Onderstaand een verdere verdeling hiervan, in liter diesel.



Het gehele diesilverbruik leidt in totaal tot 202,3 ton CO<sub>2</sub>, 97,5% van de scope 1 emissie! 198,7 ton hiervan komt voort uit het wagenpark. De rest, 3,6 ton CO<sub>2</sub>, is ingezet voor machines.

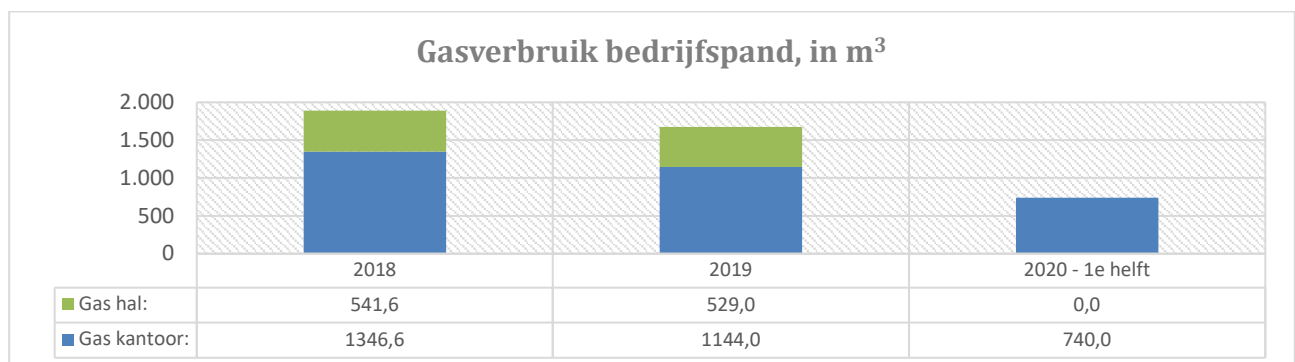
Naast het dieselverbruik is er ook benzine verbruikt voor de kleinere machines en wagenpark; in totaal 1367 liter; goed voor 3,7 ton CO<sub>2</sub>.



### Brandstof energie bedrijfspand

Het bedrijfspand (kantoor & hal) wordt verwarmd middels een gasinstallatie. Sinds begin 2019 worden meterstanden bijgehouden, minimaal per half jaar. Daaruit volgt het verbruik per half jaar. Zo ook voor de eerste helft van 2020. In de hal is in de eerste helft van 2020 geen gas verbruikt.

Dit heeft in totaal geleid tot 1,4 ton CO<sub>2</sub>-emissie, 0,7% van de scope 1 emissie.

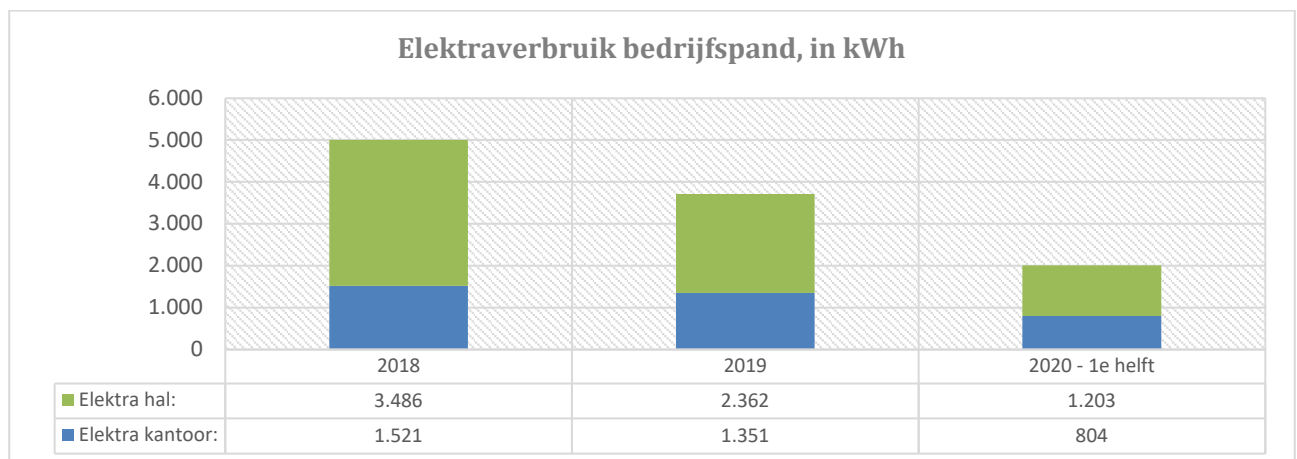


### Scope 2

De indirecte CO<sub>2</sub>-emissie is gemeten en berekend en komt tot een totaal van 1,1 ton CO<sub>2</sub>.

#### Elektriciteitsgebruik

Vanaf 2019 worden meterstanden bijgehouden, waarmee het verbruik van is bepaald. Zo ook in de eerste helft van 2020. Er wordt gebruik gemaakt van grijze stroom. Dit heeft in totaal geleid tot 1,1 ton CO<sub>2</sub>-emissie, 100% van de scope 2 emissie.



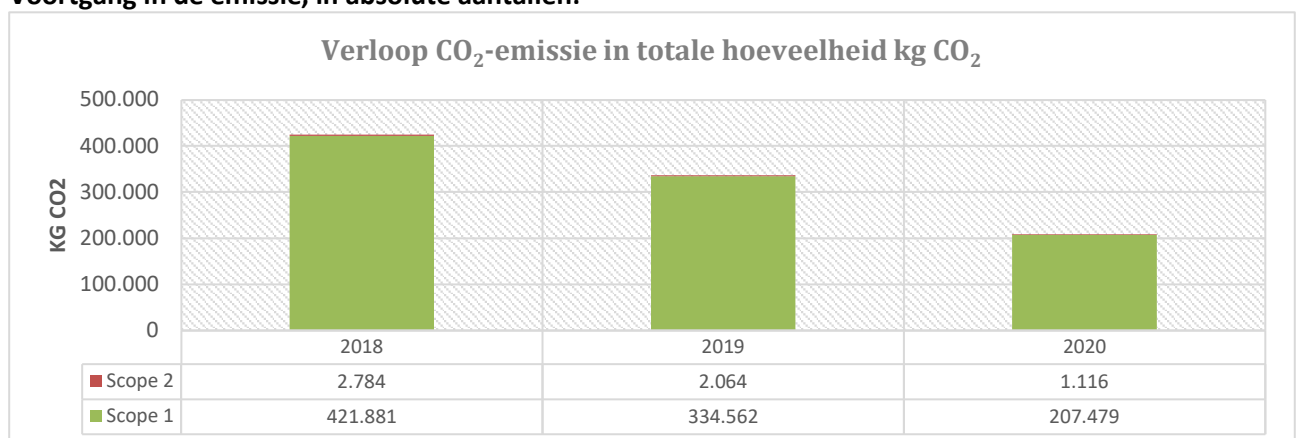
### Doelstellingen en voortgang

Om de emissie te verlagen, hebben we voor de komende jaren doelstellingen opgesteld. Hieronder een kort overzicht daarvan. Mogelijk gaat dit de komende tijd, door nieuwe ontwikkelingen of inzichten, nog wat wijzigen.

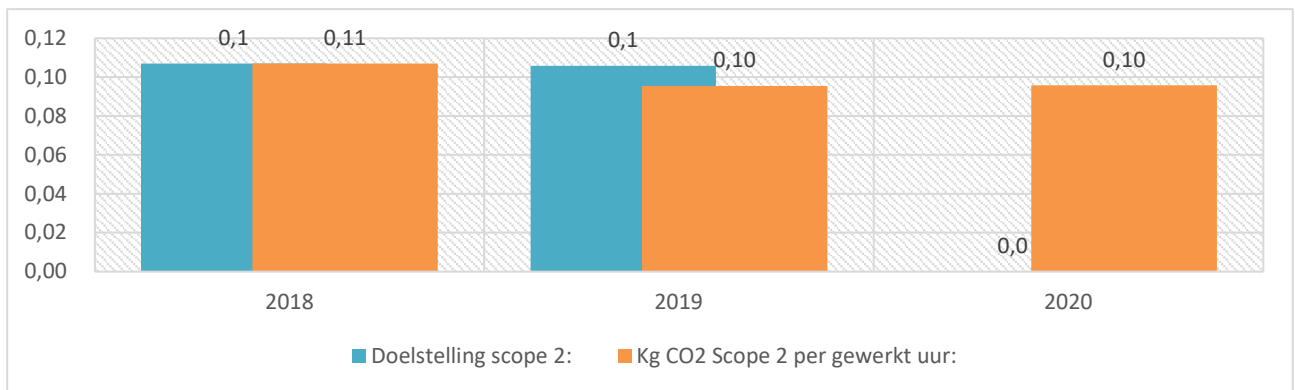
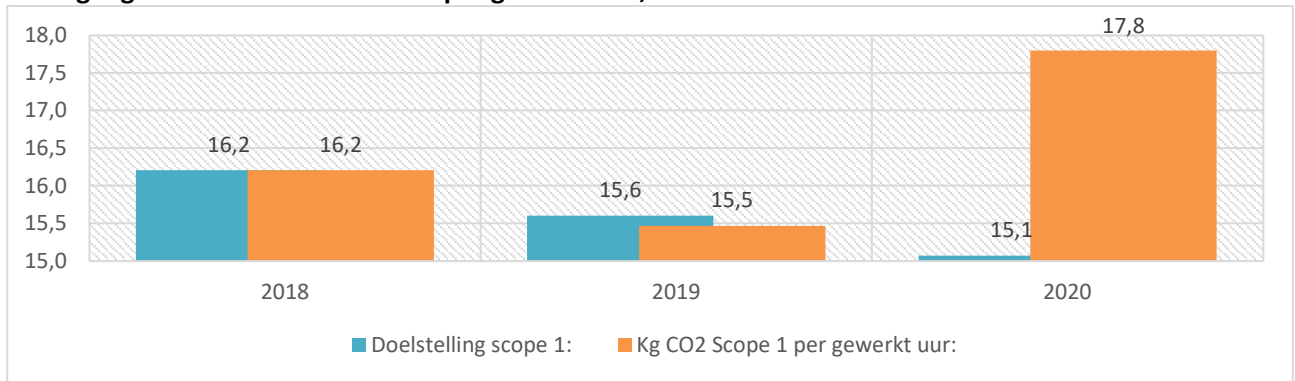
Belangrijk onderdeel hierin is de bewustwording van iedereen met betrekking tot de manier waarop we machines inzetten en ons rijgedrag. Door iets zuiniger te rijden en machines niet onnodig te laten draaien, kunnen we zeker al een nodige brandstof (en dus CO<sub>2</sub>-uitstoot) besparen!

De totale emissie van 2018 en 2019 en de eerste helft van 2020:

#### Voortgang in de emissie, in absolute aantallen:



### Voortgang in de reductie in emissie per gewerkt uur, na de eerste helft van 2020:



Daaruit is op te maken dat de emissie per uur niet meer aansluit bij de doelstelling! De oorzaak hiervoor ligt vooral in de toename van het aantal ingezette voertuigen, vooral ook als gevolg van Coronamaatregelen...