



VOORTGANGSRAPPORTAGE REDUCTIEDOELSTELLINGEN SCOPE 1.2& 3

2020
TOTAAL

4.B.1 en 5.B.2
De Wilde NL
01-03-2021
Versie 1



Colofon

Opgesteld	N. Bok	Paraaf	
Vrijgegeven	J.A.G. de Wilde	Paraaf	
Datum	01-03-2021		

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	3
1.1	Verantwoordelijke	3
1.2	Meetgegevens	3
1.3	Borging.....	3
1.4	Wijzigingen t.o.v. voorgaande rapportages.....	3
2.	DOELSTELLINGEN EN RESULTATEN	4
2.1	Doelstelling 1: Scope 1 CO ₂ -reductie gasverbruik	4
2.2	Doelstelling 2: Scope 1 CO ₂ - reductie brandstofverbruik materieel	4
2.3	Doelstelling 3: Scope 1 CO ₂ -reductie brandstofverbruik personenauto's en bestelbussen	5
2.4	Doelstelling 4: Scope 2 CO ₂ -reductie elektriciteit.....	5
2.5	Subdoelstelling 5: Scope 3 ketenanalyse "extern transport".....	6
2.6	Overige doelstellingen voortkomend uit de SKAO maatregellijst	7
3.	PLAN VAN AANPAK REDUCTIE CO ₂ -EMISSIONS	9
3.1	Plan van aanpak reductie CO ₂ -emissies voor scope 1 + 2 voor 2019.....	9
3.2	Plan van aanpak reductie CO ₂ -emissies voor scope 3	10

1. INLEIDING

Deze voortgangsrapportage beschrijft voor scope 1,2 en 3 de beoogde CO₂-reductiedoelstellingen voor De Wilde NL op basis van 4.B.1 en 5.B.2 van CO₂-prestatieladder niveau 5 (versie 3.1). Er is een bijhorend plan van aanpak opgesteld, incl. de te nemen maatregelen. Doelstellingen zijn uitgedrukt in absolute getallen of percentages ten opzichte van het referentiejaar 2017 en binnen het vastgestelde termijn [01 januari t/m 31 december 2020](#).

Eisen uit handboek CO₂-prestatieladder versie 3.1

4.B.1 Het bedrijf heeft voor scope 3, op basis van 2 analyses uit 4.A.1, CO₂-reductiedoelstellingen geformuleerd of bedrijf heeft voor scope 3, op basis van 2 materiële GHG-genererende (ketens van) activiteiten CO₂-reductiedoelstellingen geformuleerd. Er is een bijhorend plan van aanpak opgesteld inclusief de te nemen maatregelen. Doelstellingen zijn uitgedrukt in absolute getallen of percentages ten opzichte van een referentiejaar en binnen een vastgelegde termijn.

5.B.2 Het bedrijf rapporteert minimaal 2x per jaar zijn emissie-inventaris scope 1,2 & 3 gerelateerde CO₂-emissies (intern en extern) alsmede de vooruitgang in reductiedoelstellingen, voor het bedrijf en de projecten.

1.1 Verantwoordelijke

De verantwoordelijke binnen De Wilde NL voor de CO₂ prestatieladder, in het algemeen en de voortgangsrapportage in het bijzonder, is de KAM-Coördinator.

1.2 Meetgegevens

Er is gebruik gemaakt van gegevens uit alle projecten binnen De Wilde NL en haar hoofdkantoor in 2019.
Periode: 01 januari t/m 31 december 2020

In de meetperiode 2020 waren er:

Fulltime bij De Wilde: 22 FTE

Parttime bij De Wilde: 3,5 FTE

Technics: 2 FTE

MIH: 1,8 FTE

Nuluren bij De Wilde: 6 FTE

Totaal: 29,3 FTE excl. Nuluren-contracten

Totaal: 35,3 FTE incl. Nuluren-contracten

1.3 Borging

Elk half jaar rapporteert De Wilde NL de voortgang ten opzichte van de CO₂-reductiedoelstellingen en bijhorende maatregelen.

Tijdens de jaarlijks te houden interne energiebeoordeling en de tussentijdse interne audits zal getracht worden de scope 1, 2 en 3 rapportages te beoordelen. Tijdens deze beoordeling zullen de data en de bronnen die gebruikt zijn, gecontroleerd worden op eventuele aanpassingen.

1.4 Wijzigingen t.o.v. voorgaande rapportages

Emissiefactoren zijn aangepast volgens nieuwe factoren www.CO2emissiefactoren.nl conform versie 3.1 CO₂-prestatieladder. Hierdoor kunnen zowel de doelstellingen, als de resultaten beïnvloedt zijn.

Vanaf 2020 zal ook de informatievoorziening en de borging daarvan anders aangepakt worden. Zie energiemangementplan.

2. DOELSTELLINGEN EN RESULTATEN

De Wilde NL heeft zich de volgende CO₂-reductiedoelstellingen opgelegd. Deze komen voort uit de Managementreview 2019 en zijn opgenomen in het document doelstellingen_kansenregister_CO₂.

2.1 Doelstelling 1: Scope 1 CO₂-reductie gasverbruik

Doelstelling: Het verlagen van CO₂-emissie afkomstig uit het gasverbruik op het hoofdkantoor Vianen met 1% per jaar.

Gas	werkplaats m2	kantoor m2	m3	ton CO2	kg CO2/M2	index kg CO2/m2
2017-1 (Vianen)	1498	1378	7120	13,4	4,66	100
2017 t (Vianen)	1498	1378	13022	24,6	8,55	100
2020-1 (Vianen)	1498	1378	8797	14	4,87	104
2020 t (Vianen)	1498	1378	15686	25,6	8,90	104

Conclusie:

Totaal 2020 is het gasverbruik nog net iets hoger dan in het referentiejaar 2017. Wel iets het t.o.v. 2019 flink gedaald. Hier is een daling van 17% vast te stellen. T.o.v. 2017 is er nog een kleine stijging van 4%. De stabiele cijfers in 2020 zijn te verklaren met de toename van werk gerelateerde activiteiten in en rondom de loods en op het werkterrein. Door nieuwe markten fabriceren wij prefab bouw op onze locatie in Vianen waardoor er meer doorloop in de hal is en de deuren vaker open en dicht worden gedaan. Ook de frequentie van het laden en lossen is verhoogd door het meerwerk in en rond de loods. Een tweede factor is Technics die niet binnen De Wilde NL valt maar wel meegenomen wordt in de totale cijfers omdat ze samen met ons het bedrijfspand delen. Ook zij verrichten steeds meer werkzaamheden in hun loods in Vianen waardoor het gasverbruik zeker te verklaren is. Dit zal in de toekomst zeker nog toenemen aangezien Technics op zoek is naar een extra medewerker metaalbewerking. Dit gaat in 2021 vormen aannemen. De slimme gasmeters zijn in verband met corona tijdelijk uitgesteld omdat de cijfers in 2020 toch flink gedaald zijn.

2.2 Doelstelling 2: Scope 1 CO₂- reductie brandstofverbruik materieel

Doelstelling: Het verlagen van CO₂-emissie afkomstig uit het brandstofverbruik van het materieel.

Brandstof Materieel	getankt	ton CO2	index ton CO2
2017-1	6524	18,1	100
2017 totaal	15026	43,1	100
2020-1	13087	33,1	183
2020 totaal	23123,0	58,0	135

Diesel materieel	getankt	ton CO2	index ton CO2
2017-1	4490	14,5	100
2017 totaal	11512	37,2	100
2020-1	9606	26,2	181
2020 totaal	16056,0	42,5	114

Conclusie:

Het verbruik van brandstof voor onze machines is direct afhankelijk van de inzet van materieel en dan voornamelijk met de grote aggregaten. Hoe meer buitendienststellingen wij hebben of hoe groter onze projecten zijn, hoe hoger het verbruik. Er is in geheel 2020 **8097 meer diesel** verbruikt dan in 2017. Toch zijn de tonnages CO₂ in verhouding minder hard gestegen. Dat komt door het gebruik van Blauwe diesel op onze projecten. In 2020 is helemaal geen gewone diesel ingezet voor machines en aggregaten. Vanaf 2021 willen wij een combinatie van B20 en B100 toepassen om onze reductiemogelijkheden te verhogen.

Er is wel te zien dat De Wilde in de 2^e helft van 2020 weer flink gedaald is t.o.v. de 1^e helft 2020.

2.3 Doelstelling 3: Scope 1 CO₂-reductie brandstofverbruik personenauto's en bestelbussen

Doelstelling: Het verhogen van gereden kilometers per getankte liters: 1 op 11,5

Brandstof wagenpark	getankt	gereden km	1 op	l/100	ton CO ₂	index kg CO ₂
2017-1	32.412	54.4795	16,81	5,95	118,3	100
2017 totaal	84.700	1.089.591	12,86	7,77	270,4	100
2020-1	36.737	423.476	11,53	8,68	125,5	106
2020 totaal	74.838	882.614	11,79	8,48	263,5	97

Conclusie:

T.o.v. 2017 hebben wij minder brandstof voor personenauto's en busjes verbruikt en zijn er minder gereden kilometers geregistreerd. Wij zijn in totaal 2020 **1 op 11,79** gaan rijden. In november 2020 heeft op locatie Vianen een cursus "slim rijden" plaatsgevonden om het rijgedrag van onze medewerkers nog te verbeteren. De vruchten hiervan zijn in de 2^e helft van 2020 zichtbaar. Ondanks de verplichte vermindering van ons carpoolgedrag dat wij tijdens de coronacrisis moesten toepassen zijn er flink minder kilometers gereden t.o.v. 2017. Wel hebben onze kantoormedewerkers meer thuisgewerkt waardoor er minder kilometers zijn gereden. Privé en zakelijk. Door het herinrichten van ons bedrijfsterrein is de plaatsing van het tankstation doorgeschoven naar 2021. Door het tijdelijke uitstellen van investeringen is hier voorlopig besloten om de tankstation op het bedrijfsterrein niet door te laten gaan. Het gebruik van Blauwe diesel op de projecten verbeterd al een hoop. Het brandstofverbruik van personenauto's en busjes moet nog even op zich laten wachten. Vooral onze verzekeringsmaatschappij van ons gebouw twijfelt ver de veilige hanteerbaarheid van het plan.

Waarom wij minder kilometers op 1 liter rijden heeft waarschijnlijk te maken met het rijden met aanhanger. In 2020 hebben wij hierop al in de werkvoorbereiding rekening gehouden dat er minder transportbewegingen achteraf plaats moeten vinden om spullen naar de projecten te brengen die bij laden vergeten zijn. Wel zijn de aanhangers zwaar en telt in 2020 ook de aanschaf van de nieuwe BE-combinatie mee die meer verbruikt door grootte en gewicht.

2.4 Doelstelling 4: Scope 2 CO₂-reductie elektriciteit

Doelstelling: Het verlagen van CO₂-emissie afkomstig uit het elektriciteitsverbruik op het hoofdkantoor Vianen met 1% per jaar.

Elektriciteit	werkplaats (m ³)	kantoor (m ³)	kWh	ton CO ₂	kWh/M ²	kg CO ₂ /M ²	index kg CO ₂ /m ²	index kWh/m ²
2017-1	1498	1378	43735	0	15207	0,00	100	100
oplaadtransacties			1936	0,5				
2017 totaal	1498	1378	92711	0	32236	0,00	100	100
oplaadtransacties			3711	2				
2020-1	1498	1378	41969	0	14593	0,00	100,0	96
oplaadtransacties			1309	0,8				
2020 totaal	1498	1378	85565	0,0	29751	0,00	100	92
oplaadtransacties			0	0,0				

Conclusie:

Geheel 2020 is weer minder groene stroom verbruikt t.o.v. 2017. De gegevens van de thuislaadtransacties zijn apart berekend t/m Q2-2020. De verlichting is beneden en boven bijna volledig vervangen door LED verlichting. Tevens is er LED buitenverlichting voor het gehele buitenterrein geplaatst.

Ook zijn er in geheel 2020 meer activiteiten in en rondom de loods in Vianen gedaan (ook door Technics) en is het stroomverbruik niet verhoogd. Dat is een goede stap in de juiste richting. Vooral door de nieuw aangeschafte machines bij Technics hadden wij een stijging verwacht, die niet is uitgekomen.

De offerte voor de zonnepanelen binnen maar een besluit is tijdelijk uitgesteld. Onze verzekeringsmaatschappij vindt het risico op brand te groot bij het plaatsen van zonnepanelen. Daarnaast onderzoeken wij het gebruik van windwokkels.

2.5 Subdoelstelling 5: Scope 3 ketenanalyse "extern transport"

Doelstelling: Het verlagen van CO₂-emissie om 3 ton per jaar, afkomstig uit de externe transport door transporteur Verwaal en onze hoofdleverancier Alom.

Totaal Scope 3 ketenanalyse	getankt	gereden km	1 op	ton CO2	kg CO2/km	index kg CO2/km
2016-1	2314	6187	2,67	7,47	1,208	100
2016-2	2314	6187	2,67	7,47	1,208	100
2016-3	2731	7085	2,59	8,82	1,245	100
2016-4	2731	7085	2,59	8,82	1,245	100
2016 totaal	10089	26542,7	2,63	32,59	1,228	100
2020-1	1306,31	2825	2,16	4,22	1,494	123,66
2020-2	2583,12	6092	2,36	8,34	1,370	113,39
2020-3	2209,81	5169	2,34	7,14	1,381	110,90
2020-4	3391,41	8952	2,64	10,95	1,224	99,66
2020 totaal	9490,65	23037,8	2,43	30,65	1,331	108,38

Conclusie:

In geheel 2020 is het aantal getankte liters en gereden kilometers lager geweest dan in het referentiejaar 2016 toen de ketenanalyse ontstond. Toch is er in verhouding minder zuinig gereden. Wel is de tonage in Q1 en Q3 lager dan in 2016, zijn Q2 en Q4 juist weer hoger dan in het referentiejaar. De uitstoot kg/per km is alleen in Q4 lager dan in 2016. De resterende kwartalen scoren hoger. Dit kan te maken hebben met de wijziging in conversiefactoren of het gebruik van de vrachtwagens. Wij hebben in de eerste 3 kwartalen minder transportbewegingen gehad waardoor vaak vrachten meegingen op grotere vrachtwagens die elders nog leveringen hadden. Daardoor zijn er grotere en zwaardere vrachtwagens ingezet. Tevens gaat het hier ook om het zuinig rijden door middel van Euro vrachtwagens en rijgedrag per chauffeur. Ook de verhouding van Alom en Verwaal is lastig te combineren. In 2 van de 4 kwartalen heeft Alom gemiddeld minder CO₂ emissie gehad dan in het referentiejaar. Toch tellen de cijfers van Verwaal zwaarder aangezien hier meer kilometers zijn gereden. De resultaten uit de ketenanalyse "transport" zijn teleurstellend waardoor wij hebben besloten voor 2021 een nieuwe ketenanalyse op te stellen. Einde van Eind 2020 hebben wij gezamenlijk besloten om de ketenanalyse stop te zetten en op zoek te gaan naar een nieuwe. De nieuwe PMC geeft aan dat afval op dit moment de grootste CO₂-emissie is binnen scope 3. Op het gebied van transport kunnen wij te weinig invloed uitoefenen om een reductie te realiseren. Wij zijn sterk afhankelijk van het werkvolumen en de locaties waar onze projecten zich bevinden.

2.6 Overige doelstellingen voortkomend uit de SKAO maatregellijst

Doelstelling	kwantitatieve doelstelling	Resultaat
Scope 1 Reductie CO2-emissie door brandstofbesparing	Plaatsen van tankstation in Vianen	Wordt tijdelijk niet toegepast i.v.m. nieuwe ontwikkelingen.
Scope 1 Vervanging wagenpark, aanschaf energiezuinige bedrijfswagens	Vervanging indien nodig (personenauto's door benzine)	loopt
Scope 1 Vervanging wagenpark, aanschaf energiezuinige bestelbussen	bestelbussen met een CO2-uitstoot van minder dan 140 g/km	Op schema. 4 nieuwe personenauto's, 1 bestelbus vervangen en voor 2021 staan er ook weer een paar gepland.
Scope 1 aanschaf energiezuiniger materieel	vervanging indien nodig	Inzet "eigen krol" (met De Wilde logo)
Scope 2	Reductie stroomverbruik om 1% t.o.v. referentiejaar 2017. Onderzoek naar alternatieve emissiebronnen	Offerte voor zonnepanelen is binnen (uitstel investering) Onderzoek windwakkels
Scope 1	Reductie van het gasverbruik van 1%.	Nogmaals onderzoek naar groen gas uit biomassa
Scope 1 + 2	Realisatie van energielabel voor ons hoofdkantoor en werkhal / behalen ISO 14001	Hier moet nog mee begonnen worden
Scope 1	Brandstofreductie door zuinig rijden. Doel: hoger dan 1 op 11,5	Cursus uitgevoerd in 2019

Conclusie:

In 2020 hebben volgende vervangingen plaatsgevonden

Vervanging wagenpark Q1 personenauto's 2020 (Scope1)	<ul style="list-style-type: none"> • 2 personenauto's (beide waren hybride en zijn vervangen door benzine)
Vervanging wagenpark Q2 personenauto's 2020 (Scope 1)	<ul style="list-style-type: none"> • 2 personenauto's • 1 bedrijfsbussen
Aanschaf energiezuiniger materieel (Scope1)	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf half 2019 inzet eigen krol (ingehuurde krol met eigen logo) • Gepland BE-combinatie (Q2-2019) • Onderzoek naar eigen kraan
Keteninitiatief Werkgroep Mobiliteit (Nederland CO2 Neutraal) (Scope 3)	<ul style="list-style-type: none"> • 4x per jaar actieve deelname aan Werkgroep Mobiliteit.

De afgelopen jaren zijn er veel hybride auto's op de markt gekomen: auto's die deels elektrisch rijden en deels op brandstof. Sommige hebben een stekker (plug-in hybrides en range-extenders), andere alleen een kleine elektromotor die 'meehelpt' en die wordt opgeladen met energie die vrijkomt bij het remmen (bijvoorbeeld de Toyota Prius). Hybride auto's hebben zeker klimaatvoordeel ten opzichte van gewone benzineauto's of diesels: ze stoten minder CO₂, stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof uit. Maar ze scoren een stuk slechter dan volledig elektrische auto's.

Op 25 september 2020 kwam opnieuw een bericht via Natuur&Milieu over hybride auto's.

<https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/plug-in-hybrides-zijn-bijna-net-zo-vervuilend-als-gewone-diesel-en-benzineautos/>

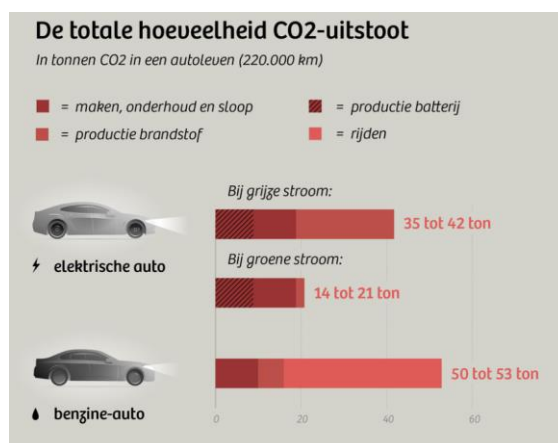
Uit de analyse van Transport & Environment blijkt dat plug-in hybrides gemiddeld 117 gram CO₂ per kilometer uitstoten, terwijl de officiële testresultaten 44 gram CO₂ per kilometer aangeven. Het verschil is te verklaren doordat de auto's steeds automatisch overgaan op de motor, bijvoorbeeld omdat de ruitverwarming aangaat. Ook laden eigenaren hun auto's niet vaak genoeg op en is het bereik op de elektrische stand beperkt. Hierdoor staan ze qua CO₂-uitstoot veel dichterbij benzine- en dieselauto's, die in werkelijke omstandigheden respectievelijk 164 en 167 gram CO₂ per kilometer uitstoten. De meeste plug-in hybrides waarbij de bestuurder bewust de 'emissievrije modus' inschakelt – waarmee de auto tijdens korte ritten als volledig elektrisch kan rijden – blijven dus hun motor gebruiken, stoten daardoor CO₂ en fijnstof uit en verhogen de kosten voor de eigenaar.

Onderzoek van de ANWB heeft tevens uitgewezen dat vol elektrische auto's ook minder milieuvriendelijk zijn dan beweert wordt. Een elektrische auto heeft geen uitlaat waar schadelijke afvalstoffen uitkomen, toch zijn ook elektrische auto's niet klimaatneutraal. Zo wordt tijdens de productie van de accu veel CO₂ uitgestoten en is ook de productie van elektriciteit niet vrij van uitstoot.

Het is misschien wel de moeilijkste te beantwoorden vraag omtrent elektrisch rijden: hoe schoon is de elektrische auto? Er zijn heel veel factoren en variabelen die meespelen en een zwart-wit antwoord is niet te geven. Klimaatneutraal is een elektrische auto niet, er is zowel directe uitstoot van fijnstof als indirecte uitstoot van CO₂ en NO_x (stikstofoxiden). Wel blijkt uit diverse studies dat de elektrische auto over de gehele levensduur schoner is dan een brandstofauto.

Bij de productie van een auto komt CO₂ vrij. Vooral de productie van het accupakket veroorzaakt een aanzienlijke extra uitstoot van CO₂, verder is de productie van een elektrische auto niet wezenlijk anders dan die van een brandstofauto.

Door de uitstoot tijdens het produceren van een accu is de milieu-impact van een nieuwe elektrische auto in de showroom groter dan die van een brandstofauto. Doordat de elektrische auto per gereden kilometer echter minder CO₂ uitstoot, loopt hij deze achterstand gestaag in en komt er een kantelpunt. Vanaf dat punt heeft de elektrische auto de hogere CO₂-uitstoot tijdens de productie teniet gedaan met een lagere uitstoot tijdens het rijden. Na hoeveel kilometer dat kantelpunt komt is van veel variabelen afhankelijk, TNO becijferde voor een middelgrote auto dat dit op circa 39.000 kilometer ligt. Aangezien de gemiddelde levensduur van een auto zo'n 220.000 kilometer bedraagt, heeft de elektrische auto onder de streep 35 tot 55 procent minder CO₂-uitstoot dan een vergelijkbare benzineauto.



Voorlopig hebben wij als De Wilde NL ervoor gekozen om de hybride auto's uit ons assortiment te nemen. Ook is de keuze niet op vol elektrisch gevallen omdat wij de ontwikkelingen omtrent elektrisch rijden t.o.v. waterstof eerst nog willen bekijken en ons niet meteen weer voor 5 jaar willen vastleggen.

3. PLAN VAN AANPAK REDUCTIE CO2-EMISSIONS

3.1 Plan van aanpak reductie CO2-emissies voor scope 1 + 2 voor 2019

Plan van aanpak reductie scope 1 emissies

Emissiebronnen	Mogelijkheden voor energiebesparing en CO ₂ -reductie
Brandstofverbruik materieel	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van mogelijk energiezuiniger materieel - aanschaf energiezuiniger materieel - bewust maken van verbruik bij draaiende machines - plaatsen eigen tankstation op ons bedrijfsterrein met blauwe diesel
Brandstofverbruik auto's	<ul style="list-style-type: none"> - het nieuwe rijden, en daarmee besparen van brandstof, blijven stimuleren - slim rijden meenemen als persoonlijke doelstelling in functioneringsgesprek - bij aanschaf van nieuwe personenauto's alleen Euro 6 motoren - geen nieuwe aanschaf van hybride auto's (directie gelooft in waterstof) - vervangen personenauto's UTA voor benzine i.p.v. diesel
Gasverbruik kantoor	<ul style="list-style-type: none"> - good housekeeping, d.w.z. verwarming uitdoen in ruimtes waar niemand is, blijven stimuleren; - onderzoek opnieuw opstarten voor groen gas uit biomassa
Brandstofverbruik materieel op projecten	<ul style="list-style-type: none"> - In kaart brengen van mogelijk energiezuiniger materieel - aanschaf energiezuiniger materieel - bewust maken van verbruik bij draaiende machines - gebruik blauwe dieseltank op de projecten B20 + B100 vanaf 2021
Brandstofverbruik auto's op projecten	<ul style="list-style-type: none"> - het nieuwe rijden, en daarmee besparen van brandstof, blijven stimuleren - slim rijden meenemen als persoonlijke doelstelling in functioneringsgesprek - Waar mogelijk weer carpools - Ploegen samenstellen die in de buurt van locatie of elkaar wonen - transportbewegingen bundelen

Plan van aanpak reductie scope 2 emissies

Emissiebronnen	Mogelijkheden voor energiebesparing en CO ₂ -reductie
Stroomverbruik op projecten	Elektriciteit wordt op de projecten niet meegenomen. Hier draaien wij op aggregaten die aangedreven worden door brandstof (blauwe diesel)
Stroomverbruik kantoor	<ul style="list-style-type: none"> - volledig op groene stroom - good housekeeping, d.w.z. verlichting uitdoen in ruimtes waar niemand is, blijven stimuleren om niet onnodig machines te laten draaien; - bij werkzaamheden Technics verlichting in werkhal De Wilde volledig uitzetten - TI-buizen vervangen door LED in de werkhal - TI-buizen vervangen door LED in het kantoorgebouw - LED buitenverlichting plaatsen

3.2 Plan van aanpak reductie CO₂-emissies voor scope 3

Plan van aanpak reductie scope 3 emissies

UPSTREAM	Mogelijkheden voor energiebesparing en CO ₂ -reductie
Aangekochte goederen en diensten	Duurzaam inkopen, of maatschappelijk verantwoord inkopen, betekent dat we, naast de prijs van de producten, diensten of werken ook letten op de effecten van de inkoop op milieu en sociale aspecten. Om dit concreet toe te passen is het belangrijk dat we als bedrijf bepalen op welke thema's we het accent willen leggen en welk ambitieniveau we willen bereiken. Vooral bij inkoop staal is het lastig om een reductie te realiseren omdat wij afhankelijk zijn van de omvang van projecten en de schaarse leveranciers op dit gebied. <ul style="list-style-type: none"> Inkoop van staal op factuurniveau wekelijks bijhouden door nieuwe KAM-assistente
Kapitaalgoederen	Een deel van de kapitaal goederen, specifiek de bedrijfswagens en machines, hebben een belangrijke invloed op de CO ₂ -uitstoot van het bedrijf. Het is daarom van belang voor aanschaf van deze goederen te onderzoeken welke aspecten van belang zijn en hoe deze invloed hebben op de CO ₂ -uitstoot. (onderzoek naar zuinige auto's, snelheidsbegrenzing etc.
Brandstof en energie gerelateerde activiteiten	Het gaat hier specifiek om het brandstof en energieverbruik van onderaannemers. <ul style="list-style-type: none"> Gebruik blauwe diesel op onze projecten
Upstream transport en distributie	Efficiënt inplannen waar goederen worden bezorgd, om hierdoor de transportkilometers te reduceren. Bij de selectieprocedure voor leveranciers/bezorgers de wijze van transport en de voertuigen laten meewegen. <ul style="list-style-type: none"> In voorbereiding nadenken hoe transportbewegingen verlaagd kunnen worden
Productie afval	Toepassing van Ladder van Lansink. Waar mogelijk het ontstaan van afval voorkomen of beperken. In het geval van vrijkomend afval een zo nuttig mogelijke toepassing (hergebruik) realiseren. <ul style="list-style-type: none"> Afvalregistratie op factuurniveau wekelijks bijhouden door nieuwe KAM-Assistente In gesprek gaan met afvalverwerkers over hun rol in de reductie Nieuwe ketenanalyse "Afval"
Woon-werkverkeer	Woon-werkverkeer waar mogelijk beperken door directe aanrijdroutes naar de projecten. Bij indeling van medewerkers op projecten rekening houden met de woonplaatsen van medewerkers en de ligging van projecten. Bij de werving van nieuwe medewerkers de woonplaats laten meewegen.
Upstream geleaste activa	n.v.t.