

1. Beoordeling Energie Aspecten

Deze energiebeoordeling is een quick-scan van de emissievooroorzakers binnen de Van der Ende Steel Protectors Group BV. Doel van de beoordeling is om kansen te identificeren en reductiemaatregelen / vervolgacties vast te stellen.

Deze rapportage is de achtste energiebeoordeling. De beoordeling heeft betrekking op het jaar 2018. De beoordeling is vooral een kwalitatieve beschouwing. De beoordeling zal jaarlijks her beoordeeld worden.

1.1. Aanpak beoordeling Energieaspecten

De energiestromen zijn in deze paragraaf geïdentificeerd en behandeld. De indelingen van de rapportage is gebaseerd op de carbon footprint. Op basis van het Greenhouse Gas Protocol is een onderverdeling gemaakt van de CO₂-emissie in drie categorieën: directe CO₂-emissies, indirecte CO₂-emissies door energieproductie en overige indirecte CO₂ emissies. Aan de hand van de CO₂-Prestatieladder van SKAO zijn deze gegevens weer onderverdeeld in zeven soorten emissies, deze zijn als volgt gecategoriseerd.

Scope 1, directe emissiebronnen:

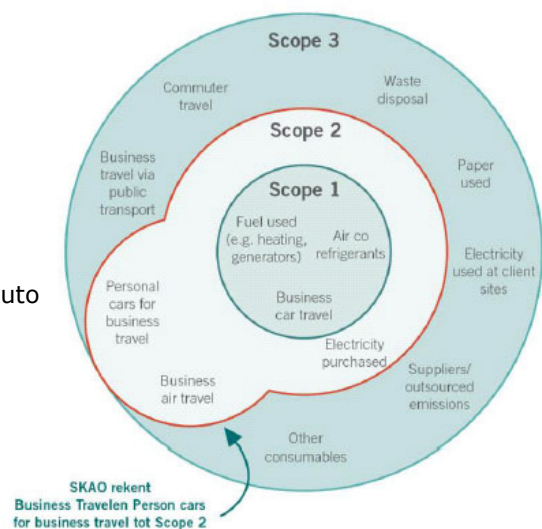
- Brandstofverbruik auto's
- Brandstofverbruik materieel
- Aardgas
- Koelvloeistoffen¹

Scope 2, indirecte emissiebronnen:

- Elektriciteitsverbruik
- Brandstofverbruik zakelijke kilometers met prive auto
- Vliegverkeer

Scope 3:, overige of indirecte emissies

- Ketenbeoordeling stralen
- Ketenbeoordeling applicatie tanklining



Voor het bepalen van de CO₂-emissies is gebruik gemaakt van de conversiefactoren zoals die staan vermeld op <http://www.co2emissiefactoren.nl>

De CO₂-emissie wordt veroorzaakt door de verschillende energieaspecten, welke binnen de organisatie aanwezig zijn. Een energieaspect wordt benoemd als: "een element van activiteiten, goederen of diensten van de organisatie dat het energiegebruik of het energieverbruik kan beïnvloeden".

Deze energiebeoordeling is gericht op de significante energieaspecten. Een energieaspect is significant wanneer dit gerelateerd is aan een groot deel van het energieverbruik. Resultaten uit de beoordeling worden besproken in het MT-overleg.

1.2. Afbakening

Voor de beoordeling van de energieaspecten zijn de organizational boundaries van Van der Ende Steel Protectors Group BV aangehouden. Zie *VDE-HSEQ-SCH-001_03 Organizational boundaries*

¹ Koelvloeistoffen zijn wel aanwezig, maar nog niet meegenomen in de emissie van scope 1. Dit is vooralsnog geen verplichting in de versie 3.0 van de CO₂-Prestatieladder.

1.3. Energiestromen

In scope 1 & 2 zijn de volgende energiestromen te onderkennen bij Van de Ende Steel Protectors Group BV:

- Verbruik brandstof personen auto's
benzine
diesel
- Verbruik brandstof materieel
diesel
- Verbruik elektriciteit vestigingslocaties
- Verbruik gas vestigingslocaties
- Verbruik door zakelijke kilometers met prive auto

Aan de energiestromen worden de energieaspecten gekoppeld. Voor het bepalen of energieaspecten significant zijn, is gebruikt gemaakt van de Emissie inventaris van de Van der Ende Steel Protectors Group BV over het jaar 2018. De energieaspecten van de onderstaande energiestromen zullen beoordeeld worden:

- brandstofverbruik auto's;
- brandstofverbruik materieel;
- gasverbruik vestiging;
- elektriciteitsverbruik vestiging
- brandstofverbruik zakelijke kilometers met prive auto

De energiestromen in scope 3 zijn uitgewerkt in het dossier : BA6556-100-100 ketenanalyse.

Activiteit (2018)	CO ₂ ton	%
Brandstofverbruik leaseauto's, busjes etc.	507,07	18,67%
Brandstofverbruik materieel	1878,66	69,16%
Gasverbruik vestigingen	17,70	0,65%
Totaal scope 1	2403,42	88,5%
Elekticiteitsverbruik vestigingen	0,00	0,00%
Elekticiteitsverbruik op bouwlokaties	0,00	0,00%
Brandstofverbruik zakelijke kilometers met prive auto	312,83	11,52%
Vliegverkeer	0,00	0,00%
Totaal scope 2	312,83	11,5%
Totaal	2716,26	100%

Activiteit (2010)*	CO ₂ (ton/jr)	%
Brandstofverbruik leaseauto's, busjes etc.	258,46	13,74%
Brandstofverbruik materieel	1252,74	66,62%
Gasverbruik vestigingen	19,13	1,02%
Totaal scope 1	1530,33	81,4%
Elekticiteitsverbruik vestigingen	57,27	3,05%
Elekticiteitsverbruik op bouwlokaties	0,00	0,00%
Brandstofverbruik zakelijke kilometers met prive auto	292,89	15,58%
Vliegverkeer	0,00	0,00%
Totaal scope 2	350,15	18,6%
Totaal	1880,48	100%

* Voor de beoordeling tegen Handboek versie 3.0 is het basisjaar 2010 her-berekend

2. Directe CO2-emissies scope 1

2.1. Brandstofverbruik auto's

Het brandstofverbruik van het wagenpark betreft de brandstof die verbruikt wordt door de personenauto's en bestelbussen van de organisatie. De totale omvang daarvan is:

507,1 ton/jr, 18,7% van de totale CO2-emissie

De organisatie beschikt over Van der Ende Steel Protectors Group BV bedrijfsauto's (personenauto's) die hoofdzakelijk geleased zijn bij Alphabet lease. Deze auto's worden als geheel als energieaspect gezien.

Ad 1. In de periode 2014-2017 was het beleid om, indien het past binnen het gebruik en leasebudget, een hybride auto aan te schaffen. Dit beleid wordt is per 2018 niet meer doorgezet. Hybride auto's hebben in de praktijk een veel minder gunstige uitstoot als de fabrieksopgave aangeeft. Daarnaast is vanuit de overheid de bijtellingsregeling aangepast, waardoor de hybride auto's ook niet meer in een lagere bijtelling vallen.

Ad 2. In het verleden was er geen beleid om bij de aanschaf van bedrijfsauto's energiezuinigheid mee te laten wegen. Door het stimuleringsbeleid om bij de aanschaf van nieuwe auto's voornamelijk nog te kiezen voor A of B label auto's is een aanzienlijke reductie behaald in vergelijking met 2010. Dit is mede door gunstige bijtellingsregeling vanuit de overheid gestimuleerd. Met het wegvallen van de gunstige bijtelling is die financiële prikkel er niet meer. Het maakt voor de leaserijder geen verschil meer welk energielabel de auto heeft. Vanuit de directie is er wel draagvlak om te stimuleren maar niet om energie labels dwingend voor te schrijven aan leaserijders.

Ad 3. Van der Ende steunt medewerkers die de overstap willen maken naar volledig elektrisch rijden door laadvoorzieningen op het werk en voor thuis. Op korte termijn is er nog geen doelstelling geformuleerd voor het aantal volledig elektrische personenwagens. Voornaamste reden is de beperking in het aanbod in betaalbare voertuigen met voldoende km-bereik. De ontwikkelingen in de markt worden gevolgd. Verwachting is dat vanaf 2020-2022 het aanbod snel zal toenemen. Het beleid zal daarop jaarlijks worden her-beoordeeld.

In het document *VDE-HSEQ-REG-001_08 Overzicht leaseauto's 2019* is de actuele samenstelling van het wagenpark bijgewerkt. Daarin zijn ook tabbladen met de voorgaande jaren opgenomen en aangegeven wat de status is van de reductie t.o.v. het referentiejaar.

Verwachting samenstelling wagenpark in 2019 bij continuering van het leasebeleid:

100% elektrisch	5,7% (2 auto's)
Plugin Hybrid	5,7% (2 auto's)
Hybrid	5,7% (2 auto's)
Brandstof	82,9% (ongeveer 29 auto's)

Voortgang lange termijn en verwachting korte termijn in de energiereductie van het wagenpark:

Ten opzichte van 2010 is de uitstoot van het wagenpark per gereden km met ongeveer een kwart afgenomen. Sinds eind 2017 is er wel een trendbreuk in die daling opgetreden en is de uitstoot per gereden km weer voor het eerst weer aan het stijgen (verwacht +17% in 2019 t.o.v. 2015).

Op korte termijn (1-3 jaar) zal de uitstoot naar verwachting eerst nog stijgen t.g.v. de vervanging van de huidige lichting personen auto's en door het wegvallen van de stimuleringsregeling voor zuinige brandstof modellen en hybride auto's vanuit de overheid.

Verdere technologische ontwikkelingen in de automarkt op het vlak van betaalbare (€25.000 – 45.000) volledige elektrische auto's met voldoende actieradius (500km+ volgens WLTP normering) zullen op termijn voor verdere terugdringing van de uitstoot van het wagenpark mogelijk maken. Ontwikkelingen in de fiscale regels vanuit de overheid zijn wel dat de gunstige bijtelling ook voor elektrische auto's elk jaar verder worden afgebouwd.

De ontwikkelingen in waterstof gaan mogelijk in de toekomst een rol spelen. Gezien de status van de benodigde infrastructuur en het aanbod in betaalbare waterstofvoertuigen speelt dit op dit moment nog geen rol van betekenis.

2.2. Brandstofverbruik materieel

Het brandstofverbruik door het materieel wordt veroorzaakt door het energieaspect eigen materieel van de organisatie. Van het eigen materieel zijn de grootste verbruikers geïnventariseerd:

2403 ton/jr, 88,5% van de totale CO₂-emissie

Van het materieel is een inventarisatie gemaakt op basis van de gegevens over brandstofverbruik, leeftijd, gemiddelde inzet per jaar. Dit geeft ons inzicht in de 'grootste verbruikers' binnen ons machinepark. Door deze 'grote verbruikers' aan te pakken kan de grootste reductie gerealiseerd worden. In onderstaande tabel staan de brandstof verbruiken en CO₂-uitstoot van de verschillende type machines bij vollast.

Soort	Merk en type	Verbruik (ltr/uur vollast)	CO ₂ -uitstoot bij vollast
Compressor 3m ³	Ingersoll Rand	8	0,03
Compressor 7m ³	Ingersoll Rand	18	0,06
Compressor 10m ³	Ingersoll Rand	20	0,06
Compressor 25m ³	Ingersoll Rand	53	0,11
Compressor 27m ³	Ingersoll Rand	50	0,10
Aggregaat 60 Kva	Gesan	15,3	0,05
Aggregaat 70 Kva	Gesan	16	0,05
Aggregaat 100 Kva	Gesan	23	0,07
Aggregaat 125 Kva	Gesan	26	0,08
Aggregaat 150 Kva	Gesan	30,7	0,10
Kachel 350 Kwh	Imac 4000	38	0,12

Door de verschillende soorten materieel en de verschillende inzet is materieel van de organisatie niet als één energieaspect te benoemen. De verschillende stukken materieel zijn elk een apart energieaspect. De stukken materieel afzonderlijk zorgen voor de grootste bijdrage van het CO₂ emissie (88,5%) van de organisatie. Gezien de investeringscyclus is er een relatief modern machinepark aanwezig.

Door het relatief jonge machinepark is de te behalen energiereductie als gevolg van het vervangen gering, bij de aanschaf van de machines is destijds al rekening gehouden, met de milieuaspecten. Door bijvoorbeeld het toepassen van een geavanceerd motormanagement op de compressoren waren die bij aanschaf al zo'n 10 tot 15 procent zuiniger dan de compressoren zonder dit motormanagement.

Dit neemt niet weg dat het in kaart brengen van mogelijke bezuinigingen door energiezuinig materieel als verbeterdoelstelling is opgenomen. Ook bij nieuwe investeringen wordt in elk geval gekeken naar energiezuinige mogelijkheden.

Een aantal maatregelen die nu reeds worden genomen om het brandstofverbruik te verminderen:

- Gebruik van buffervaten om de compressor gelijkmatiger te belasten, waardoor minder brandstof wordt gebruikt;
- Keuze van het juiste type compressor, aggregaat of kachel, geen onnodig grote capaciteit inzetten;
- Equipment niet onnodig laten draaien, bijvoorbeeld tijdens pauzes.

Op basis van de vervangingscyclus is er in 2018 totaal 1 compressor vervangen. Bij vervanging heeft het brandstofverbruik meegewogen worden bij de aanschaf. Deze compressoren zijn zo'n 5% zuiniger (20 liter/uur vs 19 liter/uur bij vollast).

Waar voorheen het basisjaar 2010 als referentie is genomen, is voor de beschreven reductie-doelstellingen behorende bij de onderstaande maatregelen het jaar 2015 als referentiejaar vastgesteld.

Handhavende maatregel brandstofverbruik materieel				
Energieaspect	Actie	Maatregel	Energie-reductie	Doorlooptijd
Brandstofverbruik materieel	Verlagen verbruik machines door aanschaf nieuwe machines	Bij vervangen materieel letten op laag brandstofverbruik	0 tot 5% van brandstofverbruik per draaiuur t.o.v. 2015	2019
Geschatte Kosten:	Maatregel: in principe geen extra kosten omdat vervanging wordt volgens de normale investeringscyclus. Brandstofbesparing levert een kostenbesparing op.			

Reductiemaatregel brandstofverbruik materieel				
Energieaspect	Kans	Maatregel	Energie-reductie	Doorlooptijd
Brandstofverbruik materieel	Verminderen brandstofverbruik aggregaten	Aggregaten (..kV) inplannen o.b.v. capaciteitsbehoefte per deelfasen van een project.	Project afhankelijk. Nader te bepalen per project met gunningvoordeel	2019
Geschatte Kosten:	Transportkosten van en naar locatie bij wisselen aggregaat.			

Reductiemaatregel brandstofverbruik materieel				
Energieaspect	Kans	Maatregel	Energie-reductie	Doorlooptijd
Brandstofverbruik materieel	Verminderen brandstofverbruik verwarming	Per project onderzoeken in hoe verre het mogelijk is beperken van het warmteverlies van afschermings-constructies	Nader vast te stellen per project in de ontwerpnota.	2019
Geschatte Kosten:	Afhankelijk van project voorwaarden (vaststellen in de tenderfase en mee calculeren)			

2.3. Gasverbruik vestiging

Het gas wordt verbruikt voor de verwarming van de gebouwen. In het onderstaande tabel is een overzicht van de verwarmingsinstallatie met het verbruik gegeven.

Locatie	Bouwjaar ketel	Omschrijving	Verbruik (Nm ³), totaal
Barendrecht	2007	2x Remeha Quinta 45	9363

Bij het gasverbruik zijn er beperkte reductiemogelijkheden. De CV-ketels (zie bovenstaand) zijn HR-ketels en die nog niet aan vervanging toe zijn. Beperking kan behaald worden door goed housekeeping (verwarming uitdoen in ruimtes waar niemand is, deuren dicht houden, etc), periodiek onderhoud en het op de juiste manier instellen van het centrale klimaat systeem.

Overstap op een warmtepomp is als optie overwogen. De investering daarvan is echter relatief groot terwijl de CO2 reductie op de totale footprint verwaarloosbaar zou zijn. Het zelfde bedrag investeren in andere maatregelen is veel effectiever.

3. Indirecte CO2-emissies door energieopwekking (scope 2)

3.1. Elektriciteitsverbruik vestiging

Het elektriciteitsverbruik van de vestigingen wordt voornamelijk gebruikt voor kantoor activiteiten. In onderstaande tabel is het overzicht gegeven.

Locatie	Verbruik (kWh)	Energieaspecten
Barendrecht	119723	<ul style="list-style-type: none"> - Verlichting, koeling, ICT, huishoudelijk t.b.v. het kantoor. - Machines en gereedschappen in de werkplaats en loods. - Laadpunten elektrische heftruck en Plug-in-hybride wagens.

Momenteel is geen gedetailleerd inzicht in het verbruik per apparaat of apparaten groep. Het aandeel van huishoudelijke apparatuur (schoonmaak, koffiezetters en koelkasten) is zeer beperkt.

Het grootste vermogen zit in het laden van de accu voor de elektrische heftruck en de laadpunten voor de Plug-in-hybride / elektrische wagens van medewerkers en bezoekers.

Van der Ende neemt reeds enkele jaren uitsluitend groene stroom met SMK-keurmerk af. De winst die daarin nog te behalen valt is beperkt.

Verspilling kan worden beperkt door een campagne in het kader van good housekeeping (verlichting uitdoen in ruimtes waar niemand is, pc's netjes uitzetten bij vertrek, etc). In de verbouwing die in 2019 wordt gerealiseerd worden energie besparende maatregelen meegenomen. De impact op het totale verbruik is echter nauwelijks significant.

Uitgangspunten:

De huidige energie leveringscontracten o.b.v. groene stroom met SMK-keurmerk continueren.

CO2-reductie kans:

Door het aanbrengen van zonnepanelen op het dak van vestiging te Barendrecht kan er (deels) zelf duurzaam voorzien worden in het stroomverbruik. Momenteel is er, mede vanwege extra kosten t.g.v. een reorganisatie en verbouwing, een investeringsstop. Afhankelijk van de financiële ontwikkelingen zal investeren in zonnepanelen in 2020 / 2021 worden meegenomen in de begroting.

Handhavende maatregel stroomverbruik vestiging				
Energieaspect	Actie	Maatregel	Reductie in %	Doorlooptijd
Stroomverbruik	leveringscontract stroom 100% groene energie (wind)	Continuëren leveringscontracten groene stroom "B" type Wind of Waterkracht	Handhaven 0% CO2-uitstoot	doorlopend
Geschatte Kosten:	€ 400,- per jaar (t.o.v. grijze stroom)			

Wijze borging: Inkoopbeleid vastleggen

Wijze controle: Inkoopbeleid in interne audit, voortgang in Management review

Reductiemaatregel stroomverbruik vestiging				
Energieaspect	Kans	Maatregel	Reductie in %	Doorlooptijd
Stroomverbruik	Verminderen energieafname leverancier door eigen duurzame opwekking	Zonnepanelen op het dak van vestiging te Barendrecht.	Geen reductie t.o.v. huidige groene stroom afname bij Engie.	2021
Geschatte Kosten:	€ 20.000,- aanschaf en installatie (o.b.v. 40 panelen)			

Onderzoeken: periode januari 2018 – februari 2018

Ilja

Implementatie: periode 2020 – 2021

Richard

3.2. Brandstofverbruik zakelijke kilometers met privé auto

De totale CO₂-emissie van het brandstofverbruik zakelijk verkeer privéauto is gelijk aan 312,8 ton CO₂. Dit is gelijk aan 11,5% van de gehele CO₂-emissie van de organisatie.

De benodigde gegevens in deze categorie zijn achterhaald aan de hand van de individuele maandelijkse km-declaraties. Het aantal kilometers is bekend, maar de gegevens over met welke type auto deze gemaakt zijn is niet voortdurend actueel. Reden daarvoor is dat veel met inleen personeel wordt gewerkt en Van der Ende niet altijd inzage heeft in die gegevens. Een andere reden is dat gestimuleerd wordt om voor woon-werkverkeer naar de projectlocaties zo veel mogelijk te carpoolen. Medewerkers hebben de vrijheid om onderling af te stemmen met welke privé auto dat wordt gedaan.

Op de site www.co2emissiefactoren.nl staat een emissiefactor vermeld voor voertuigen waarvan de brandstofsoort en de gewichtscategorie onbekend zijn. De onderliggende uitgangspunten van deze emissiefactor komen echter onvoldoende overeen met het beeld van de verdeling per brandstofsoort en gewichtscategorie dat uit eigen steekproeven naar voren komt.

Op basis van enkele steekproeven op projectlocaties in 2016 is gebleken dat het aantal kleine voertuigen en het aantal grote voertuigen zeer beperkt is. Het overgrote deel van de voertuigen valt in de middelste gewichtscategorie. Voor die voertuigen die daar buiten vallen is het aantal kleinere voertuigen groter dan het aantal grotere. In de emissie inventaris is de aanname gedaan dat alle voertuigen in de middelste gewichtscategorie vallen. Van der Ende heeft daarnaast op basis van de steekproeven een aanname gedaan van een verdeling van 65% met diesel aangedreven auto's en 35% met benzine aangedreven auto's.

Op basis van de bijbehorende conversiefactoren is de emissie bepaald. Vanuit de aannames die gebaseerd zijn op de steekproeven uit 2016, komt de CO₂-emissie van het brandstofverbruik zakelijk verkeer privéauto over 2016 uit op 266,5 ton. Vanuit de standaard emissiefactor voor voertuigen waarvan de brandstofsoort en de gewichtscategorie onbekend zijn zou dat 270,4 ton zijn (+3,9 ton).

Om te bepalen welke onzekerheid er zit in deze aannames zijn alternatieve berekeningen gemaakt:

Indien wordt aangenomen dat alle auto's op benzine in de middelste gewichtsklasse vallen is de totale CO₂ uitstoot 96,3 ton/jaar. Uit berekeningen met verschillende verdeling Laag/midden/hoog voor gewichtscategorie blijkt dat de afwijking t.o.v. deze waarde uitkomt op:

Gewichtscategorie benzine auto's o.b.v. de steekproeven 20% / 70% / 10%	-2,8 ton CO ₂ /jaar
Indien meer kleine benzine auto's 30% / 60% / 10%	-4,9 ton CO ₂ /jaar
Indien meer grote benzine auto's 10% / 60% / 30%	+1,7 ton CO ₂ /jaar

Indien wordt aangenomen dat alle auto's op diesel in de middelste gewichtsklasse vallen is de totale CO₂ uitstoot 185,4 ton/jaar. Uit berekeningen met verschillende verdeling Laag/midden/hoog voor gewichtscategorie blijkt dat de afwijking t.o.v. deze waarde uitkomt op:

Gewichtscategorie diesel auto's o.b.v. de steekproeven 5% / 85% / 10%	+0,5 ton CO ₂ /jaar
Indien meer kleine diesel auto's 20% / 70% / 10%	-5,0 ton CO ₂ /jaar
Indien meer grote diesel auto's 10% / 70% / 20%	+0,9 ton CO ₂ /jaar

Indien wordt uitgegaan een verdeling van 35% benzine en 65% diesel auto's dan is de totale CO₂ uitstoot 266,5 ton/jaar. Uit berekeningen blijkt dat bij een verschuiving van 25%-punten in die verdeling de afwijking t.o.v. deze waarde uitkomt op:

Indien er 60% benzine en 40% diesel auto's rijden	+3,4 ton CO ₂ /jaar
Indien er 10% benzine en 90% diesel auto's rijden	-3,4 ton CO ₂ /jaar

In het jaar 2020 zal er opnieuw een steekproef worden gedaan om de verdeling te verifiëren.

4. Overige of indirecte emissies (Scope 3)

Van de Emissies in scope zijn de meest significante emissies in kaart gebracht middels een tweetal ketenbeoordelingen. Voor de uitwerking daarvan verwijzen wij naar het dossier:

BA6556-100-100 ketenanalyse.

5. Samenvatting reductiedoelstellingen

Waar voorheen het basisjaar 2010 als referentie is genomen, is voor de beschreven reductie-doelstellingen behorende bij de onderstaande maatregelen het jaar 2015 als referentiejaar vastgesteld.

Handhavende maatregel brandstofverbruik materieel				
Energieaspect	Actie	Maatregel	Energie-reductie	Doorlooptijd
Brandstofverbruik materieel	Verlagen verbruik machines door aanschaf nieuwe machines	Bij vervangen materieel letten op laag brandstofverbruik	0 tot 5% van brandstofverbruik per draaiuur t.o.v. 2015	2019
Geschatte Kosten:	Maatregel: in principe geen extra kosten omdat vervanging wordt volgens de normale investeringscyclus. Brandstofbesparing levert een kostenbesparing op.			

Wijze borging: In inkoopbeleid vastleggen
 Wijze controle: Inkoopbeleid in interne audit, voortgang in Management review

Reductiemaatregel brandstofverbruik materieel				
Energieaspect	Kans	Maatregel	Energie-reductie	Doorlooptijd
Brandstofverbruik materieel	Verminderen brandstofverbruik aggregaten	Aggregaten (..kV) inplannen o.b.v. capaciteitsbehoefte per deelfasen van een project.	Project afhankelijk. Nader te bepalen per project met gunningvoordeel	2019
Geschatte Kosten:	Transportkosten van en naar locatie bij wisselen aggregaat.			

Onderzoeken: Gereed Richard / Arie
 Uitwerken: periode januari 2015 – maart 2016 Ilja / Arie
 Implementeren: periode maart 2016 – mei 2016 Arie

Reductiemaatregel brandstofverbruik materieel				
Energieaspect	Kans	Maatregel	Energie-reductie	Doorlooptijd
Brandstofverbruik materieel	Verminderen brandstofverbruik verwarming	Per project onderzoeken in hoe verre het mogelijk is beperken van het warmteverlies van afschermings-constructies	Nader vast te stellen per project in de ontwerpnota.	2019
Geschatte Kosten:	Afhankelijk van project voorwaarden (vaststellen in de tenderfase en mee calculeren)			

Onderzoeken: Gereed Richard / Ilja
 Uitwerken: per project in de tenderfase Ilja / Borne
 Implementeren: per project in de werkvoorbereiding Lars / Ilja

Reductie maatregel wagenpark				
Energieaspect	Actie	Maatregel	Reductie in %	Doorlooptijd
Personenauto	Stimulering overstap op volledig elektrische auto's	Stimuleren elektrisch rijden met oplaadpunten Barendrecht (4x) en laadpunt thuis voor EV-rijders	(Per voertuig rond -100gr CO2 /km) Op korte termijn geen reductie doelstelling in categorie personenauto t.o.v. 2015	2019
Geschatte Kosten:	€ 1250,- tot 1600,- per aansluiting oplaadpunt			

Wijze borging: Informeren over mogelijkheid
 Wijze controle: N.v.t. (EV-rijden is vrije keuze berijder)

Handhavende maatregel wagenpark				
Energieaspect	Actie	Maatregel	Reductie in %	Doorlooptijd
Personenauto	Zorgen dat er gereden wordt met de juiste bandenspanning	Attenderen zelf controle (toolbox). 2x p./jaar check standaard, bij wissel banden zomer/winter	Handhaven; geen extra reductie t.o.v. 2015 (2 tot 4% t.o.v. geen controle)	2019
Geschatte Kosten:	Nihil			

Wijze borging: In Leaseregeling en toolbox
Wijze controle: Interne audit, voortgang in Management review

Handhavende maatregel woon-werkverkeer				
Energieaspect	Actie	Maatregel	Reductie in %	Doorlooptijd
Personenauto	Waar mogelijk aantal gereden kilometers beperken	Bij selectie / inkoop personeel project (onderaannemer) reisafstand mee laten wegen. Personeel indelen voor carpoolen van en naar project- of trainingslocaties.	Handhaven; geen extra reductie t.o.v. 2015 (6 tot 8% t.o.v. geen maatregel)	2019
Geschatte Kosten:	Nihil			

Wijze borging: Inkoopvoorwaarden, contracten met uitzendbureau / onderaannemers
Carpool planning vanuit secretariaat
Wijze controle: Interne audit, voortgang in Management review

Handhavende maatregel woon-werkverkeer				
Energieaspect	Actie	Maatregel	Reductie in %	Doorlooptijd
Personenauto	Op en neer reizen boven enkele reis afst. van 100 km voorkomen (langer lopende projecten)	Lokaal huren van verblijfruimte(s). Verblijf nabij projectlocatie tijdens de werkweek.	Handhaven; geen extra reductie t.o.v. 2015 (8 tot 11% t.o.v. geen maatregel)	2019
Geschatte Kosten:	Beperkt. Wegen vaak op tegen de reiskosten.			

Wijze borging: Voorwaarden / afspraken vastleggen bij inhuur van personeel
Wijze controle: Interne audit, voortgang in Management review

Handhavende maatregel stroomverbruik vestiging				
Energieaspect	Actie	Maatregel	Reductie in %	Doorlooptijd
Stroomverbruik	leveringscontract stroom 100% groene energie (wind)	Continueren leveringscontracten groene stroom "B" type Wind of Waterkracht	Handhaven 0% CO2-uitstoot	doorlopend
Geschatte Kosten:	€ 400,- per jaar (t.o.v. grijze stroom)			

Wijze borging: In inkoopbeleid vastleggen
Wijze controle: Inkoopbeleid in interne audit, voortgang in Management review

Reductiemaatregel stroomverbruik vestiging				
Energieaspect	Kans	Maatregel	Reductie in %	Doorlooptijd
Stroomverbruik	Verminderen energieafname leverancier door eigen duurzame opwekking	Zonnepanelen op het dak van vestiging te Barendrecht.	Geen reductie t.o.v. huidige groene stroom afname bij Engie.	2021
Geschatte Kosten:	€ 20.000,- aanschaf en installatie (o.b.v. 40 panelen)			

Onderzoeken: periode januari 2018 – februari 2018 Ilja
 Implementatie: periode 2020 – 2021 Richard

Reductiemaatregel gritverbruik voorbehandelen				
Energieaspect	Kans	Maatregel	Reductie in %	Doorlooptijd
Keten straalgrit	Verminderen totale uitstoot in de keten straalgrit door i.r.t. opdrachtgevers proactief in te zetten op het (mogen) toepassen van alternatieve technieken	Waar mogelijk toepassen van: Machinestrallen UHP-Waterstralen	12% reductie totale uitstoot in de keten straalgrit	2019
Geschatte Kosten:	Nihil			

Onderzoeken: Gereed Ilja / CO2 adviseurs
 Uitwerken: periode januari 2017 – februari 2017 Richard / Ilja
 Implementeren: periode januari 2017 – 2019 Erik / Borne / Richard