



De Hollandse IJssel BV

CO₂-reductieplan

Opdrachtgever

De Hollandse IJssel BV

Auteur:

L. van Woudenberg / A.J. de Gier

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	LEESWIJZER	3
2	Energiebeoordeling	4
2.1	IDENTIFICATIE GROOTSTE VERBRUIKERS	4
2.2	CONTROLE OP INVENTARISATIE VAN EMISSIES	4
2.3	TRENDS IN ENERGIEVERBRUIK EN VOORTGANG CO ₂ -REDUCTIE	4
2.4	VOORGAANDE ENERGIEBEOORDELINGEN	7
2.5	VERBETERPOTENTIEEL	7
3	Hoofddoelstelling	9
3.1	VERGELIJKING MET SECTORGENOTEN	9
3.2	HOOFDDOELSTELLING	9
3.2.1	Scope 1 Subdoelstelling brandstofverbruik vrachtwagens	9
3.2.2	Scope 1 Subdoelstelling brandstofverbruik machines en overige bedrijfsmiddelen ...	10
3.2.3	Scope 2 Subdoelstelling elektraverbruik kantoren	10
4	Maatregelen reductieplan	11
5	Participatie sector- en keteninitiatieven	13
5.1	ACTIEVE DEELNAME	13
5.2	LOPENDE INITIATIEVEN	13
	Bijlage A Inventarisatie sector- en keteninitiatieven	14
	Bijlage B Inventarisatie reductiemogelijkheden	15
B.1	REDUCEREN BRANDSTOFVERBRUIK	15
B.1.1	Algemeen	15
B.1.2	Efficiënter rijgedrag	15
B.1.3	Vergroening wagens en brandstoffen	15
B.2	REDUCEREN ELEKTRAVBRUIK	16
B.2.1	Reduceren elektraverbruik	16

1 Inleiding

In dit document worden de scope 1, 2 en 3 CO₂-reductiedoelstellingen van De Hollandse IJssel BV gepresenteerd en de voortgang van de CO₂-reductie beoordeeld. Voorafgaand hieraan is de CO₂ footprint voor scope 1 en 2 opgesteld conform ISO 14064-1 en het GHG Protocol en is een dominantie analyse scope 3 met bijbehorende ketenanalyse opgesteld.

Voor het bepalen van de CO₂-reducerende maatregelen, die binnen De Hollandse IJssel BV toegepast kunnen worden, is eerst een inventarisatie van mogelijke reductiemaatregelen uitgevoerd. Deze inventarisatie is beschreven in bijlage A van dit document. Aan de hand van de maatregelen die voor De Hollandse IJssel BV relevant zijn, is vervolgens het CO₂-reductieplan opgesteld. Hierin worden de reductiedoelstellingen en de daarbij behorende maatregelen beschreven.

In hoofdstuk 2 van dit document wordt de energiebeoordeling beschreven waarin een analyse is uitgevoerd over de voortgang in CO₂-reductie en mogelijke verbeterpunten. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de doelstellingen beschreven. Het concrete plan van aanpak en de status van de uit te voeren maatregelen is weergegeven in hoofdstuk 4.

Dit reductieplan is opgesteld in overleg met en met goedkeuring van het management. De voortgang in (sub)doelstellingen en maatregelen wordt ieder half jaar beoordeeld.

1.1 Leeswijzer

Dit document is ter onderbouwing van de eisen van de CO₂-Prestatieladder. Per hoofdstuk wordt een eis behandeld. Hieronder een leeswijzer.

Hoofdstuk in dit document	Eis in de CO₂-Prestatieladder
Hoofdstuk 2: Energiebeoordeling	2.A.3
Hoofdstuk 3: Hoofddoelstelling	3.B.1
Hoofdstuk 4: Maatregelen reductieplan	3.B.1
Hoofdstuk 5: Grafiek Voortgang CO₂-reductie	3.B.1
Hoofdstuk 6: Participatie sector- en keteninitiatief	3.D.1 en 3.D.2
Bijlage A	1.D.1
Bijlage B	1.B.1
Bijlage C	1.B.1

2 Energiebeoordeling

2.1 Identificatie grootste verbruikers

Het doel van deze energiebeoordeling is de huidige en de historische energieverbruiken van De Hollandse IJssel BV in kaart te brengen. Deze beoordeling geeft minimaal 98% van de energiestromen weer. Zo zijn door deze analyse de grootste verbruikers geïdentificeerd en kan daar individueel op gestuurd worden. Daardoor kunnen de belangrijkste processen die bijdragen aan CO₂-uitstoot effectief aangepakt worden. De analyse zelf is terug te vinden als extra tabblad in Emissie-inventaris (2.A.3 & 3.A.1). Deze energiebeoordeling is uitgevoerd op 15-04-2024.

De 98% grootste emissiestromen in 2023 van De Hollandse IJssel BV zijn:

- Brandstofverbruik materieel/busjes: 99,98%
- Brandstofverbruik personenauto's: 0,00%
- Elektraverbruik: 0,02%
- Gasverbruik: 0,00%

2.2 Controle op inventarisatie van emissies

Een onafhankelijke controle op de emissie-inventarisatie over 2022 is uitgevoerd op 19-07-2023 door de Cumela vertegenwoordigd door de heer Ad Karelse. Hierbij is geconstateerd dat de inventarisatie juist en volledig is. Op dit moment is er nog geen definitieve datum bekend voor de interne audit van 2024.

2.3 Trends in energieverbruik en voortgang CO₂-reductie

Gedurende enkele jaren bleef de CO₂ uitstoot net onder de 500,00 ton zitten. In 2023 is er een aanmerkelijke verdere reductie wat te maken heeft met het brandstofverbruik van de vrachtauto's. Twee chauffeurs zijn minder gaan werken en één daarvan is per 1 augustus 2023 met pensioen gegaan, hierdoor zijn er minder kilometers gemaakt en daardoor ook minder brandstof verbruikt. We werkten al met naar Blauwe diesel (HVO 80 - 80% dieselolie puur-20% Neste MY). Doordat wij veel werken voor het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden gebruiken wij steeds meer Neste My, dus 100% HVO. Dit is tevens een vereiste bij het werken voor het HDSR.

Verder is al veel gereedschap elektrisch en zijn we ons aan het oriënteren voor de aanschaf van een elektrische bestelbus, ter vervanging van een oudere bestelbus.

Voor 2024 weten we nog niet wat ons elektraverbruik van het kantoor en de diverse gebouwen is, aangezien we verhuisd zijn. Op dit moment hebben we daar nog geen concrete informatie over. Gas is niet aanwezig.

Aanschaf/vervanging werkmaterieel

In augustus 2023 is de Mercedes Benz Sprinter, 903.6; 313 CDI-NA, bouwjaar 2006, kenteken 86-BV-XZ, ingeruild voor een recentere versie, Uitvoering 511 2.2 CDI L2 DC, bouwjaar 2019 (EURO 6).

In januari 2024 is de vrachtauto Volvo FMX 420 verkocht. Is niet vervangen.

Onderstaand enig cijfermateriaal ter verduidelijking. 2022 is het nieuwe referentiejaar.

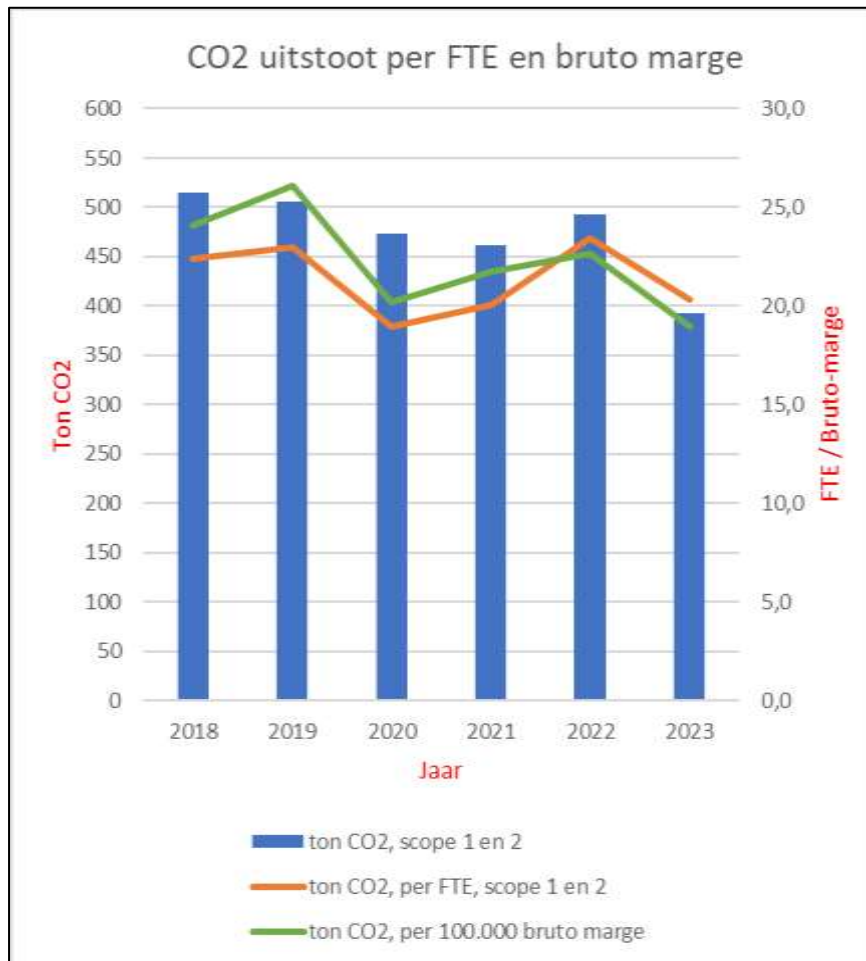
Scope 1	2022	2023	reductie	Reductie in % 2023 t.o.v. 2022
Brandstofverbruik (diesel)	478,82	377,87		
Brandstofverbruik (Neste MY)	10,45	11,98		
Brandstofverbruik (benzine)	2,88	2,41		
Propan	0,09	0,00		
Scope 1	492,24	392,26	99,98	20,31
Elektraverbruik - grijze stroom				
Elektraverbruik - groene stroom	0,12	0,00		
Zakelijke km privé auto's (brandstoftype onbekend)				
Scope 2	0,12	0,00	0,12	0,02
Totaal Scope 1 en 2	492,36	392,26	100,10	20,33

*Cijfers zijn exclusief het gebruik van smeeroliën.

Onderstaand de cijfers van de CO₂ reductie uitgedrukt in bruto marge en FTE (inclusief inhuur), zodat we deze cijfers beter kunnen vergelijken met soortgelijke bedrijven.

	2022	2023		Reductie 2023 t.o.v. 2022
FTE (inclusief inhuur)	21	19,3		
ton CO ₂ , scope 1	492,24	392,26		
ton CO ₂ , per FTE, scope 1	23,4	20,32		13,1 %
ton CO ₂ , scope 2	0,12	0,00		
ton CO ₂ , per FTE, scope 2	0,0	0,00		0 %
Totaal per FTE				
ton CO ₂ , scope 1 en 2	492,36	392,26		%
ton CO ₂ , per FTE	23,4	20,32		13,1 %
Bruto marge	2.174.030	(Geschat) 2.068.700		
ton CO ₂ , scope 1	492,24	392,26		
ton CO ₂ , per 100.000 bruto marge	22,64	18,96		16,25 %
ton CO ₂ , scope 2	0,12	0,00		
ton CO ₂ , per 100.000 bruto marge	0,0	0,00		%
Totaal Bruto marge				
ton CO ₂	492,36	392,26		%
ton CO ₂ , per 100.000 bruto marge	22,64	18,96		16,25 %

Onderstaand nog een grafiek van de voortgang vanaf 2018 t/m 2023. Dit ter illustratie!



In het verleden namen we cijfers van de vrachtauto's om de CO₂ reductie in kaart te brengen. In 2023 was het aantal kilometers aanzienlijk minder dan voorgaande jaren en in 2024 zal dit waarschijnlijk nog verder dalen. Er is dan ook besloten om deze cijfers niet meer mee te nemen in onze rapportages.

2.4 Voorgaande energiebeoordelingen

Onze eerste externe audit was op 12-09-2017 / 2-10-2017. Uit deze audit zijn geen opmerkingen of verbeterpunten gekomen. In 2018 was de externe audit op 19-09-2018. Ook hier zijn geen kritische opmerkingen of verbeterpunten uit voortgekomen, afgezien van de opmerking dat het beter is om aan te geven dat smeeroliën buiten beschouwing worden gelaten. In 2019, 2020 waren er geen opmerkingen!

In 2021 een observatie / aandachtspunt om het komende jaar de doelstelling voor CO₂ reductie ambitieuzer bij te stellen.

In 2022 hebben we de stap gemaakt naar trede 5. Uit de audit kwamen twee kleine opmerkingen naar voren. Het jaar 2022 is het nieuwe referentiejaar. Er zijn nieuwe doelstellingen geformuleerd, enigszins gematigd. De audit in 2023 verliep zonder problemen. Er was een enkele opmerking voor wat betreft de communicatie inzake de projecten met gunningvoordeel. Daarbij moet er meer aandacht geschonken worden aan de voortgang m.b.t. scope 3 doelstellingen.

2.5 Verbeterpotentieel

De huidige energiebeoordeling is gebaseerd op het verbruik van het verschillend materieel, bestelbussen en de vrachtauto's van De Hollandse IJssel BV.

Hierbij is gekeken naar het gemiddelde brandstofverbruik van de bedrijfswagens. De bedrijfswagens worden voornamelijk gebruikt om van het ene werk naar het andere werk te gaan. Het verbruik van de vrachtauto's is afhankelijk van de werkzaamheden, die op dat moment uitgevoerd worden.

De kilometerregistratie van de vrachtwagens is prima op orde. De registratie van het verbruik van de overige voertuigen (bestelbusjes) is eveneens op orde. Dit was de situatie tot 1 april 2024.

In verband met de verhuizing naar Lopik en Cabauw moet er een nieuw tankingsysteem komen in Cabauw. Dit zal in de loop van 2024 gerealiseerd worden. Daarnaast is er in overleg met onze brandstofleverancier gekeken naar andere oplossingen voor het aftanken van de vrachtwagens, die veel onderweg zijn. Probleem is namelijk dat er lange files staan rondom Lopik/Cabauw en dit ongunstig is voor de CO₂ maar ook voor de kosten. Aan het eind van 2024 zullen we moeten kijken hoe zich dat heeft ontwikkeld.

Goed inzicht krijgen in het verbruik van het machinepark is niet gelukt. Het grote probleem is de registratie en daarnaast is het verbruik zeer afhankelijk van de werkzaamheden die worden uitgevoerd. Het enige wat enigszins van invloed is, is het blijven motiveren van de machinisten om bewust om te gaan met de energie.

Zie hiervoor Maatregelen reductieplan, Hoofdstuk 4.

Verbetering in inzicht (gedeeltelijk doorgevoerd)

- Maatregel 1: goede brandstofregistratie zodat er meer inzicht in de verbruiken van materieel wordt verkregen. Met name over verbruikte liters per machine per draaiuur.

Verbetering in inzicht (continue)

- Maatregel 2: stimuleren van medewerkers voor het juist invullen van de kilometerstanden en of draaiuren bij het aftanken. Vrachtwagenchauffeurs moeten de kilometers aangeven bij het tanken. Gegevens met betrekking tot de draaiuren van de machines blijft lastig!

Reductiepotentieel (enkele maatregelen zijn al doorgevoerd)

De volgende mogelijkheden zijn uit de analyse naar voren gekomen om de CO₂-uitstoot verder te reduceren:

- Maatregel 1: In werking nemen nieuw tankingsysteem.
- Maatregel 2: Training Het Nieuwe Rijden / Training Het Nieuwe Draaien (van tijd tot tijd herhalen)
- Maatregel 3: Uitzoeken wat het normverbruik is van de diverse auto's, vrachtauto's en machines. Dit kan dan als richtlijn dienen voor verdere evaluatie.
- Maatregel 4: Toolbox, jaarlijks herhalen voor betere bewustwording en betrokkenheid medewerkers.
- Maatregel 5: Nieuwe motorisch aangedreven machines/vrachtauto's: bij de aanschaf van nieuwe machines/vrachtauto's wordt gelet op verbruik, ergonomie, olieverbruik, onderhoudsinterval, start-stopsysteem en nieuwe innovaties die nog op de markt komen.
- Maatregel 6: Uitbreiden het gebruik van HVO100.
- Maatregel 7: Bij gebruik van keten, pompen en laswerk op locatie, zoveel mogelijk gebruik maken van een vaste aansluiting op stroom in plaats van aggregaten.
- Maatregel 8: Overgaan naar groene stroom. In Montfoort hadden we dat. De verhuurder van het kantoor en loods in Lopik heeft zonnepanelen en een warmtepomp. Is energieneutraal. Van de overige loodsen is niet bekend wat voor stroom aanwezig is, dat moet nog worden uitgezocht.
- Maatregel 9: Volledig overgaan naar ledverlichting. Bijna alles is voorzien van ledverlichting!
- Maatregel 10: Gereedschap zoveel mogelijk vervangen door accu-gereedschap.
- Maatregel 11: Aanschaf, ter vervanging, elektrische bestelbussen / materieel.

Bovenstaande maatregelen zijn opgenomen in het CO₂-reductieplan.

3 Hoofddoelstelling

3.1 Vergelijking met sectorgenoten

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om reductiedoelstellingen op te stellen die zowel ambitieus als realistisch zijn. Daarom is voor het opstellen van de doelstelling onderzocht welke maatregelen en doelstellingen sectorgenoten ambiëren. De Hollandse IJssel BV schat zichzelf op het gebied van CO₂-reductie in als *middenmoter* vergeleken met sectorgenoten. Dit op grond van de bevindingen van de laatste jaren. Hiervan zijn geen meetbare resultaten, maar er wordt bewust met energie omgegaan. Tijdens toolboxmetingen wordt aandacht besteed aan verantwoord omgaan met energie. Op basis hiervan zal de reductiedoelstelling *gelijk liggen aan* die van sectorgenoten.

Enkele voorbeelden van sectorgenoten die in het bezit zijn van het CO₂-bewust Certificaat hebben de volgende doelstellingen:

- **Sectorgenoot 1 | Aannemingsbedrijf Van Ooijen, Woerden**
Zij hebben als doel gesteld om 15% CO₂ op scope 1 en 2 te reduceren. Dit in een tijdsbestek van 15 jaar per 2023.
- **Sectorgenoot 2 | Th. Klever, Harmelen**
Theo Klever B.V. wil in 2024 ten opzichte van 2019 5% minder CO₂ uitstoten in scope 1 en 2. Daarnaast wil Theo Klever b.v. in 2024 ten opzichte van 2019 5% minder elektriciteit gebruiken.

3.2 Hoofddoelstelling

In 2023 heeft De Hollandse IJssel BV een nieuwe doelstelling geformuleerd. Het lastige is dat wij niet in de toekomst kunnen kijken, maar wel voor grote uitdagingen staan. Inmiddels zijn wij verhuisd naar een nieuwe locatie en voor de CO₂ zal dat weinig invloed zijn. Wat wel van invloed zal zijn is de verkoop van een vrachtwagen in januari 2024. Dit zal aanzienlijk schelen op brandstof en dus CO₂ uitstoot. In de tweede helft van 2023 stond deze vrachtwagen al wel veel stil, zodoende werd het brandstofverbruik al gereduceerd. Om nu onze doelstelling weer bij te stellen achten wij even niet zinvol. Het lijkt ons beter om de ontwikkelingen van 2024 af te wachten en dan volgend jaar de doelstelling opnieuw te formuleren.

Scope 1 en 2 doelstellingen De Hollandse IJssel BV
<i>De Hollandse IJssel BV wil in 2030 ten opzichte van 2022 10% minder CO₂ uitstoten</i>

Nader gespecificeerd voor scope 1 en 2 zijn de doelstellingen als volgt:

- Scope 1: 10% reductie in 2030 ten opzichte van 2022
- Scope 2: doelstelling wordt gestuurd op verbruik

Scope 3 doelstelling De Hollandse IJssel BV
<i>De Hollandse IJssel BV wil in 2024 ten opzichte van 2021 1,6% minder CO₂ uitstoten In de keten (op basis van de ketenanalyse)</i>

3.2.1 Scope 1 | Subdoelstelling brandstofverbruik vrachtwagens

Om de scope 1 doelstelling te kunnen behalen zal met name de focus liggen op het zuinig rijden en draaien. De variabele factor in het geheel is waar de werkzaamheden zijn, wel of niet in de regio en de aard van de werkzaamheden.

Deze doelstelling is gerelateerd aan de bruto marge, zodat de cijfers te vergelijken zijn met andere Cumela-bedrijven en de uitstoot per aantal FTE (incl. inhuur) en de uitstoot van CO₂. Verdere reductie kan met name behaald worden door het gebruik van HVO100. Wij zullen niet helemaal overschakelen, maar de verwachting is wel dat het vaker toegepast gaat worden in verband met de projecten waar dit vereist wordt.

3.2.2 Scope 1 | Subdoelstelling brandstofverbruik machines en overige bedrijfsmiddelen

Het brandstofverbruik van de machines blijft een aandachtspunt. Tot nu toe nog geen goede manier gevonden om dit correct in kaart te brengen. De cursus *Het nieuwe draaien* is zeker van toegevoegde waarde geweest, maar het uiteindelijke effect is niet meetbaar. Naast de machines hebben we nog de bedrijfsauto's. Hiervan is inmiddels een goede registratie en kunnen we meer cijfermatig inzicht gaan verkrijgen. Reductie kan ook nog behaald worden door elektrisch rijden en het rijden op HVO100. Ook hier zal er meer HVO100 worden getankt i.v.m. projecten die dat voorschrijven. Elektrische machines zijn nog niet in beeld, maar de aanschaf van een elektrische bestelbus komt wel dichterbij, zeker omdat er nog wel een zeer oude bestelbus aanwezig is.

3.2.3 Scope 2 | Subdoelstelling elektraverbruik kantoren/loodsen

Per 1 maart 2024 zijn wij verhuisd naar een nieuw kantoorpand. Wij huren van **Van Kats Machines BV** en dit pand is energiezuinig gebouwd. De juiste details over de energievoorzieningen hebben wij nog niet, maar wij hopen deze op termijn van de verhuurder te ontvangen.

Wij huren op hetzelfde terrein ook nog enige loodsen. Wat het elektraverbruik hiervan is zal pas later duidelijk worden, maar wij verwachten dat deze minimaal zijn.

4 Maatregelen reductieplan

In onderstaande tabel worden de maatregelen van het huidige reductieplan weergegeven. Enkele maatregelen die wij op de lijst hadden staan zijn vervallen, doordat wij verhuisd zijn naar een nieuwe locatie.

De genoemde percentages zijn slechts schattingen, aangezien deze bijna niet als zodanig meetbaar zijn!

Maatregel	Planning	Reductie in %
Houden van toolbox en informeren medewerkers over CO ₂ -prestatieladder	ieder jaar	1%
Bewaken verbruik diverse auto's, vrachtauto's en machines	continue	??%
Verbruik per machine inzichtelijker maken	komende jaren	??%
Bewaken kosten en verbruik synthetische dieselolie	continue	??%
Aanschaf van nieuw materieel (auto, bus, vrachtauto) zo energiezuinig mogelijk, eventueel elektrisch	Indien nodig	5%
Vervangen van gereedschap door accu-gereedschap	indien nodig	1%
Regelmatige controle bandenspanning	Continue	2%
Training Het nieuwe rijden en Het nieuwe draaien	Herhaling	1%
Aanschaf Solarframe is een inklapbaar frame voorzien van 9 stuks zonnepanelen, accu's en omvormer voor de opslag en gebruik van de opgewekte energie	Indien nodig	??%
Aanschaf Wattsun mobiele accusystemen met een vermogen tot 7800 Wh. Het basis element is de Wattsun Dock dat gecombineerd wordt met maximaal 4 stuks Wattsun pack's. Hiermee kan voldoende energie worden opgeslagen voor het zware boor- en zaagwerk	Indien nodig	??%
Huur elektrisch materieel (vrachtwagen, kraan), indien blijkt dat wij hierdoor aanbestedingen kunnen verwerven!	Indien nodig	5%
Electrische bestelbus ter vervanging oude bestelbus, in 2025 wordt de subsidie afgeschaft!	2024	5%
Gebruik HVO 100	Projecten HDSR	afhankelijk van de inzet materieel en omvang project

De onderstaande maatregelen zijn uitgevoerd in de afgelopen jaren. Wat de daadwerkelijke reductie is geweest is achteraf vaak niet meetbaar of in het geheel niet meetbaar. De overgang naar Blauwe Diesel was goed meetbaar en dat was terug te zien in de cijfers van 2017. Daarnaast heeft de overgang naar groene stroom ook effect gehad!

Het feit dat twee vrachtauto's minder ingezet zijn in 2023 was achteraf wel terug te zien. In 2024 rijden er nog maar 3 vrachtwagens! Het verbruik van dieselolie zal dan naar alle waarschijnlijk stabiliseren.

Maatregel	Uitgevoerd
Aanschaf nieuwe energiezuinige kraan	2014
Peugeot PR, VS-966-K	2015
Aanschaf nieuwe energiezuinige vrachtauto Volvo, EURO 6 (vervanging), kenteken 55-BGX-9.	2016
Aanpassing en uitbreiding tankingsysteem	juni 2017
Houden van toolbox en informeren medewerkers over stand van zaken inzake CO ₂ -prestatieladder	juni 2017
Onderzoek en in gebruik nemen van synthetische olie	vanaf juli 2017

<i>Aanschaf nieuwe vrachtauto, euro 6 (vervanging) kenteken 40-BDK-9</i>	<i>november 2017</i>
<i>Track en Trace, kilometerregistratiesysteem (bestelbusjes/bedrijfswagens)</i>	<i>december 2017</i>
<i>Aanschaf bestelbus (2^e hands), euro 5</i>	<i>december 2017</i>
<i>Training Het Nieuwe Rijden</i>	<i>januari 2018</i>
<i>Training Het nieuwe Draaien</i>	<i>januari 2018</i>
<i>Aanschaf Volvo minigraver EC18D (vervanging)</i>	<i>april 2018</i>
<i>Aanschaf Kobelco rupsgraafmachine SK28SR-6</i>	<i>december 2018</i>
<i>Aanschaf nieuwe vrachtauto (10x4), euro 6 (vervanging)</i>	<i>februari 2019</i>
<i>Overgang naar groene stroom</i>	<i>augustus 2019</i>
<i>Vervanging van de Ssangyung voor een Mercedes-auto (euro 6)</i>	<i>augustus 2019</i>
<i>Aanschaf van nieuw accu- gereedschap voor twee busjes</i>	<i>oktober 2019</i>
<i>Evaluatie abonnement Fuel Efficiency Score</i> <i>Blijkt niet van toegevoegde waarde, dus nemen geen abonnement</i>	<i>begin 2020</i>
<i>Vervanging Toyota bestelbus (2005) door nieuwe Toyota ProAce (EURO6)</i>	<i>september 2020</i>
<i>Training Het Nieuwe Rijden (3 medewerkers)</i>	<i>December 2020</i>
<i>Graafmachine, Hitachi Zaxis 85 US-6, in gebruik genomen. De Hitachi Zaxis 70, bouwjaar 2005, is ingeruild.</i>	<i>November 2021</i>
<i>Mercedes Benz Sprinter, bouwjaar 2008, ingeruild voor een recentere versie, bouwjaar 2017 (EURO 6).</i>	<i>Januari 2022</i>
<i>Ledverlichting in werkplaats en loodsen</i>	<i>Januari 2022</i>
<i>Electrische heftruck (2002) ter vervanging van de dieselheftruck</i>	<i>Juni 2022</i>
<i>Scania vrachtwagen verkocht (BT-25-YB). Niet vervangen!</i>	<i>September 2022</i>
<i>Aanschaf Mercedes Benz Sprinter 511 2.2 CDI, bouwjaar 2019</i>	<i>April 2023</i>
<i>Verkoop Mercedes Benz Sprinter, bouwjaar 2006</i>	<i>Augustus 2023</i>
<i>Aanschaf van 2x Instagrid ONE max, emissievrije stroomvoorziening, ter vervanging van aggregaten</i>	<i>December 2023</i>
<i>Verkoop Volvo FMX 420, bouwjaar 2016. Niet vervangen!</i>	<i>Januari 2024</i>

5 Participatie sector- en keteninitiatieven

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om deelname aan een sector- of keteninitiatief. De organisatie dient zich daarbij op de hoogte te stellen van de initiatieven die binnen de branche spelen.

5.1 Actieve deelname

Actieve deelname

De gedachte achter deelname aan een initiatief is dat door interactie met andere organisaties informatie kan worden uitgewisseld en in samenwerking nieuwe ideeën en ontwikkelingen op het gebied van CO₂-reductie tot stand kunnen komen. Vanuit dit doel vraagt de norm om een actieve deelname, middels bijvoorbeeld werkgroepen. Verslagen van bijeenkomsten en van overlegmomenten en presentaties van het de organisatie in de werkgroep kunnen tegenover de auditor dienen als bewijs van actieve deelname.

Voortgang initiatief

Mocht een initiatief waaraan wordt deelgenomen op zeker moment niet meer relevant zijn voor de organisatiebasis (wanneer gedurende een half jaar of langer geen voortgang in het initiatief of actieve deelname aangetoond kan worden) en de deelname wordt beëindigd, dan kan de inventarisatie van de initiatieven dienen als bron voor het kiezen van deelname aan een ander initiatief.

5.2 Lopende initiatieven

Cumela Nederland

Sinds 2019 zijn wij aangesloten bij het initiatief van Cumela Nederland. Cumela Nederland heeft een meerjarig sectorinitiatief "Sturen op CO₂" ontwikkeld om de deelnemende bedrijven te ondersteunen de CO₂ uitstoot te reduceren en te voldoen aan de richtlijnen van het SKAO.

Jaarlijks organiseert CUMELA Nederland in het kader van "Sturen op CO₂" twee regionale bijeenkomsten en een landelijke bijeenkomst. Tijdens de bijeenkomsten wordt kennis aangereikt en wisselen de deelnemers uitgebreid informatie met elkaar uit over relevante onderwerpen. Tevens worden de onderwerpen dusdanig gekozen dat de invalshoeken A, B, C en D van de norm aan bod komen.

De verslagen van bijeenkomsten en andere onderliggende stukken worden door ons bewaard!

Onderstaand treft u een overzicht van het jaarlijks budget voor het initiatief van Cumela Nederland aan.

Omschrijving	Eenheid	Budget
Inzet medewerkers	20 uur (€ 55,- per uur)	€ 1.100,00
Contributie	Jaarlijks	€ 550,00
Totaal		€ 1.650,00

Bijlage A | Inventarisatie sector- en keteninitiatieven

Filter onderstaande lijst op enkel relevante initiatieven en vul aan met initiatieven die bekend zijn binnen de branche van het bedrijf! Deze inventarisatie van initiatieven dient ook ieder jaar in de directiebeoordeling besproken te worden.

Sector- en keteninitiatieven omtrent CO₂-reductie	
<p>Nederland CO₂ Neutraal <i>Werken aan CO₂-reductie kan ook leuk zijn! Dat is de boodschap die de oprichters van het initiatief Nederland CO₂ Neutraal haar deelnemers meegeven. Het doel achter het initiatief is het actief informeren en betrekken van bedrijven bij de verschillende mogelijkheden om CO₂-reductie te bewerkstelligen. Dit wordt niet alleen gerealiseerd door het verstrekken van informatie, maar ook door het organiseren van bijeenkomsten en werkgroepen.</i></p>	<p><i>De Hollandse IJssel BV is vanaf 2017 t/m begin 2019 betrokken geweest bij dit initiatief en heeft deelgenomen aan een werkgroep over Bedrijfsmiddelen.</i></p> <p>http://nlco2neutraal.nl/</p>
<p>Sturen op CO₂ <i>Meerjarig initiatief opgezet door Cumela, brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra. Uitwisseling van informatie en ideeën, onder andere in workshops. Meerdere bijeenkomsten per jaar.</i></p>	<p><i>Wij zijn lid van de Cumela en nemen deel, sinds 2019, aan dit initiatief. Dit initiatief is praktisch en van toegevoegde waarde voor ons.</i></p> <p>http://www.cumela.nl</p>
<p>Hoogheemraadschap voor Rijnland <i>Als waterschap werkt Rijnland duurzaam aan het watersysteem en de waterketen. Dat doen we door: De kringloop van grondstoffen, water en energie te sluiten (circulair werken); Energie te besparen; De biodiversiteit te versterken. In 2050 willen we 100% circulair zijn. Dit betekent: Alleen gebruik maken van schone, hernieuwbare energie en grondstoffen. Geen schadelijke uitstoot veroorzaken naar bodem, lucht of water. Afvalvrij werken door reststromen zo hoogwaardig mogelijk te hergebruiken Dit kunnen we doen omdat water hier alle mogelijkheden voor biedt. Een voorbeeld is energie uit afvalwater. In 2030 zijn we, volgens het klimaat- en grondstoffenakkoord, halverwege. In dat jaar is onze CO₂-uitstoot met de helft verminderd en is het aandeel hergebruikte of duurzame grondstoffen en materialen de helft van de totale inkoop.</i></p>	<p>https://www.rijnland.net/</p>
<p>Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden <i>Het HDSR streeft ernaar zijn CO₂(koolstofdioxide) voetafdruk te verkleinen en in 2030 energieneutraal te zijn. Hiervoor wekt het eigen energie op, werkt het zoveel mogelijk circulair door energie en grondstoffen terug te winnen uit de processen en voert het projecten duurzaam uit. Daarbij kijkt het verder dan alleen kosten en besteedt aandacht aan materiaalgebruik, energie, ecologie, ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. Samen met medeoverheden, marktpartijen en bewoners werkt het waterschap zo aan een duurzame toekomst.</i></p>	<p>https://www.hdsr.nl/werk/duurzaamheid/co2-prestatieladder/</p>

Bijlage B | Inventarisatie reductiemogelijkheden

Dit verslag is een opsomming van allerlei mogelijke CO₂-reductiemaatregelen, benoemd per emissiestroom. Dit document dient als inspiratie voor het bepalen van de reductiemaatregelen die zullen worden toegepast binnen De Hollandse IJssel BV. Per maatregel is een globale indicatie gegeven van het reductiepotentieel. Tevens is er op de website van de SKAO de maatregelenlijst ingevuld. Deze zal ook ter inspiratie gelden voor het nakomen van de reductiemaatregelen.

B.1 Reduceren brandstofverbruik

Het brandstofverbruik van diesel heeft een aandeel van $\pm 97\%$ in de totale CO₂ footprint van De Hollandse IJssel BV. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het dieselverbruik van de vrachtwagens en grondverzetmachines, waaronder kranen en hulpmiddelen als trilplaten en pompen. Daarnaast wordt er nog gereden met bestelbusjes/bedrijfsauto's.

Het verminderen van brandstofverbruik zal in combinatie van meerdere manieren/opties gerealiseerd moeten gaan worden: het efficiënter, dus zuiniger, rijden/ draaien waardoor minder brandstof verbruikt wordt. Bij aanschaf van nieuwe machines/vrachtwagens alleen nog energiezuinig. Hieruit volgen een aantal mogelijk te nemen maatregelen.

B.1.1 Algemeen

- ✓ Zorgen voor een goed registratiesysteem van de tankingen voor brandstof voor materieel en/of aggregaten, zodat het verbruik eenvoudig per machine uit de administratie gehaald kan worden.

B.1.2 Efficiënter rijgedrag

- ✓ Cursus Het Nieuwe Rijden/Het Nieuwe Draaien is gevolgd door alle medewerkers. Door instructies te geven over welke aspecten van het rijgedrag het brandstofverbruik van de auto beïnvloeden, leren autobestuurders zuiniger te rijden.

De verwachte CO₂-reductie op brandstofverbruik: initieel 2,5 - 5%. Bij het juist toepassen van het geleerde in de cursus kan een besparing van 5% behaald worden. Dit is helaas lastig meetbaar.

- ✓ Bewustwording van bestuurders over hun rijgedrag vergroten door:
 - ✓ Regelmatig terugkerende aandacht aan Het Nieuwe Rijden/Het Nieuwe Draaien via toolbox, werkoverleg, etc.

Verwachte CO₂-reductie op brandstof door correct toepassen van Het Nieuwe Rijden/Het Nieuwe Draaien: 5% (op langere termijn).

B.1.3 Vergroening wagens en brandstoffen

- ✓ Aanschaffen van zuinige auto's en werkmaterieel (A- of B-label)
- ✓ Start-stop systeem, eco-stand en/of motormanagementsysteem op kranen en shovels
- ✓ Frequent onderhoud in combinatie met Het Nieuwe Rijden, zoals het controleren van de bandenspanning
- ✓ Banden: zuinig label (profiel, weerstand etc.)
- ✓ Brandstof met optimale verbrandingswaarde aanschaffen
De verwachte CO₂-reductie is mogelijk enkele procenten
- ✓ Bouwkeet/schaftruimte verduurzamen, aansluiten op vaste stroom, geen aggregaat.
- ✓ Aanschaf van nieuwe (vracht)wagens en machines met Euro 5 of 6 motoren
- ✓ Aanschaf van meer elektrisch gereedschap

B.2 Reduceren Elektraverbruik

Het aandeel van het elektraverbruik is sinds 2020 nihil geworden, dit is voornamelijk gekomen door de overstap naar groene stroom.

Vanaf maart 2024 zijn de werkzaamheden verhuisd naar Lopik. Het gebouw waarin het kantoor is gevestigd is, is energiezuinig. In de loodsen is veelal ledverlichting. Inzicht in het verbruik hebben wij nog niet.

In de onderstaande alinea's wordt beschreven welke maatregelen er kunnen worden genomen om in kantoren, werkplaats/magazijn de CO₂-uitstoot te verminderen.

B.2.1 Reduceren elektraverbruik

- ✓ Plaatsen van energiezuinige verlichting zoals LED-verlichting of energiezuiniger TL-verlichting.
- ✓ Eventueel plaatsen van een kleine windmolen of zonnecollectoren op het dak.

Colofon

Auteur: L. van Woudenberg / A.J. de Gier (directielid)
Kenmerk: CO₂-reductieplan
Datum: 01-05-2024
Versie: 8.0

Handtekening directie:

A.J. de Gier



B.J.G. van Woudenberg

