



## 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. SCOPE 3</b> .....	<b>6</b>
<b>8. BEOORDELING AMBITIENIVEAU</b> .....	<b>6</b>
<b>9. ONDERTEKENING DIRECTIE / HOGER MANAGEMENT</b> .....	<b>7</b>
<b>BIJLAGE:</b> .....	<b>7</b>
<b>BRONVERMELDING:</b> .....	<b>7</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 2022 waren als volgt:

Een totale reductie van 4,5% op de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Per scope ziet dat er dan als volgt uit:

- Reductie van 15% op scope 1;
- Reductie van -30% 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.

		2022 t.o.v. 2019
absoluut	scope 1	-40,0%
	scope 2 + business travel	-1,5%
	Totaal	-29,6%
relatief omzet	scope 1	-21,1%
	scope 2 + business travel	+29,2%
	Totaal	-7,6%
relatief fte	scope 1	-33,8%
	scope 2 + business travel	+8,6%
	totaal	-22,4%

Conclusie is dat als we de uitstoot gerelateerd aan de omzet van 2022 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 39% voor het benzine verbruik. InVra plus heeft geen dieselauto's meer in haar wagenpark, er wordt nog een heel klein beetje diesel gebruikt voor de boorkar. De daarna grootste uitstoot wordt veroorzaakt door het elektriciteitsverbruik en het aardgasverbruik, alle twee dragen ze 24% bij aan de totale uitstoot van InVra plus. Het elektrisch laden van de lease auto's levert een bijdrage van 11% op de totale CO<sub>2</sub> uitstoot van InVra plus.

We hebben in 2022 bijna 35 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot "bespaard" op de benzine/diesel leaseauto's ten opzichte van 2019. Dit komt voornamelijk doordat er nog meer gebruik wordt gemaakt van elektrische auto's. Vanaf het derde kwartaal 2021 zijn er 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 2022 gedaald ten opzichte van 2109 en 2021. In 2021 was het aardgasverbruik gestegen ten opzichte van 2019. Dit kwam onder andere doordat de emissiefactor voor gas behoorlijk was toegenomen (circa 10%). De daling in 2022 is het gevolg van een afname in de gebruiksoppervlakte van InVra plus. Sinds het begin van 2022 wordt de ruimte van het slapend archief niet meer gehuurd en dat scheelt in het percentage m<sup>2</sup> wat toegekend wordt aan InVra plus.

Het elektriciteitsverbruik is in 2022 afgenomen ten opzichte van 2019. Dit is erg opvallend omdat er veel meer gebruik gemaakt wordt van de laadpalen. Het stroomverbruik zonder laadpalen wordt verdeeld op basis van het oppervlakte gebruik. In 2022 is InVra plus voor wat betreft de oppervlakte gekrompen anders hadden we in 2022 meer stroom verbruikt dan in 2019.

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

InVra plus B.V.	Pagina 3 van 7
Deel D: Documenten, D04 Energiemanagement actieplan 2023R1	Datum: 15-05-2023

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.

Omdat de doelstellingen over 2022 nog maar net zijn gehaald wordt nu even een pas op de plaats gemaakt. Er zijn de laatste tijd behoorlijk wat nieuwe lease auto's bijgekomen (zowel elektrisch als benzine). Uiteindelijk is dit wel beter voor de totale CO<sub>2</sub> uitstoot maar niet perse voor InVra plus omdat de privé km nu ook mee worden gerekend voor de totale CO<sub>2</sub> uitstoot van InVra plus. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan over de doelstellingen voor de komende 3 jaar.

Voor 2023 hebben we de volgende doelstelling bepaald ten opzichte van 2019. Een reductiedoelstelling van 5,5 % op de totale CO<sub>2</sub> uitstoot. Per scope onderverdeeld ziet dat er als volgt uit:

- Reductie van 17% op scope 1;
- Reductie van -33% 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. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan over de doelstellingen over 2024 en 2025.

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

We hebben in 2022 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 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.

InVra plus B.V.	Pagina 4 van 7
Deel D: Documenten, D04 Energiemanagement actieplan 2023R1	Datum: 15-05-2023

## **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 17% 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. Ook wordt er regelmatig gekeken naar de energiemarkt o.a. ook naar een dynamisch energiecontract maar de energiemarkt is momenteel ontzettend grillig. Hopelijk dat we in de toekomst daar een goede stap in kunnen maken door het toepassen van groene stroom en groen gas maar hierbij zijn we deels ook afhankelijk van de eigenaren van het pand.

De omzet over 2022 valt betrekkelijk laag uit. Dit heeft direct gevolgen voor realisatie van de doelstellingen. Leek het alsof we halverwege 2022 nog heel goed op weg waren, bleek dat dit aan het eind van 2022 toch veel krappere dan verwacht en zijn de doelstellingen maar net gehaald. De omzet blijkt dus ook een hele belangrijke factor te zijn. In 2022 zijn er veel nieuwe auto's bij gekomen zowel elektrisch maar ook benzine auto's. Voor de berekening van de nieuwe doelstellingen is rekening gehouden met de nieuwe auto's. Er is gerekend met 4 nieuwe elektrische auto's en met 3 nieuwe

InVra plus B.V.	Pagina 5 van 7
Deel D: Documenten, D04 Energiemanagement actieplan 2023R1	Datum: 15-05-2023

benzine auto's. Ook is er rekening gehouden met het vertrek van 1 medewerker. Voor wat betreft de omzet wordt een voorzichtige 3,3 milj. euro meegenomen. Op basis van deze ingevoerde gegevens wordt een totale reductie van 7,5% verwacht ten opzichte van 2019. Deze reductie worden over de komende 3 jaren verdeeld. Daarom is de doelstelling voor de komende 3 jaren een reductie van 1% per jaar waarbij er op scope 1 een reductie gehaald moet worden van 2% per jaar en voor scope 2 een toename van 3% per jaar. Ten opzichte van 2019 gerelateerd aan de omzet ziet dit in tabelvorm er als volgt uit:

Jaar	Totale reductie	Reductie scope 1	Reductie scope 2
2023	5,5%	17%	-33%
2024	6,5%	19%	-36%
2025	7,5%	21%	-39%

### **7. Scope 3**

Uit onze scope 3 analyse blijkt dat we nog steeds het meeste invloed kunnen uitoefenen op de CO<sub>2</sub> reductie bij de uitvoering van de projecten. In dat kader besteden wij extra aandacht aan vrijkomende materialen bij al onze ontwerpwerkzaamheden waarbij wij ook het contract opstellen. Alle vrijkomende materialen worden gedurende het ontwerp geïnventariseerd en er wordt beoordeeld of dit nog ergens bruikbaar is (in het project, bij de opdrachtgever of bij een andere project van InVra plus). De CO<sub>2</sub> uitstoot wordt berekend aan de hand van het gewicht van het vrijkomende materiaal en de (bespaarde) transportafstand. Er worden 3 stromen vrijkomende materialen onderscheiden nl. materiaal dat naar een erkend verwerker moet, grond en overige vrijkomend materiaal. In de komende 3 jaar (vanaf 2022) willen we gemiddeld per jaar een jaarlijks reductie behalen van:

Materiaal voor erkend verwerker	0 kg CO <sub>2</sub> per ton vrijkomend materiaal
Grond	0,2 kg CO <sub>2</sub> per ton vrijkomend materiaal
Overig	0,1 kg CO <sub>2</sub> per ton vrijkomend materiaal

In 2022 hebben we de volgende resultaten gehaald:

- 0,66 kg CO<sub>2</sub> per ton vrijkomende grond
- 0,33 kg CO<sub>2</sub> per ton vrijkomende overige materialen.

Absoluut gezien heeft dit een besparing van 20 ton CO<sub>2</sub> opgeleverd voor wat betreft het vervoer van materiaal.

De reductiedoelstellingen over 2022 voor wat betreft scope 3 zijn behaald.

### **8. Beoordeling ambitieniveau**

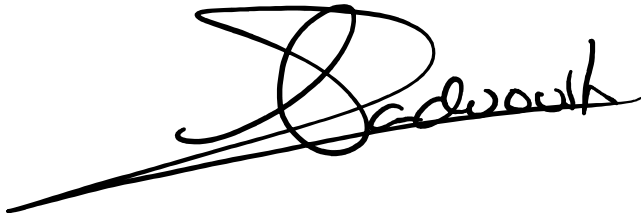
We hebben onze voetprint, certificatieniveau en reductiedoelstellingen vergeleken met een aantal soortgelijke collega-organisaties. Hieruit komt naar voren dat iedereen het op zijn eigen manier doet en dat het lastig is te vergelijken. Onze reductiedoelstelling zijn op zich niet uitzonderlijk hoog omdat 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 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.

#### **9. 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 7 van 7
Deel D: Documenten, D04 Energiemanagement actieplan 2023R1	Datum: 15-05-2023