



Management rapportage
CO₂ prestatieladder
2^e half jaar 2022

Nistelrode, februari 2023

Opgesteld door:
M. Oliveira Fernandes

Gegevens gecontroleerd en akkoord bevonden:
R. van de Ven

Akkoord Directie:
Dhr. A. Strijbosch

Inhoud

| | |
|--|----|
| 1. Inleiding..... | 3 |
| 2. CO ₂ footprint..... | 4 |
| 3. Reductiedoelstellingen en evaluaties..... | 11 |
| 4. Projecten met gunningsvoordeel | 20 |
| 5. Deelnames en initiatieven | 20 |
| 6. Interne en externe communicatie | 20 |
| 7. Ontwikkelingen | 20 |
| 8. Conclusie | 20 |

1. Inleiding

Hierbij de 2e half jaarlijkse evaluatie 2022 voor de CO₂ prestatieladder. Er is voor gekozen om de doelstellingen jaarlijks te evalueren en daar waar nodig te herzien c.q. aan te vullen / wijzigen en nieuwe ontwikkelingen te signaleren.

Ten slotte wordt een conclusie geformuleerd.

Sinds 2018 is Strijbosch BV gecertificeerd voor de CO₂ prestatieladder trede 5. De rapportages voor wat betreft scope 3 worden vanaf 2018 mee genomen in het geheel.

Voor wat betreft de emissie uit scope 3 zetten we deze af tegen de uitstoot (kg/CO₂ per m³) van de transporteur van onze grootste leveranciers. Omdat transporteur Vonk en Co voor onze grootste leveranciers de leveringen verzorgt, gebruiken we de cijfers die Vonk en Co ons aanlevert.

Scope 3 (over het jaar 2022) wordt in deze 2^e half jaarlijkse evaluatie 2022 berekend, dit omdat de cijfers van transporteur Vonk en Co na afsluiten van het boekjaar met Strijbosch BV gecommuniceerd worden. Er zijn geen halfjaarlijkse cijfers van Vonk en Co beschikbaar.

Doordat het elk jaar heel moeizaam is om die cijfers te achterhalen bij de transporteur, en het over het jaar 2022 helemaal niet lukt om de actuele cijfers te krijgen, zijn we uitgegaan van de cijfers over 2021 van transporteur Vonk. De cijfers van 2021 waren hoger dan de jaren ervoor doordat er toen nog veel deelleveringen afgeleverd werden i.v.m. Corona. De verwachting is dat de cijfers na 2021 weer zouden dalen door normalisatie van de markt na Corona. Met het gebruik van de cijfers van 2021 kan er een marginale afwijking in zitten, maar deze zal zeker niet lager zijn dan de werkelijkheid.

Doordat dit traject moeizaam verloopt en doordat we als Strijbosch BV weinig tot geen invloed hebben op de uitstoot van onze transporteurs, is er besloten om in 2023 een nieuw onderzoek te doen naar onze scope 3 uitstoot.

Deze evaluatie is samengesteld in overleg met het management team van Strijbosch BV wat bestaat uit de volgende personen:

- Dhr. A. Strijbosch
- Dhr. J. v.d. Heijden
- Dhr. J. Timmers
- Dhr. G. de Lorijn

Het managementteam wordt intern ondersteund door mevr. R. van de Ven.

In de regelgeving van SKAO staat vermeld dat de emissiefactoren ondergebracht moeten worden op een aparte website (CO₂emissiefactoren.nl) wat een initiatief is van Milieu Centraal, Stimular, SKAO, Connekt en Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

2. CO₂ footprint

CO₂ footprints worden per 6 maanden opgesteld in pas met het boekjaar. In onderstaande tabel zijn de CO₂ emissies van het **tweede half jaar van 2022** weergegeven. Jaarlijks worden de verbruiksgegevens vergeleken met verbruiksgegevens van voorgaande jaren.

| | Euro 95 | Diesel | HVO20 | Elektra inkoop | Elektra opgewekt (zon) | gas | Diesel scope 3 |
|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|---------------------------|---------------------------|---|------------------------------|
| Verbruiken | 3.312 liter | 40.854 liter | 51.357 liter | 70.184 kWh | 55.089 kWh | 7.225 m ³ | 11.772 ltr |
| Conversie-factor | 2784 gr CO ₂ /ltr | 3262 gr CO ₂ /ltr | 0,2x314 gr CO ₂ /ltr, 0,8x3262 gr CO ₂ /ltr | 0 gr CO ₂ /kwh | 0 gr CO ₂ /kwh | 2085 gr CO ₂ /m ³ | 3262 gr CO ₂ /ltr |
| CO ₂ -emissie (ton) | 9,2 ton | 133,3 ton | 137,3 ton | 0 ton | 0 ton | 15,1 ton | 38,4 ton |

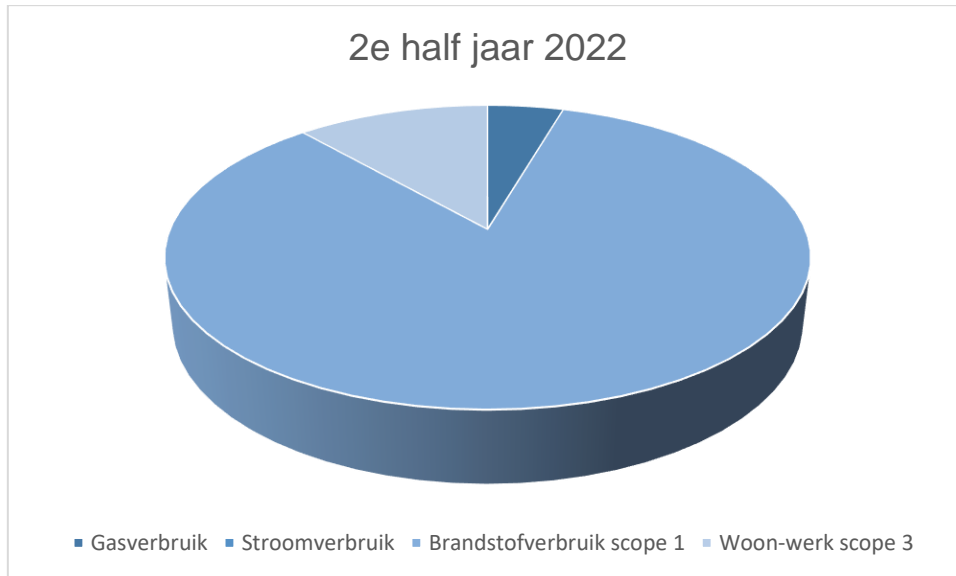
De opbrengst van de zonnepanelen in het tweede half jaar 2022 is 106.502 kWh, waarvan er 51.413 kWh is terug geleverd.

In totaal is er 125.273 kWh groene stroom (zon en wind) verbruikt in het 2^e half jaar 2022.

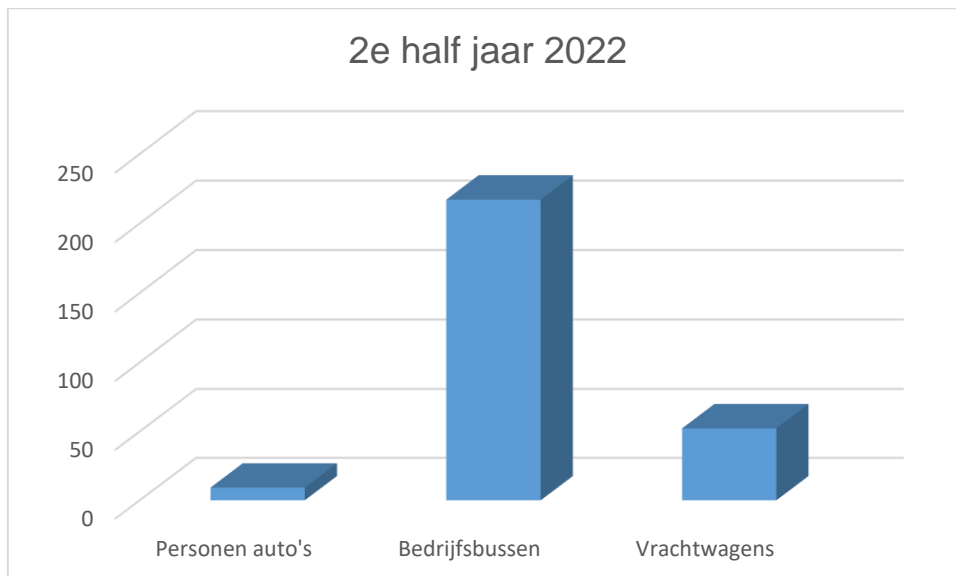
In het tweede half jaar van 2022 is er totaal 1.024.828 km gereden met de bedrijfsvoertuigen. Hiervan zijn 62.658 km's met de elektrische voertuigen afgelegd.



Figuur 1: CO₂ emissie 2^e half jaar 2022 per soort fossiele brandstof



Figuur 2: Verdeling CO₂ emissie 2^e half jaar 2022



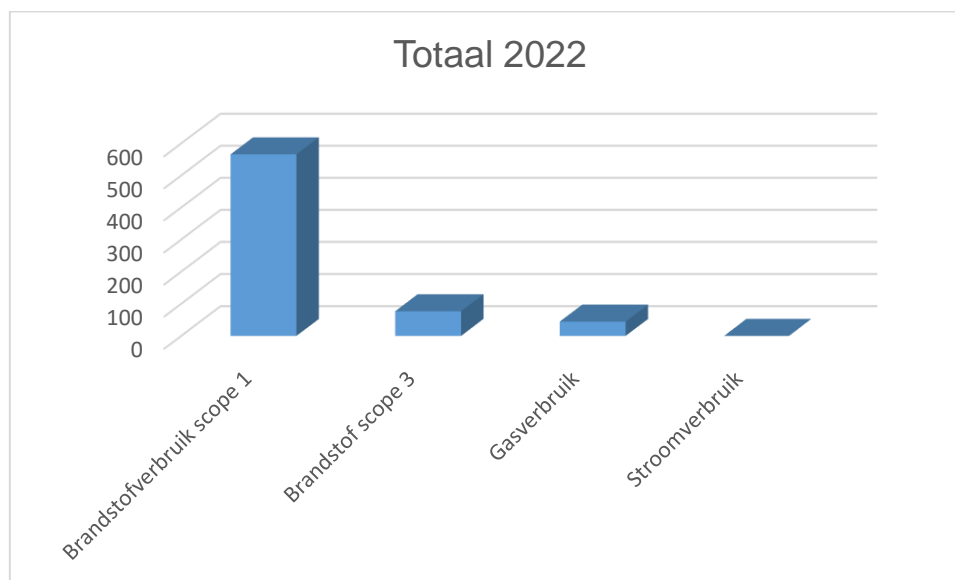
Figuur 3: Verdeling van CO₂ emissie scope 1

CO₂ footprint totaal 2022:

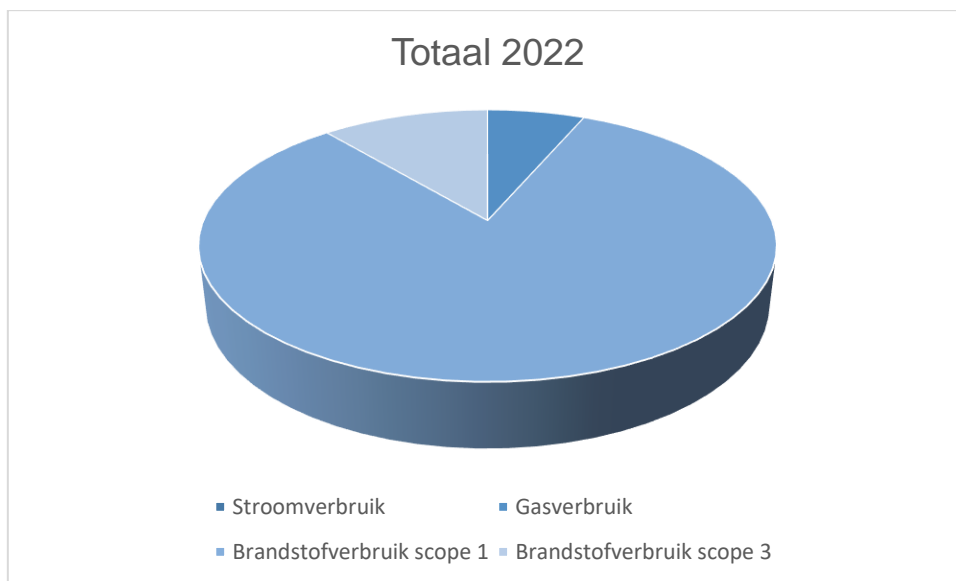
| | Euro 95 | Diesel | HVO20 | Elektra (zon) ingekocht | Elektra (zon) opgewekt | Gas | Diesel scope 3 |
|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|---------------------------|---------------------------|---|------------------------------|
| Verbruiken | 6.662 ltr | 80.028 ltr | 107.157 ltr | 130.902 kWh | 114.146 kWh | 21.404 m ³ | 23.544 ltr |
| Conversie-factor | 2784 gr CO ₂ /ltr | 3262 gr CO ₂ /ltr | 0,2 *314 gr CO ₂ /ltr, 0,8*3262 gr CO ₂ /ltr | 0 gr CO ₂ /kWh | 0 gr CO ₂ /kWh | 2085 gr CO ₂ /m ³ | 3262 gr CO ₂ /ltr |
| CO ₂ -emissie (ton) | 18,5 | 261,1 | 286,4 | 0,0 | 0,0 | 44,6 | 76,8 |

De totale opbrengst van de zonnepanelen in 2022 is 235.716 kWh, waarvan er 121.570 kWh is terug geleverd. Het totale verbruik in 2022 was 245.048 kWh, volledig groene stroom uit zonne-energie.

In 2022 is er 2.029.276 km gereden met de bedrijfsvoertuigen. Hiervan is er 113.502 km afgelegd met de elektrische voertuigen.



Figuur 4: CO₂ emissie totaal 2022 per soort fossiele brandstof

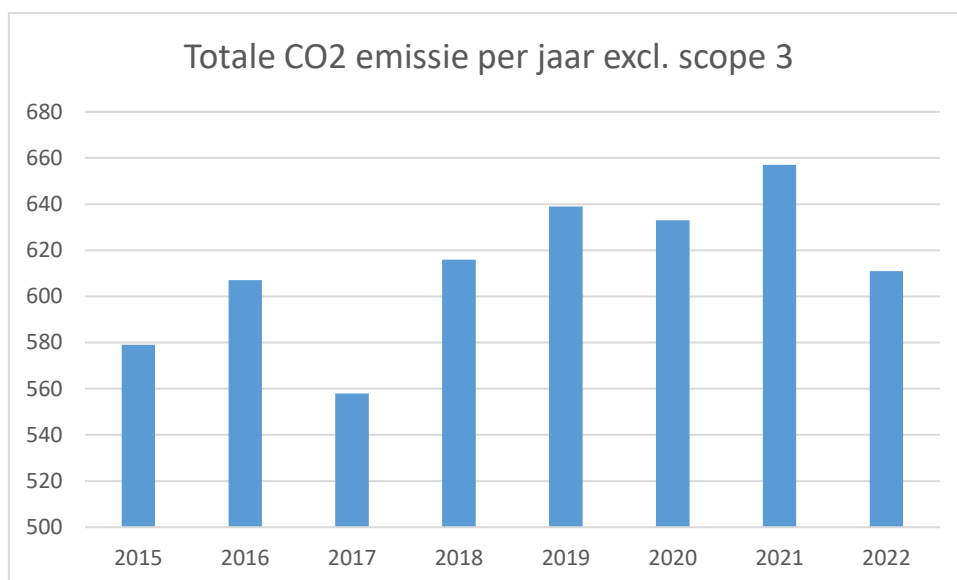


Figuur 5: Verdeling CO₂ emissie totaal 2022

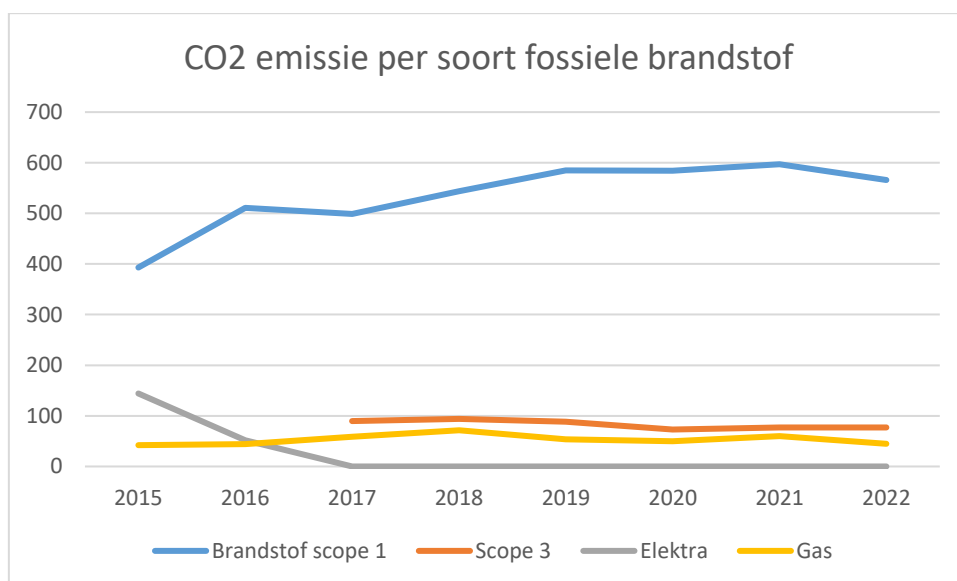
CO₂ footprints 2014 t/m 2022:

In onderstaande tabel zijn de CO₂ emissies per jaar weergegeven van 2014 tot en met 2021.

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Elektra | 144,2 | 52,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Gas | 42,1 | 44,0 | 58,7 | 71,5 | 53,8 | 49,6 | 59,8 | 44,6 |
| Euro 95 scope 1 | - | - | - | 2,7 | 13,0 | 14,6 | 15,7 | 18,5 |
| Diesel scope 1 | 392,8 | 511,0 | 499,4 | 541,5 | 571,9 | 568,9 | 556,1 | 261,1 |
| Diesel HVO20 scope 1 | - | - | - | - | - | - | 25,6 | 286,4 |
| Totaal excl. scope 3 | 579,1 | 607,0 | 558,1 | 615,7 | 638,7 | 633,1 | 657,2 | 610,6 |
| Diesel scope 3 (berekend met cijfers Vonk) | - | - | 89,5 | 94,0 | 88,7 | 73,0 | 76,8 | 76,8 |
| Totaal incl. scope 3 | - | - | 647,6 | 709,7 | 727,4 | 706,1 | 734,0 | 687,4 |



Figuur 6: Footprints 2014 – 2022



Figuur 7: CO₂ emissie 2014 t/m 2022 per soort fossiele brandstof

Evaluatie

De totale emissie in het **tweede half jaar** 2022 is 295 ton CO₂ in scope 1 & 2. In scope 3 is de totale emissie in het tweede half jaar 38 ton CO₂. Totaal komt de CO₂-emissie voor het tweede half jaar hiermee op 333 ton.

**De totale emissie in het jaar 2022 is 611 ton CO₂ in scope 1 & 2. In scope 3 is de totale emissie in 2022 77 ton CO₂.
Totaal komt de CO₂-emissie voor 2022 hiermee op 687 ton.**

De CO₂-emissie in scope 1 & 2, in het totale jaar 2022, is met 7% afgenomen t.o.v. het jaar 2021. De inzet van HVO20 voor onze bedrijfsbussen is een belangrijke reden voor de grote afname in CO₂-emissie.

Gasverbruik:

Waar we in 2021 nog een verbruik van 28.684 m³ gas noteerde, is dit in 2022 sterk afgenomen tot 21.404 m³. Dit is een afname van 25% (een reductie van 15 ton CO₂). Het jaar 2022 was een relatief warm jaar met een erg milde winter. Ook is er meer gebruik gemaakt van elektrisch verwarmen in plaats van verwarmen via de ketels. Twee verwarmingsketels zijn afgekoppeld. Hierdoor is het gasverbruik sterk afgenomen.

Brandstofverbruik:

In 2022 is er meer brandstof verbruikt voor de voertuigen. Het Euro95 verbruik is ca 1000 ltr hoger. Het diesilverbruik is ca. 90.000 liter minder, dit komt doordat er sinds december 2021 door de bedrijfsbussen HVO20 getankt wordt. Per saldo ligt het diesel/HVO verbruik ca. 7.000 liter hoger dan het diesilverbruik in 2021. Desondanks deze toename in verbruik is de CO₂-emissie afgenomen met 31 ton. Dit is te verklaren doordat de CO₂-uitstoot HVO20 ca. 18% lager ligt dan van reguliere diesel.

Bij de uiteenzetting van de CO₂-emissie door brandstof blijkt dat de bedrijfsbussen het grootste deel voor hun rekening nemen. De grootste winst kan behaald worden in het reduceren van het diesilverbruik. HVO is hiervoor een goed alternatief, maar is bij BP en Shell niet beschikbaar, hierdoor kan onderweg geen HVO getankt kan worden.

Energieverbruik:

Het energieverbruik is in 2022 aanzienlijk toegenomen ten opzichte van het jaar 2021. Er is ca. 23.000 kWh meer verbruikt, dit is een toename van 10%. De opbrengst van de zonnepanelen was in 2022 niet toereikend om in het eigen verbruik te voorzien. De opbrengst van de zonnepanelen was ca. 236.000 kWh, terwijl het verbruik in 2022 ca. 245.000 kWh was. De overige energie is groen ingekocht met garantie van oorsprong. De CO₂-emissie door het gebruik van stroom veranderd niet, deze blijft nul, doordat er in 2022 wederom alleen groen stroom gebruikt is.

Brandstofverbruik scope 3:

Doordat het elk jaar heel moeizaam is om die cijfers te achterhalen bij de transporteur, en het over het jaar 2022 helemaal niet lukt om de actuele cijfers te krijgen, zijn we er van uitgegaan dat de cijfers over 2022 niet afwijken van de cijfers van 2021 van transporteur Vonk. De cijfers van 2021 waren hoger dan de jaren ervoor doordat er toen nog veel deelleveringen afgeleverd werden i.v.m. Corona. De verwachting is dat de cijfers na 2021 weer zouden dalen door normalisatie van de markt na Corona. Met het gebruik van de cijfers van 2021 kan er een marginale afwijking in zitten, maar deze zal zeker niet lager zijn dan de werkelijkheid.

Doordat dit traject moeizaam verloopt en doordat we als Strijbosch BV weinig tot geen invloed hebben op de uitstoot van onze transporteurs, is er besloten om in 2023 een nieuw onderzoek te doen naar onze scope 3 uitstoot.

3. Reductiedoelstellingen

Onderstaand de bepaalde reductiedoelstellingen. Per doelstelling worden deze één maal per jaar geëvalueerd en waar nodig geactualiseerd en/of aangepast.

| | | | |
|--|---|---|--|
| 1 | Brandstofbesparing voertuigen | | |
| | Banden op de juiste spanning voor auto's, bestelbussen en vrachtwagens | | |
| Termijn: | Kort (< 6 maanden) | Uiterlijk: september 2016 | |
| Verantwoordelijke: | Directie | | |
| Uitvoerende: | Bestuurder | | |
| Monitoren & bijsturing: | Iedere 6 maanden in een management overleg en iedere 12 maanden een evaluatie in de directiebeoordeling in combinatie met ISO-9001/ISO-14001/VCA** | | |
| Huidige CO₂ uitstoot: | 393 ton CO ₂ | Totaal over 2015 van diesel | |
| Te verwachten CO₂ uitstoot: | 389 ton CO ₂ | Met deze maatregel verwachten een reductie te kunnen realiseren van 1%. Dit op basis van onderzoek naar huidige bandenspanning. | |
| Reductie scope 1: | 1% / 4 ton CO ₂ | | |
| Reductie totaal: | 0,68% | Op het totaal van 579 ton CO ₂ uitstoot levert deze maatregel een verwachte reductie op van 0,68%. | |
| Toelichting: Voor het uitvoeren van de maatregel zullen bandenspanningsmeters aan de medewerkers worden verstrekt en zal instructie worden gegeven over de werkwijze. Er zal met regelmaat door leidinggevenden extra gecontroleerd worden. | | | |
| Budget: | 25 stuks bandenspanningsmeters á € 10,- 5 uur voor instructie opstellen, instructie geven en periodieke controle in de laad en los-hal ter controle á € 40,- Totale kosten maatregel: € 450,- | | |

Evaluatie feb 2021: Er wordt toezicht gehouden op naleving. Maatregel verloopt naar wens.

Evaluatie feb 2022: De bandenspanning van de voertuigen wordt regelmatig gecontroleerd. De doelstelling verloopt naar wens.

Evaluatie feb 2023: De maatregel wordt regelmatig onder de aandacht gebracht, er wordt toezicht gehouden op naleving ervan. Verloopt naar wens.

| | | |
|---|--|---|
| 2 | Brandstofbesparing voertuigen | |
| | Motoren uit tijdens pauzes en wachttijden voor vrachtwagens en bedrijfsbussen, toepassen Het Nieuwe Rijden (HNR) | |
| Termijn: | Kort (< 6 maanden) | Uiterlijk: september 2017 |
| Verantwoordelijke: | Directie | |
| Uitvoerende: | Bestuurder | |
| Monitoren & bijsturing: | Iedere 6 maanden in een management overleg en iedere 12 maanden een evaluatie in de directiebeoordeling in combinatie met ISO-9001/ISO-14001/VCA**. | |
| Huidige CO₂ uitstoot: | 393 ton CO ₂ | Totaal over 2015 van diesel |
| Te verwachten CO₂ uitstoot: | 389 ton CO ₂ | Met deze maatregel verwachten een reductie te kunnen realiseren van 1%. Dit op basis van onderzoek naar huidige bandenspanning. |
| Reductie scope 1: | 1% / 4 ton CO ₂ | |
| Reductie totaal: | 0,68% | Op het totaal van 579 ton CO ₂ uitstoot levert deze maatregel een verwachte reductie op van 0,68%. |
| <p>Toelichting: Vrachtwagen chauffeurs hebben de cursus HNR gevolgd, de bestuurders van bedrijfsbussen niet. Middels instructie willen we aan alle bestuurders uitleg geven over de inhoud van HNR. De 1% is gebaseerd op dat de voertuigen 1 uur per dag onnodig draaien en bij een verbruik van 2 liter per uur gemiddeld per voertuig. Deze gegevens zijn op basis van intern overleg verkregen en kunnen voor verdere verdieping op een later tijdstip opgevraagd worden bij de leveranciers van de voertuigen.</p> <p>Vaardigheden van HNR waar de chauffeurs aan deelgenomen hebben opnieuw onder de aandacht brengen.</p> | | |
| Budget: | Instructie opstellen en geven aan alle chauffeurs en instructie verstrekken 5 uur á € 40,- = € 200,- HNR via e-learning bedrijfsbuschauffeurs, +/- 30 chauffeurs keer € 70,- = € 2100,- | |

Evaluatie feb 2021: Okt 2020 hebben de vrachtwagenchauffeurs de praktijkopleiding Het Nieuwe Rijden gevolgd. Instructies zijn voor alle bestuurders besproken tijdens een toolboxmeeting in dec 2020.

Evaluatie feb 2022: In november 2021 is het nieuwe rijden opnieuw onder de aandacht gebracht middels een toolboxmeeting.

Evaluatie feb 2023: Eén vrachtwagen chauffeur binnen het bedrijf heeft in 2022 de cursus HNR gevolgd. Alle vrachtwagenchauffeurs hebben nu de cursus HNR gevolgd. De bestuurders van bedrijfsvoertuigen hebben in het verleden ook een online cursus HNR gevolgd. Er wordt nu bekeken of we binnen de Strijbosch Academy een cursus op kunnen zetten waar nieuwe bestuurders van bedrijfsvoertuigen een cursus HNR kunnen volgen, en om herhalingscursussen aan te kunnen bieden.

Ook is het nieuwe rijden in sept 2022 besproken tijdens een toolboxmeeting.

| | | | |
|--|---|--|--|
| 3 | Brandstofbesparing voertuigen | | |
| | Vervanging bedrijfsvoertuigen door voertuigen die zuiniger in verbruik zijn. (personenauto's, bedrijfsbussen en vrachtwagens) | | |
| Termijn: | lang (>12 maanden) | Uiterlijk: maart 2024 | |
| Verantwoordelijke: | Directie | | |
| Uitvoerende: | Directie | | |
| Monitoren & bijsturing: | Iedere 6 maanden in een management overleg en iedere 12 maanden een evaluatie in de directiebeoordeling in combinatie met ISO-9001/ISO-14001/VCA** | | |
| Huidige CO₂ uitstoot: | 393 ton CO ₂ | Totaal over 2015 van diesel | |
| Te verwachten CO₂ uitstoot: | 362 ton CO ₂ | Met deze maatregel verwachten een reductie te kunnen realiseren van 8% door steeds zuinigere motoren en andere samenstelling van diesel over langere termijn (Mercedes Benz dealer). | |
| Reductie scope 1: | 8% / 31 ton CO ₂ | | |
| Reductie totaal: | 5,4% | Op het totaal van 579 ton CO ₂ uitstoot levert deze maatregel een verwachte reductie op van 5,4%. | |
| Toelichting: De reductie zal vooral te halen zijn uit nieuwe technieken van voertuigen zoals o.a. hybride en eventueel verfijning van de diesel door de brandstoffabrikanten. Voor het bedrijf is het zaak op de huidige voet verder te gaan en te blijven investeren in nieuwe voertuigen om daarmee een reductie te realiseren. Lange termijn maatregel omdat het een aanzienlijke investering betreft welke over jaren verdeeld zal gaan worden. | | | |
| Budget: | Hiervan is het mogelijk een schatting te maken op basis van afgelopen jaren en kijkend naar de toekomst. Een jaarlijks investeringsbedrag van € 150.000 tot € 200.000 is reëel. | | |

Evaluatie feb 2021: Het merendeel van de bedrijfsbussen en vrachtwagens hebben Euro6 motoren. De voertuigen met Euro5 motoren worden als ze aan vervanging toe zijn vervangen door Euro6 motoren. Men houdt de ontwikkelingen van elektrische bedrijfsbussen nauwlettend in de gaten om zodra dit kan hierop over te gaan.

Evaluatie feb 2022: In 2021 zijn er verschillende mutaties geweest binnen het wagenpark. Zo zijn er drie sprinters met euro5 motoren vervangen voor vier voertuigen met Euro6 motoren. Daarnaast zijn er drie volledig elektrische voertuigen aangeschaft en zijn er nog twee voertuigen verkocht. De mogelijkheden voor het verduurzamen van het wagenpark worden nauwlettend in de gaten gehouden.

Evaluatie feb 2023: In 2022 is er nog één bedrijfswagen met Euro5 motor vervangen door een bedrijfswagen met een Euro6 motor. Ook is er een elektrische bedrijfsbus aangeschaft. Het merendeel van de bedrijfsbussen heeft een Euro6 motor of is elektrisch. Ook de drie vrachtwagens hebben een Euro6 motor.

| | | |
|--|--|--|
| 4 | Groene stroom | |
| | Overstappen op groene stroom voor kantoor en de projecten | |
| Termijn: | Kort (< 6 maanden) | Uiterlijk: september 2016 |
| Verantwoordelijke: | Directie | |
| Uitvoerende: | n.v.t. | |
| Monitoren & bijsturing: | Iedere 6 maanden in een management overleg en iedere 12 maanden een evaluatie in de directiebeoordeling in combinatie met ISO-9001/ISO-14001/VCA** | |
| Huidige CO₂ uitstoot: | 29 ton CO ₂ | Conversiefactor grijze stroom is 526 grCO ₂ /kWh |
| Te verwachten CO₂ uitstoot: | 0,0 ton CO ₂ | Conversiefactor groene stroom is 0 grCO ₂ /kWh |
| Reductie scope 2: | 100% | 29 ton CO ₂ = 100% van 29 ton CO ₂ |
| Reductie totaal: | 5,0% | Totaal in 2015 was 579 ton CO ₂ een besparing van 29 ton CO ₂ = 5,0% |
| <p>Toelichting: Berekening is gebaseerd op huidige emissie factor voor groene stroom op basis van WTW zoals gepubliceerd op co2emissiefactoren.nl.</p> <p>Onderzoek is nodig of men bij de huidige leverancier direct groene stroom kan afnemen of dat eerst het contract dient te worden volbracht. Bekend is dat men vanaf 1 januari 2016 groene stroom op basis van Bio massa geleverd krijgt met een CO₂ emissie factor van 0,189 kgCO₂/kWh. Hierdoor reduceert men de CO₂ emissie al direct vanaf 2016 maar men wil de vervolg stap zetten naar 0 CO₂ emissie dus groene stroom op wind, water of zonnekracht.</p> | | |
| Budget: | 2 uur administratief werk à € 40,- | |
| | Totale kosten maatregel: € 80,- | |

Evaluatie feb 2021: De opgewekte energie van de eigen zonnepanelen voorziet ruim in het jaarverbruik van 2020. De energie die terug geleverd is aan het net, is omgezet naar Garantie van Oorsprong (GVO), deze zijn weer ingezet voor de inkoop van energie. Er is in 2020 115.787 kWh ingekocht, de GVO voldoet ruim aan deze inkoop.

Evaluatie feb 2022: Doordat er in 2021 minder opbrengst is geweest van de zonnepanelen was de opgewekte energie van de eigen zonnepanelen niet voldoende om te voorzien in het jaarverbruik van 2021. Een klein gedeelte (11.000 kWh) is er ingekocht met een garantie van oorsprong. (Nederlandse zonnestroom). De energie die terug geleverd is aan het net, is omgezet naar Garantie van Oorsprong (GVO), deze zijn weer ingezet voor de inkoop van energie.

Evaluatie feb 2023: In 2022 is er ca. 245.000 kWh verbruikt, de opbrengst van de zonnepanelen was in 2022 ca. 236.000 kWh. De eigen opbrengst was bijna toereikend, het tekort is groen ingekocht uit windenergie met GVO's .

| | | | |
|---|--|---|--|
| 5 | Gasverbruik | | |
| | Kritisch kijken naar gasverbruik en mogelijkheden onderzoeken om het te verminderen. | | |
| Termijn: | Kort (< 6 maanden) | Uiterlijk: september 2016 | |
| Verantwoordelijke: | Directie | | |
| Uitvoerende: | KAM functionaris | | |
| Monitoren & bijsturing: | Iedere 6 maanden in een management overleg en iedere 12 maanden een evaluatie in de directiebeoordeling in combinatie met ISO-9001/ISO-14001/VCA** | | |
| Huidige CO₂ uitstoot: | 42,8 ton CO ₂ | 1884 grCO ₂ /m ³ | |
| Te verwachten CO₂ uitstoot: | 38,52 ton CO ₂ | Met deze maatregel verwacht men een reductie te kunnen realiseren van 10% het gasverbruik. | |
| Reductie scope 1: | 10% | 4,28 ton CO ₂ = 10% van het totaal aan gas emissie. | |
| Reductie totaal: | 0,74% | Totaal in 2015 was de CO ₂ emissie 579 ton, een besparing van 4,28 ton CO ₂ is een reductie op het totaal van 0,74% | |
| Toelichting: Door te onderzoeken waar de mogelijkheden van besparing liggen en deze ten uitvoer te brengen kan men besparen op het gasverbruik en daarmee de CO ₂ emissie van gas verlagen. | | | |
| Budget: | Onderzoek doen naar mogelijkheden is 10 uur á 40,- = € 400,-. Kosten van te nemen maatregelen nader te bepalen. | | |

Evaluatie feb 2021: In de meeste kantoren zijn nieuwe airco's geplaatst die ook elektrisch kunnen verwarmen. Nu Strijbosch BV zelf voldoende groene energie opwekt wil men zoveel als mogelijk elektrisch bij verwarmen zodat het gasverbruik gereduceerd kan worden.

Evaluatie feb 2022: De facilitair manager onderzoekt de mogelijkheden om de gasketels te vervangen voor warmtepompen binnen het huidige pand op Heescheweg 29. Eind december is op Heescheweg 17 gestart de bouw van een nieuw pand, welke volledig gasloos wordt.

Evaluatie feb 2023: De bouw van het nieuwbouwpand met warmtepomp vordert gestaag, men verwacht het in Q4 2023 te kunnen betrekken. Dit pand is volledig gasloos. Het bestaande pand aan de Heescheweg 29 wordt zoveel als mogelijk elektrisch verwarmt met de airco's. Van de drie verwarmingsketels zijn er twee afgesloten waardoor er maar één meer in gebruik is. Het vervangen van deze ketel door een warmtepomp staat nog in de planning.

| | | | |
|--|---|---|--|
| 6 | Brandstofbesparing voertuigen | | |
| | Inventariseren of de Mercedes Sprinters vervangen kunnen worden door kleinere Mercedes Vito's en hierdoor het brandstofverbruik verminderd kan worden. | | |
| Termijn: | lang (>12 maanden) | Uiterlijk: maart 2024 | |
| Verantwoordelijke: | Directie | | |
| Uitvoerende: | Directie | | |
| Monitoren & bijsturing: | Iedere 6 maanden in een management overleg en iedere 12 maanden een evaluatie in de directiebeoordeling in combinatie met ISO-9001/ISO-14001/VCA** | | |
| Huidige CO₂ uitstoot: | 427 ton CO ₂ | Totaal over 2016 van diesel (van de Sprinters) | |
| Te verwachten CO₂ uitstoot: | 341,6 ton CO ₂ | Met deze maatregel verwacht men ca 20% reductie te kunnen realiseren door een minder zware belasting van de bussen en door een lagere CW-waarde van de nieuwe bussen. | |
| Reductie scope 1: | 20% | 85,4 ton CO ₂ is 20% van het totaal aan brandstof emissie. | |
| Reductie totaal: | 14,1% | Totaal in 2016 was de CO ₂ emissie 607 ton, een besparing van 85,4 ton CO ₂ is een reductie op het totaal van 14,1% | |
| Toelichting: Door het nieuwe ERP-systeem kunnen we op termijn (standaardisering en uniformering) beter de voorraden in de bussen beheren. Mede hierdoor kunnen we inventariseren of kleinere bussen ook voldoende ruimte bieden. Deze bussen verbruiken minder brandstof doordat ze minder weerstand hebben en minder zwaar beladen zijn. | | | |
| Budget: | Hiervan is het mogelijk een schatting te maken op basis van afgelopen jaren en kijkend naar de toekomst. Een jaarlijks investeringsbedrag van € 150.000 tot € 200.000 is reëel. | | |

Evaluatie feb 2021: Doordat de werkzaamheden van Grootkeukentechniek volledig uitbesteed worden, wordt er opnieuw bekeken naar de standaarduitrusting van de bussen. Daarna kan bepaald worden of dit assortiment ook in kleinere bussen past.

Evaluatie feb 2022: Er is gebleken dat het geen voordeel oplevert wanneer de monteurs met kleinere bussen gaan rijden, er moeten te vaak leenapparaten mee. Ook de installatiemonteurs moeten apparaten kunnen vervoeren. Het risico bij te kleine bussen is dat er dan dubbel gereden moet worden om de apparaten apart te bezorgen.

Evaluatie feb 2023: Onderzoek heeft uitgewezen dat dit geen voordeel op zal leveren. Deze doelstelling mag afgesloten worden.

| 7 | | Transport software Bumbal | |
|---|---|---|--|
| | | Aanschaf van softwareprogramma om vervoer efficiënter te regelen | |
| Termijn: | Kort (<12 maanden) | Uiterlijk: jan 2019 | |
| Verantwoordelijke: | Directie | | |
| Uitvoerende: | Algemeen manager | | |
| Monitoren & bijsturing: | Iedere 6 maanden in een management overleg en iedere 12 maanden een evaluatie in de directiebeoordeling in combinatie met ISO-9001/ISO-14001/VCA**. | | |
| Huidige CO₂ uitstoot: | 499,4 ton CO ₂ | Totaal over 2017 | |
| Te verwachten CO₂ uitstoot: | 449,5 ton CO ₂ | Met deze maatregel verwacht men een reductie van 10% van het brandstofverbruik te kunnen realiseren. | |
| Reductie scope 1: | 10% | 49,94 ton CO ₂ = 10% van het totaal aan brandstof emissie. | |
| Reductie totaal: | 8,9% | Totaal in 2017 was de CO ₂ emissie 558 ton, een besparing van 49,94 ton CO ₂ is een reductie op het totaal van 8,9% | |
| Toelichting: Inventariseren of dit pakket bij Strijbosch BV geïmplementeerd kan worden. Door het transport softwarepakket Bumbal kunnen we routes en chauffeurs/monteurs efficiënter inplannen en daardoor brandstof besparen. | | | |
| Budget: | De kosten van aanschaf en implementatie van dit pakket zal ca. €5.000,- zijn. | | |

Evaluatie feb 2021: Bumbal is al verder uitontwikkeld, maar wordt nog niet volledig toegepast, er zijn nog enkele problemen die eerst opgelost moeten worden.

Evaluatie feb 2022: Bumbal is momenteel in de testfase om vast te kunnen stellen of en nog haperingen in het proces zitten.

Evaluatie feb 2023: Door wisselingen en onderbezetting op de afdeling procesmanagement heeft de testfase vertraging opgelopen. In de tweede helft van 2023 zal Bumbal live gaan.

| | | | |
|---|---|---|--|
| 8. | Brandstofbesparing voertuigen | | |
| | Jaarlijks minimaal 90% HVO20 tanken voor bedrijfsbussen. | | |
| Termijn: | Lang (> 12 maanden) | Uiterlijk; Eind 2022, eind 2023, eind 2024 | |
| Verantwoordelijke: | Directie | | |
| Uitvoerende: | Chauffeurs en monteurs | | |
| Monitoren & bijsturing: | Maandelijks controle op tankbeurten, chauffeurs en monteurs worden aangesproken wanneer zij geen HVO20 tanken. Iedere 12 maanden een evaluatie in het MVO-jaarverslag en in de rapportage van de CO ₂ prestatieladder. | | |
| Huidige CO₂ uitstoot: | 581,7 ton CO ₂ | Diesel uitstoot 2021 | |
| Te verwachten CO₂ uitstoot: | 492,8 ton CO ₂ | De verwachte uitstoot is gebaseerd op de conversiefactoren voor HVO en diesel. | |
| Reductie scope 1: | 15,3% | 88,9 ton CO ₂ = 15,3% van de totale diesel emissie. | |
| Reductie totaal: | 12,1% | Totaal in 2021 was de CO ₂ emissie 736,1 ton, een besparing van 88,9 ton CO ₂ is een reductie op het totaal van 12,1% | |
| Toelichting: | Door over te stappen op een duurzamere vorm van brandstof kan de CO ₂ -uitstoot van de organisatie sterk afnemen. | | |
| Budget: | De extra kosten die gemaakt moeten worden om HVO20 te tanken ipv diesel zal ruim €20.000,- op jaarbasis zijn. | | |

Evaluatie feb 2022: Nieuwe doelstelling. Deze is in december 2021 toegevoegd en zal in februari 2023 voor het eerst geëvalueerd worden.

Evaluatie feb 2023: In het jaar 2022 is er in de voertuigen met dieselmotoren 78% HVO20 getankt. De doelstelling kan waarschijnlijk behaald worden wanneer de voertuigen die vanuit Hoogeveen vertrekken ook daar in de buurt HVO20 kunnen gaan tanken.

| | | |
|---|--|--|
| 9. | Reductie in de keten (scope 3) -Bandenspanning bedrijfsbussen en vrachtwagens -Het Nieuwe Rijden -Start/stop systeem | |
| | Uitvoeren van de reductiedoelstellingen in de keten | |
| Termijn: | Lang (> 12 maanden) | Uiterlijk: eind 2020, eind 2021 en eind 2024 |
| Verantwoordelijke: | Directie | |
| Uitvoerende: | Leverancier / onderaannemer | |
| Monitoren & bijsturing: | Iedere 6 maanden in een management overleg en iedere 12 maanden een evaluatie in de directiebeoordeling in combinatie met KMS. In contact treden met leveranciers en onderaannemers en aansporen tot reductie van CO ₂ emissie. | |
| Huidige CO2 uitstoot scope 3: | 89,50 ton CO ₂ | Conversiefactor is 3230 grCO ₂ /l |
| Te verwachten CO2 uitstoot: | LV: 85,03 ton CO ₂ HV: 80,55 ton CO ₂ | Conversiefactor is 3230 grCO ₂ /l |
| Reductie scope 3: (Op basis van keten-analyse) | LV: 4,99% HV: 10% | Besparing is op basis van bepaalde emissie in de ketenanalyse (versie 12-2014) |
| Reductie totaal: | Tussen de 11,64 en 22,38 ton CO ₂ . | De besparing door het invoeren van genoemde maatregelen is 11,64 tonCO ₂ bij lage verwachting en 22,38 tonCO ₂ bij hoge verwachting. |
| Toelichting: Berekening is gebaseerd op verkregen gegevens uit de ketenanalyse (referentiejaar is 2017). | | |
| Budget: | Door leverancier / onderaannemer te bepalen. Intern voor Strijbosch zo'n 3 á 6 uur per jaar á € 50,- is € 150,- tot € 300,- per jaar. | |

Evaluatie feb 2021: Het in contact treden met leveranciers en transporteurs is een continue lopend proces. In de praktijk zijn er nog geen optimale oplossingen voor de branche waar ze op grote schaal gebruik van kunnen maken. Leveranciers en transporteurs zijn over het algemeen alert op nieuwe ontwikkelingen in de branche waarmee ze brandstof kunnen besparen of kunnen vervangen voor alternatieve schonere brandstoffen.

Evaluatie feb 2022: Doordat ook de wit- en bruingoed branche te maken heeft met leverproblemen, blijkt dat er meer transportbewegingen vereist zijn voor het leveren van de volledige order. Dit komt door het grote aantal backorders. Desondanks verloopt het contact met leveranciers en transporteurs naar wens en zijn zij constant op zoek naar alternatieven om het brandstofgebruik terug te dringen.

Evaluatie feb 2023: De contacten met leveranciers en transporteurs loopt continue door. Er wordt gesproken over reductie-maatregelen voor wat betreft het vervoer, en welke toepasbaar zijn voor betreffende bedrijven. Leveranciers en transporteurs zijn over het algemeen alert op nieuwe ontwikkelingen in de branche waarmee ze brandstof kunnen besparen of kunnen vervangen voor alternatieve schonere brandstoffen. In de praktijk zijn er nog geen optimale oplossingen voor de branche waar ze op grote schaal gebruik van kunnen maken.

4. Projecten met gunningsvoordeel

Er zijn geen projecten met gunningsvoordeel afgelopen periode.

5. Deelnames en initiatieven

Men heeft deelgenomen aan klankbordbijeenkomsten van de Duurzame Leverancier op 08-03-2022, 27-09-2022 en 03-11-2022. Ook heeft men deelgenomen aan een SDG Alliantie georganiseerd door Justitie in Veenhuizen op 26-09-2022.

6. Interne en externe communicatie

Externe communicatie vindt plaats middels publicatie van diverse gegevens op de website. Opdrachtgevers en onderaannemers wordt tijdens start/werk besprekingen gewezen op de beschikbare informatie.

Intern worden medewerkers en onderaannemers op de projecten gewezen op onze wensen m.b.t. reductie van CO₂. Dit vindt voornamelijk plaats bij start werkzaamheden, toolbox, nieuwsbrieven en incidenteel indien iemand er persoonlijk op moet worden aangesproken.

7. Ontwikkelingen

Binnen het bedrijf zijn bepaalde ontwikkelingen gaande. Men geeft er de voorkeur aan om met soortgenoten in een initiatief te komen. Dit is tot op heden niet gerealiseerd omdat de branche achterblijft. Men zoekt nog een passend alternatief.

Het nieuwe (gasloze) pand is in aanbouw. De wens is er om ook hier zonnepanelen te plaatsen, maar doordat de infrastructuur dit nog niet toelaat in deze regio, kan dit nog niet gerealiseerd worden.

Er is voor 2023 een nieuwe elektrische Vito besteld, en voor 2024 een elektrische bakwagen met laadklep. Ook zijn er voor 2024 productieplaatsen gereserveerd voor elektrische voertuigen met een groter bereik. (2x Vito, 3x Sprinter en 2x bakwagen)

Onder de werknemers is het "CO₂ bewustzijn" prima. Dit mede door de regelmatige informatie die wordt verstrekt vanuit de directie alsmede door de gegevens die de medewerkers moeten aanleveren t.b.v. o.a. het dieselverbruik.

8. Algemene conclusie

Het bedrijf heeft de reductie van CO₂ emissie hoog op de agenda staan, er wordt veel aandacht aan besteed. Het realiseren van de beschreven doelstellingen is een continue proces. Vooral het terugdringen van het brandstofverbruik heeft hoge prioriteit, omdat dat van grote invloed is op de CO₂ uitstoot. Het gebruik van HVO20 als brandstof voor de voertuigen is per december 2021 ingezet. De ontwikkelingen van elektrische bussen en vrachtwagens worden op de voet gevolgd, zodra daar nieuwe mogelijkheden voor zijn, zal men zeker bekijken of deze toe te passen zijn in het bedrijf.

Onze diensten op het gebied van reparatie, hergebruik van onderdelen en opnieuw inzetten van gebruikt apparaat dragen in de basis al bij aan het milieu. Herstel zorgt ervoor dat er minder goederen vervangen hoeven te worden, waardoor de hoeveelheid afval wordt gereduceerd. Door het verminderen van het aantal te vervangen producten zijn er tevens minder grondstoffen en transport nodig en wordt het energieverbruik verlaagd.

Met de ruim 1000 zonnepanelen kunnen we zelf de benodigde energie opwekken. Dit levert feitelijk geen verbetering op ten opzichte van groene stroom uit windenergie, maar wellicht is deze groene stroom in de toekomst te gebruiken voor verwarming van het pand, daarmee kunnen we het gasverbruik reduceren.