



## Energiemanagement actieplan

### Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>2</b>
BEOORDELING METING EN JUISTHEID VAN INZICHT.....	2
<b>2. REFLECTIE DOELSTELLINGEN VOORGAAND JAAR.....</b>	<b>2</b>
<b>3. ANALYSE VAN ENERGIEVERBRUIK EN KANSEN VOOR VERBETERING .....</b>	<b>3</b>
<b>4. REDUCTIEDOELSTELLINGEN.....</b>	<b>4</b>
BETREKKING DOELSTELLINGEN OP PROJECT(EN) MET GUNNINGSVOORDEEL .....	4
DOELSTELLINGEN MET BETREKKING TOT ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN EN/OF GROENE STROOM.....	4
<b>5. REDUCTIEMAATREGELEN.....</b>	<b>5</b>
SCOPE 1:.....	5
SCOPE 2 + BUSINESS TRAVEL:.....	5
<b>6. LANGETERMIJNVISIE.....</b>	<b>5</b>
<b>7. BEOORDELING AMBITIENIVEAU .....</b>	<b>6</b>
<b>8. ONDERTEKENING DIRECTIE / HOGER MANAGEMENT.....</b>	<b>6</b>
<b>BIJLAGE: .....</b>	<b>6</b>
<b>BRONVERMELDING: .....</b>	<b>6</b>

## 1. Inleiding

Dit verslag, het energiemangement actieplan ofwel reductieprogramma, is een uitwerking van het B-deel van de CO<sub>2</sub> prestatieladder. Hiermee acteren we op de CO<sub>2</sub>-inzichten om daarmee onze uitstoot te reduceren.

In het energieauditverslag zijn de reeds aanwezige reductiemaatregelen beschreven. Ook hebben we in dat document een eerste opsomming gemaakt van mogelijke toekomstige maatregelen voor reductie en hebben we gekeken naar input van medewerkers en lering getrokken vanuit de branche. Vanuit de emissie inventarisatie werkt dit energiemangement actieplan de reductie-doelstelling en maatregelen verder uit tot een realistisch actieplan.

### Beoordeling meting en juistheid van inzicht

Vanuit onze emissie inventarisatie, onderliggende facturen en cirkeldiagram van de uitstoten kunnen we opmaken dat we de grootste verbruikers in kaart hebben en in onze inventarisatie hebben opgenomen.

Naast de interne controle van de emissie inventarisatie door middel van een interne audit wordt de emissie inventarisatie jaarlijks geverifieerd door middel van de externe audit van de CO<sub>2</sub> prestatieladder.

## 2. Reflectie doelstellingen voorgaand jaar

De reductiedoelstellingen voor 2021 waren als volgt:

Een totale reductie van 3% op de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Per scope ziet dat er dan als volgt uit:

- Reductie van 10% op scope 1;
- Reductie van -20% op scope 2 + business travel;

De gegeven percentages zijn ten opzichte van het basisjaar 2019. De doelstellingen zijn gerelateerd aan de omzet. In onderstaande tabel is de toename/reductie weergegeven gerelateerd aan de omzet. Maar ook is in de tabel meegenomen de toename/reductie absoluut en gerelateerd aan het aantal fte's.

		2021 t.o.v. 2019
absoluut	scope 1	-38,5%
	scope 2 +business travel	+1,7%
	Totaal	-27,7%
relatief omzet	scope 1	-35,6%
	scope 2 + business travel	+6,4%
	Totaal	-24,3%
relatief fte	scope 1	-37,5%
	scope 2 + business travel	+3,2%
	totaal	-26,5%

Conclusie is dat als we de uitstoot gerelateerd aan de omzet van 2021 ten opzichte van 2019 vergelijken de doelstellingen gehaald zijn. In de analyse worden opvallende zaken weergegeven en verklaard waarom we de doelstellingen hebben gehaald.

### **3. Analyse van energieverbruik en kansen voor verbetering**

Uit de CO<sub>2</sub>-footprint van Invra plus blijkt dat het grootste deel van de CO<sub>2</sub>-uitstoot te vinden is in de leaseauto's met circa 32% voor het diesel en benzine verbruik en 12% voor het elektriciteitsverbruik van de leaseauto's in 2021. Daarna volgt het aardgasverbruik met circa 31% en met als derde uitschieter het elektriciteitsverbruik van 21% in 2021.

We hebben in 2021 circa 40 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot "bespaard" op de benzine/diesel leaseauto's. Dit komt voor een deel door corona en dat er minder is gereden is en door wijzigingen in het personeelsbestand maar het komt zeer zeker ook door het verder elektrificeren van het wagenpark. Daarnaast waren er vanaf het derde kwartaal 2021 helemaal geen diesel auto's meer in het wagenpark van Invra plus!

Invra plus zou voor kansen voor verbetering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot op het gebied van scope 1 leaseauto's moeten afschaffen of er beperkt in moeten gaan rijden. Het afschaffen van leaseauto's helpt wel voor de CO<sub>2</sub> reductie in scope 1 en ook voor de totale CO<sub>2</sub> reductie voor Invra plus, omdat de privé-kilometers van leaseauto's wel in de totale uitstoot van Invra plus zitten en bij privéauto's dit niet het geval is. Als we de privé kilometers van privéauto's wel meenemen dan is een groot wagenpark juist wel beter voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot, omdat Invra plus invloed kan uitoefenen op de soort auto waarin wordt gereden. Het beperkt rijden in auto's is ook eigenlijk geen optie, omdat de meeste werknemers te ver weg wonen om op de fiets te komen en gebruik maken van het openbaar vervoer niet altijd efficiënt is. Daarnaast zijn de projecten verspreid over het hele land en niet altijd goed met het openbaar vervoer te bereiken. Tevens hecht Invra plus veel waarde aan goed (persoonlijk) contact met de opdrachtgever en goede kennis van het project op locatie. Het op grote schaal beperken van autoritten is daarom niet mogelijk.

Het verbruik en de CO<sub>2</sub>-emissie van aardgas is in 2021 gestegen ten opzichte van 2019. Dit heeft 2 oorzaken. Doordat er steeds meer aardgas is geïmporteerd is de emissiefactor voor gas behoorlijk toegenomen (circa 10%). Daarnaast is 2021 een relatief koud jaar geweest als je dat beschouwt d.m.v. de graaddagen methode. Als het aantal gebruikte m<sup>3</sup> aardgas per graad wordt uitgerekend dan blijkt dat we relatief weinig aardgas in 2021 hebben gebruikt ten opzichte van 2019. Het is niet te achterhalen waardoor dat komt. Mogelijk komt dit door minder corona maar het kan ook zijn dat de nieuwe ketels heel goed zijn afgesteld.

Ook het elektriciteitsverbruik is in 2021 afgenomen ten opzichte van 2019. Dit is erg opvallend omdat er meer gebruik gemaakt is van de laadpalen. Daarnaast was 2021 een slecht jaar voor wat betreft de zonopbrengst. De afname in elektriciteit kan verklaard worden doordat er minder personeel aanwezig is geweest in 2021 op kantoor ten gevolge van corona. Wat wel opvallend is dat het gebruik van de laadpalen eind 2021 verdubbeld is ten opzichte van begin 2021. De verwachting is dat dit voorlopig alleen maar toeneemt.

Voor zowel het elektriciteitsverbruik als voor het gebruik van aardgas zou het beperken van het gebruik van het kantoor zeer ten goede komen voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot op dat gebied. Dit is geen reële optie. Door corona is dit natuurlijk wel beperkt gebeurt. De verwachting is dat nu de stap naar thuiswerken wel makkelijker is en dat dit voor een klein deel wel zal worden doorgezet. Een andere mogelijkheid is het inkopen van groene stroom en "groen" gas. Dit brengt financiële consequenties

InVra plus B.V.	Pagina 3 van 6
Deel D: Documenten, D04 Energiemanagement actieplan 2022 R1	Datum: 10-05-2022

met zich mee. Deze consequenties zijn voor ons en de medegebruikers van het pand op dit moment te groot.

In 2015 heeft Invent Advies B.V. een rapportage gemaakt over het energieverbruik van de locatie Oosterweg 127 en voor het kantoorpand een aantal besparingsmogelijkheden aangeven. De top 3 van besparingsmogelijkheden zijn het plaatsen van zonwering, het aanpassen van de TI-verlichting en het toepassen van zonnepanelen. Het plaatsen van zonnepanelen en het aanbrengen van ledverlichting is inmiddels uitgevoerd. Per 1 januari 2023 moeten kantoorpanden met een oppervlakte groter dan 100 m<sup>2</sup> een energielabel hebben van minimaal C. Door Peutz is hier onderzoek naar gedaan. Conclusie is dat er geen maatregelen nodig zijn en dat het kantoor reeds voldoet en het C-label.

#### **4. Reductiedoelstellingen**

In verband met alle wijzigingen binnen het bedrijf en de reeds gerealiseerde maatregelen wordt 2019 beschouwd als het nieuwe basisjaar.

Op basis van soortgelijke organisaties die de CO<sub>2</sub> prestatieladder eveneens toepassen, hebben we de volgende doelstelling voor 2022 bepaald ten opzichte van 2019. Een reductiedoelstelling van 4,5% op de totale CO<sub>2</sub> uitstoot. Per scope onderverdeeld ziet dat er als volgt uit:

- Reductie van 15% op scope 1;
- Reductie van -30% op scope 2 + business travel;

Deze doelstellingen zijn gerelateerd aan de omzet.

Voor wat betreft de leaseauto's is het erg lastig om daar harde doelstellingen aan te verbinden uitgedrukt in tonnen CO<sub>2</sub> om de volgende redenen:

- Onze projecten liggen verspreid over het hele land en zijn over het algemeen niet efficiënt bereikbaar met het openbaar vervoer;
- Onze leaseauto's worden ook privé gebruikt;
- InVra plus vindt een goed, persoonlijk contact met de klant erg belangrijk;
- InVra plus vindt het belangrijk dat het personeel ook tevreden is, het personeel heeft veel ruimte in de keuze van zijn/haar leaseauto;
- Het aantal gemaakte kilometers is ook erg afhankelijk van de projecten.

Een verdere blik vooruit is nog lastiger in te schatten. De verwachting is dat we in de toekomst nog meer elektrische auto's gaan aanschaffen. Dat betekent wel dat er een toename te verwachten is in het elektriciteitsverbruik. Om toch iets te zeggen over de jaren na 2022 hebben we de volgende doelstellingen bepaald voor 2025 ten opzichte van het basisjaar 2019:

Een totale reductie van 9%. Dit is als volgt onderverdeeld.

- Reductie van 30% op scope 1;
- Reductie van -60% op scope 2 + business travel;

#### **Betrekking doelstellingen op project(en) met gunningsvoordeel**

We hebben in 2021 geen projecten gegund gekregen met behulp van de CO<sub>2</sub> prestatieladder

#### **Doelstellingen met betrekking tot alternatieve brandstoffen en/of groene stroom**

In 2019 zijn er 2 laadpalen met 2 aansluitingen per paal gerealiseerd. In totaal zijn er nu 6

InVra plus B.V.	Pagina 4 van 6
Deel D: Documenten, D04 Energiemanagement actieplan 2022 R1	Datum: 10-05-2022

aansluitingen gerealiseerd. De hoeveelheid aansluitingen zal afgestemd moeten worden met de vraag naar “elektrisch tanken”. Als er een tekort dreigt aan elektrische laadpalen dan zal worden onderzocht of er nog meer laadpalen kunnen worden gerealiseerd.

### **5. Reductiemaatregelen**

Onderstaand een toelichting op de lopende en te nemen maatregelen waarmee we bovenstaande reductie als realistisch inschatten;

#### **Scope 1:**

Ons brandstofverbruik is grillig, onder andere omdat dit afhankelijk is van de locatie van de projecten. Ook kan 1 leaseauto meer of minder al significante gevolgen hebben voor de relatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot. Daarom gaan we door met de maatregel om bij nieuwe leasecontracten een auto met een groen label uit te zoeken, tenzij dit om bepaalde redenen niet mogelijk is. De verwachting is dat we ook meer volledig elektrische auto's gaan aanschaffen. Als het contract van een leaseauto afloopt dan zal per auto bekeken worden wat de wensen en mogelijkheden zijn, en welke techniek er op dat moment beschikbaar is.

Ook heeft InVra plus in 2018 geïnvesteerd in een systeem om op afstand te kunnen vergaderen (skype) en kunnen we makkelijk thuis inloggen om bestanden te bekijken. Dit heeft ons een groot voordeel gebracht tijdens de coronacrisis. Medewerkers konden vanuit huis werken en vergaderingen digitaal bijwonen. De verwachting is dat deze ervaring ook zal leiden tot meer digitale vergaderingen.

Een reductie van 30% verwachten we op deze manier zeker te halen.

#### **Scope 2 + business travel:**

Voor wat betreft het elektriciteitsverbruik zijn in 2016 zonnepanelen op een deel van het dak van de Oosterweg 127 B.V. gerealiseerd. Tevens is in 2016 de TI-verlichting aangepast en zijn we overgegaan op ledverlichting. In de periode 2014-2019 is er dus een gigantische afname geweest van het elektriciteitsverbruik. Echter verwachten wij dat er meer elektrische auto zullen worden aangeschaft. Dit betekent een toename van een elektriciteitsverbruik ten opzichte van het nieuwe basisjaar. De totale CO<sub>2</sub> uitstoot van het gehele bedrijf zal wel verminderen.

### **6. Langetermijnvisie**

Voor de toekomstvisie is ook gekeken naar het energielabel omdat alle kantoren uiterlijk 1 januari 2023 een energielabel moeten hebben. Ons kantoor heeft een energielabel C. Hier valt dus geen CO<sub>2</sub> resultaat over te verwachten. Het wagenpark zal energiezuiniger worden door technische ontwikkelingen. We gaan minder grote auto's leasen en meer elektrische auto's leasen. Maar dit heeft wel tot gevolg een toename in het elektriciteitsverbruik. De verwachting is dat het thuiswerken en op afstand vergaderen wel een structurele verandering is maar dat dit te beperkt wordt gedaan om hier cijfers aan te hangen. Het kantoor zal op termijn overgenomen worden van de huidige eigenaren. Waarschijnlijk worden dan de energiestromen van InVra plus los gekoppeld van de rest van het gebouw. Dat komt de betrouwbaarheid van het verbruik van InVra plus ten goede. Ook wordt er regelmatig gekeken naar de energiemarkt maar die is ontzettend grillig. Hopelijk dat we in de toekomst daar een goede stap in kunnen maken door het toepassen van groene stroom en groen gas.

InVra plus B.V.	Pagina 5 van 6
Deel D: Documenten, D04 Energiemanagement actieplan 2022 R1	Datum: 10-05-2022

Daarom voor de periode van 2023 tot en met 2025 voorlopig een behouden doelstelling van 1,5% per jaar. Dit betekent een totale reductie van 9% in 2025 gerelateerd aan de omzet. Hopelijk dat de doelstellingen in 2023 of 2024 aangescherpt kunnen worden.

### **7. Beoordeling ambitieniveau**

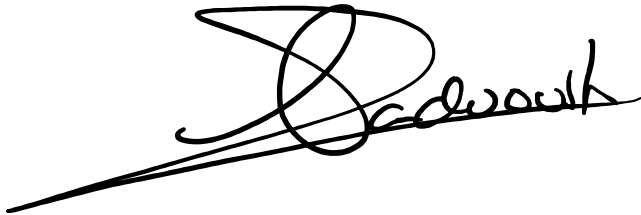
We hebben onze voetprint, certificatieniveau en reductiedoelstellingen vergeleken met een aantal soortgelijke collega-organisaties. Hieruit komt naar voren dat iedereen het op zijn eigen manier doet en dat het lastig is te vergelijken. Onze reductiedoelstelling zijn op zich niet uitzonderlijk hoog omdat we een nieuw basisjaar hebben gekozen. In het verleden hebben we wel een aantal grote maatregelen genomen en resultaten geboekt.

Onze maatregelenlijst heeft diverse C-maatregelen (ambitieuw) waaronder eigen elektriciteitsopwekking en elektrische auto's. Daarnaast hebben we een aantal B-maatregelen (vooruitstrevend) en A- maatregelen.

Ondanks dat we ons initiatief BCTR in 2018 niet voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder in voldoende mate hebben kunnen voortzetten wegens het ontbreken van de uitvoering van projecten op dat gebied, zijn we wel verder gegaan met het project. We proberen overheden, organisaties en bedrijven enthousiast te krijgen voor dit product. Afgelopen jaren zijn we betrokken geweest bij een bedrijf in Delfzijl. BCTR is door ons onder de aandacht gebracht bij deze opdrachtgever. Vrijkomende materialen willen zij graag zo hoogwaardig mogelijk toepassen. Er wordt onderzocht of BCTR op dit terrein toegepast kan worden als asfaltonderlaag zodat er bespaart kan worden op het aan te brengen asfalt. Het initiatief BCTR is een ontwikkeling die soortgenoten (klein bedrijf) in zijn geheel niet evenaren.

Hiermee zien wij onszelf als koploper in vergelijking met soortgelijke bedrijven.

### **8. Ondertekening directie / hoger management**



Sven-Erik Zandvoort  
 Directeur InVra plus B.V.  
 Eindverantwoordelijke CO<sub>2</sub> prestatieladder portfolio.

#### **Bijlage:**

- D06 Analyse scope 3 emissies

#### **Bronvermelding:**

- Niet van toepassing, anders dan het CO<sub>2</sub> portfolio.

InVra plus B.V.	Pagina 6 van 6
Deel D: Documenten, D04 Energiemanagement actieplan 2022 R1	Datum: 10-05-2022