

Zesde voortgangsrapportage CO₂-emissiereductie.



Met deze nieuwsbrief willen we weer kort de voortgang aangeven van onze CO₂-emissie en het reductieplan.

Met de CO₂-Prestatieladder en de CO₂-Footprint zijn de hoeveelheden CO₂-uitstoot uitgerekend, die wij met onze inzet en 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 CO₂-emissie.

In 2018 is gestart met de CO₂-Prestatieladder en is een footprint gemaakt. 2018 is daarmee het referentiejaar. Halverwege dit jaar hebben we weer de tussenstand opgemaakt over de eerste helft van het jaar. Daarvan in deze nieuwsbrief de hoeveelheden en een vergelijking met het referentiejaar.

De totale emissie van CO₂ vanuit scope 1, 2 en de scope 3 business travel is gemeten en berekend tot een totaal van 184,8 ton CO₂.

De emissies worden door de CO₂-Prestatieladder verdeeld in scope 1 en scope 2 en – sinds vorig jaar - ook in Business Travel (ook wel scope 3).

Scope 1

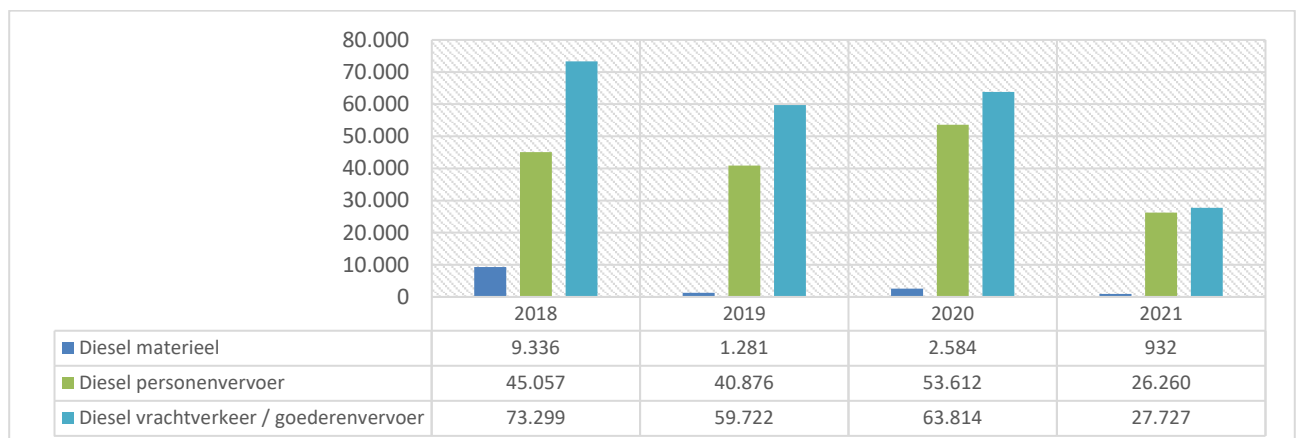
Scope 1 beschrijft de hoeveelheid CO₂-uitstoot welke wordt veroorzaakt door ons eigen brandstofverbruik, zowel voor het wagenpark als voor de machines en het gasverbruik.

De directe emissie van CO₂ vanuit scope 1 is gemeten en berekend als **183,7 ton CO₂, 99,4%** van de totale footprint en daarmee veruit onze grootste emissiebron.

Brandstofgebruik van het wagenpark en machinepark

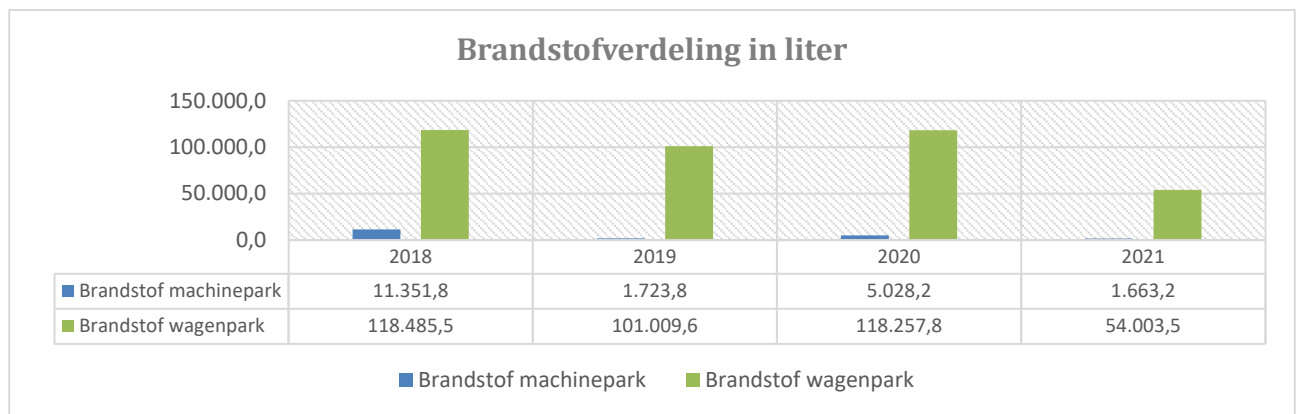
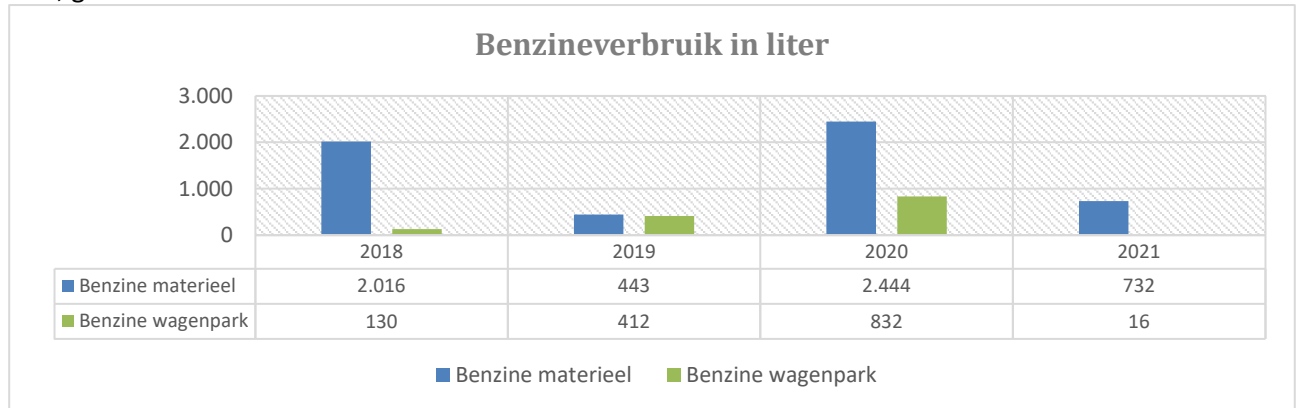
In de registratie is onderscheid gemaakt tussen verbruik in het wagenpark en machinepark. Het is daardoor te benoemen hoeveel brandstof er voor het wagenpark en hoeveel voor het machinepark verbruikt is. Dit is ook in 2021 zo doorgezet. Er wordt gebruik gemaakt van benzine en diesel. Gassen worden niet gebruikt. Diesel is veruit de meest gebruikte brandstof. In totaal is voor het wagenpark en machinepark samen 54.919 liter diesel verbruikt.

Onderstaand een verdere verdeling hiervan, in liter diesel.



Het gehele diesilverbruik leidt in totaal tot 179,1 ton CO₂, 97,5% van de scope 1 emissie! 176,1 ton hiervan komt voort uit het wagenpark. De rest, 3 ton CO₂, is ingezet voor machines.

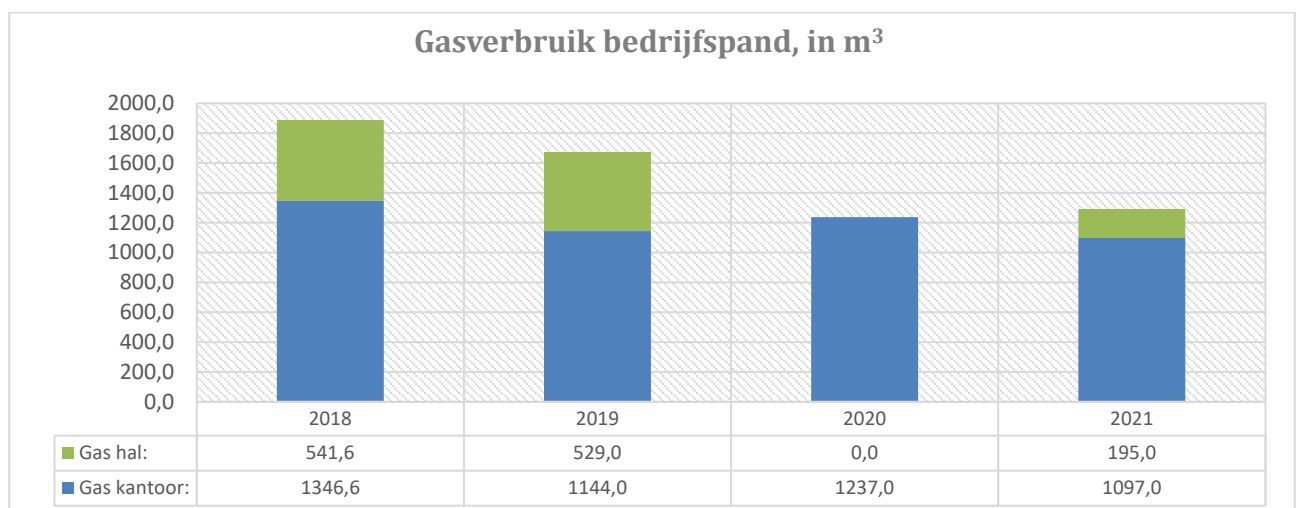
Naast het diesilverbruik is er ook benzine verbruikt voor de kleinere machines en wagenpark; in totaal 748 liter; goed voor 2 ton CO₂.



Brandstof energie bedrijfspand

Sinds begin 2019 worden meterstanden bijgehouden, minimaal per half jaar. Daaruit volgt ook het verbruik per jaar. Zo ook tot halverwege 2021. In de hal is in 2021 weer een beetje gas verbruikt, terwijl dat eerder niet het geval was.

Dit heeft in totaal geleid tot 2,3 ton CO₂-emissie, 0,6% van de scope 1 emissie.



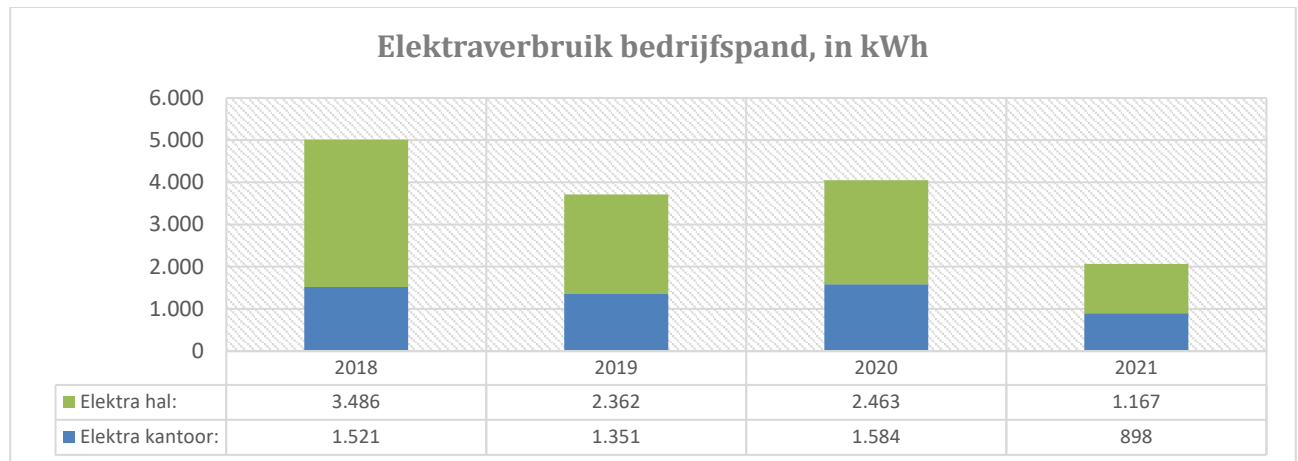
Scope 2

De indirecte CO₂-emissie is gemeten en berekend en komt tot een totaal van 1,1 ton CO₂.

Elektriciteitsgebruik

Hiervoor worden meterstanden bijgehouden, waarmee het verbruik van per jaar is bepaald. Zo ook in de eerste helft van 2021.

Er wordt gebruik gemaakt van grijze stroom. Dit heeft in totaal geleid tot 1,1 ton CO₂-emissie, 100% van de scope 2 emissie.



Scope 3 / Business Travel: Indirecte overige CO₂-emissie

De CO₂-emissie vanuit de Business Travel is meegenomen in de bepalingen, maar er is dit eerste half jaar geen scope 3 'Business Travel' emissie.

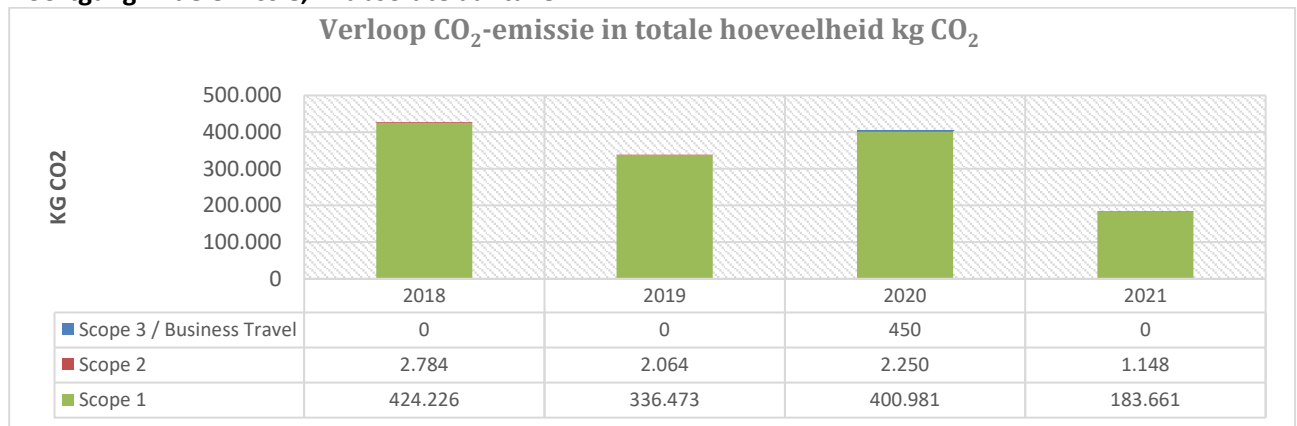
Doelstellingen en voortgang

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

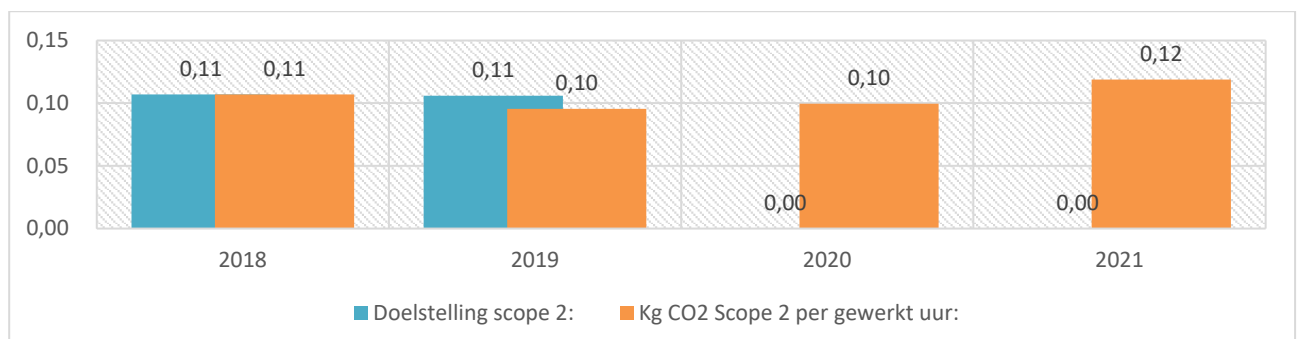
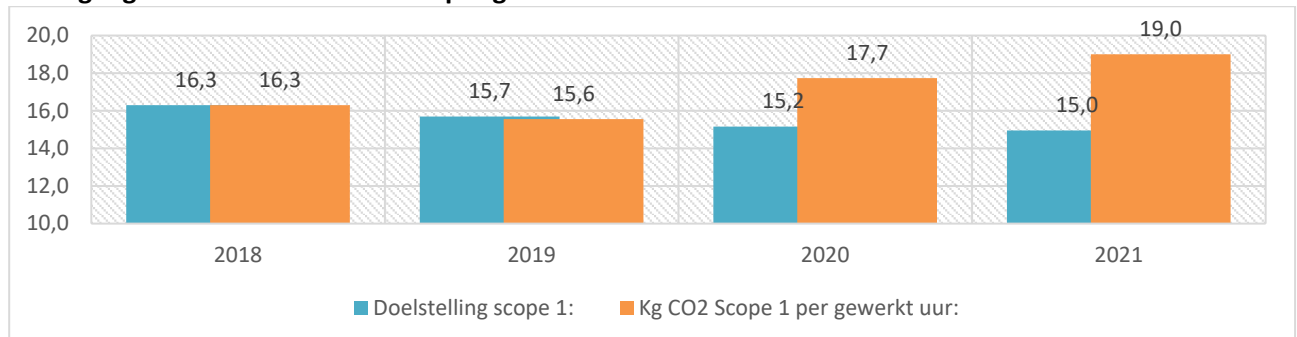
Belangrijk onderdeel hierin is de bewustwording van iedereen met betrekking tot de manier waarop we machines inzetten en ons rijgedrag. Door iets zuiniger te rijden en machines niet onnodig te laten draaien, kunnen we zeker al een nodige brandstof (en dus CO₂-uitstoot) besparen!

De totale emissie van de afgelopen jaren, incl. eerste helft 2021:

Voortgang in de emissie, in absolute aantallen:



Voortgang in de reductie in emissie per gewerkt uur:



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... Carpoolen is niet of minder mogelijk, waardoor veel meer inzet van voertuigen nodig was.

Binnen scope 2 is de doelstelling om over te stappen op groene stroom nog altijd onhaalbaar gebleken.