



## Energiebeoordeling

Schapers Holding Bv

1 januari 2020 t/m 31 december 2020

# Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Trendanalyse	4
2.1. Energiegebruik	4
2.2. CO2 per omzet	6
2.3. Reducerende maatregelen	6
3. Verbeterkansen	7
3.1. Gebouwen	7
3.1.1. Elektraverbruik	8
3.1.2. Aardgasverbruik	8
3.2. Brandstofverbruik mobiliteit en machines	9
3.2.1. Diesilverbruik	9
3.2.2. Benzine verbruik	10
4. Aanbevelingen	12

# 1. Inleiding

In dit document is de energiebeoordeling uitgewerkt.

Dit document dient vooral om te onderkennen welke kansen er liggen om tot verdere CO<sub>2</sub> reductie te komen. Dit wordt zoveel mogelijk per emissiecategorie uiteen gezet. Hierbij wordt in beginsel voornamelijk gekeken naar scope 1 en 2 emissies.

Voor scope 3 (indien van toepassing) is gezien het bijzondere karakter een zogenoemd scope 3 analyse document en 1 of 2 ketenanalyses opgesteld, waarin vanuit verschillende invalshoeken gekeken wordt hoe de uitstoot up- en downstream van de organisatie beperkt kan worden.

Afhankelijk van de vastlegging zijn de scope 3 emissies in dit document eveneens opgenomen en beoordeeld.

Deze energiebeoordeling is door een tweede persoon bekeken die vanuit een onafhankelijk rol en kwaliteitsoordeel kan geven. De energiebeoordeling is directe input voor de directiebeoordeling.

## 2. Trendanalyse

In onderstaande grafieken is de absolute trend te zien van het energiegebruik en de CO<sub>2</sub> uitstoot. Daarnaast is de prestatie naar omzet en het ingeschatte effect van de genomen maatregelen weergegeven.

Wanneer de cijfers ten aanzien van het energieverbruik nader bekijken zien we een substantiële vermindering. Dit wordt veroorzaakt door een tweetal zaken. Al jaren is het materieel van de asfaltploeg een hoge energieverbruiker. Echter in 2019 hebben we te maken gehad met een andere orderportefeuille. De werken lagen minder ver weg en ook waren de werkzaamheden anders. Veel meer handmatig werk en minder asfaltmeters. Bewerkelijke projecten kosten immers meer arbeid. Levert dan wel in de productie minder asfaltlevering echter de gemaakte uren blijven vrijwel gelijk.

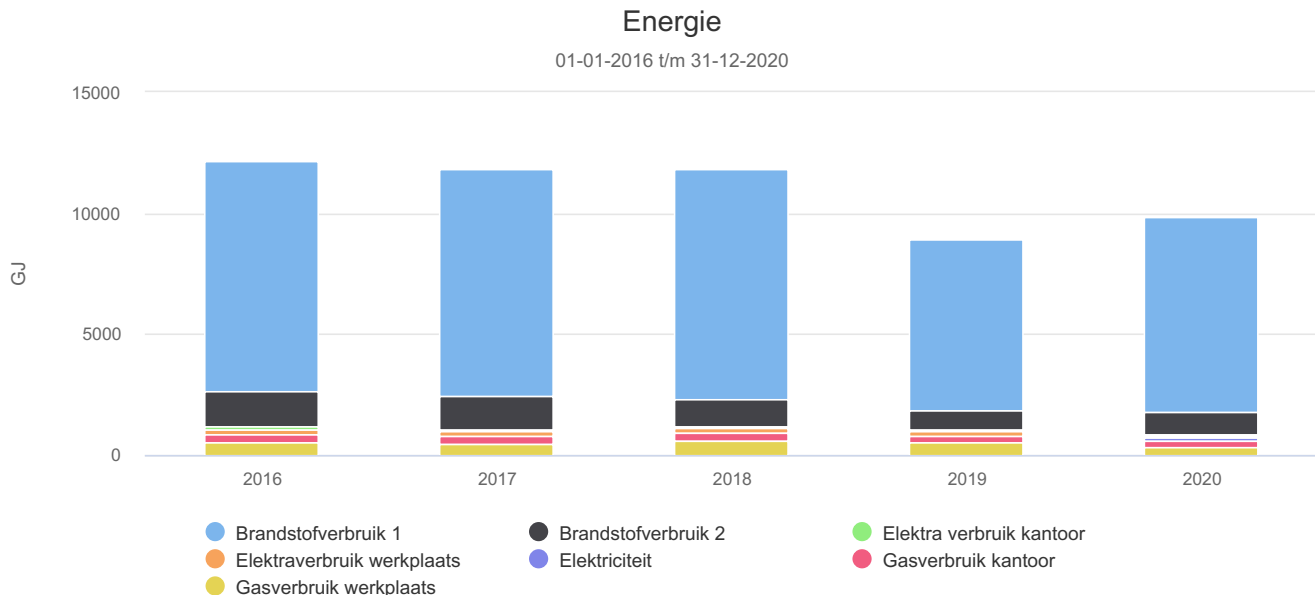
Voor 2021 is besloten om de bedrijfsactiviteiten van AVC te beëindigen. Op basis van verminderde resultaten en relatief hoge kosten voor het onderhouden van het materieel heeft men dit besluit doen nemen.

Voor het laatste onderdeel is onderzoek gedaan naar de gemiddelde jaartemperaturen. Hiervoor zijn de gegevens geraadpleegd van Gilze. Hier zien we twee zaken. De temperaturen in februari en maart 2019 waren aanzienlijk hoger dan in 2018. Belangrijk is om vast te stellen dat de verwarming pas aangaat bij buitentemperaturen lager dan 18 graden. Het is moeilijk om te spreken over een gemiddelde jaartemperatuur aangezien de maanden juni, juli, augustus en september relatief warm zijn waarbij de verwarming niet of nauwelijks aangaat. Voor de werkplaats gelden lagere werktemperaturen. Deze liggen meestal tussen de 12 en 15 graden.

Hieruit concluderend kan worden vastgesteld dat de inspanningen ten aanzien van de genomen maatregelen vruchten afwerpen.

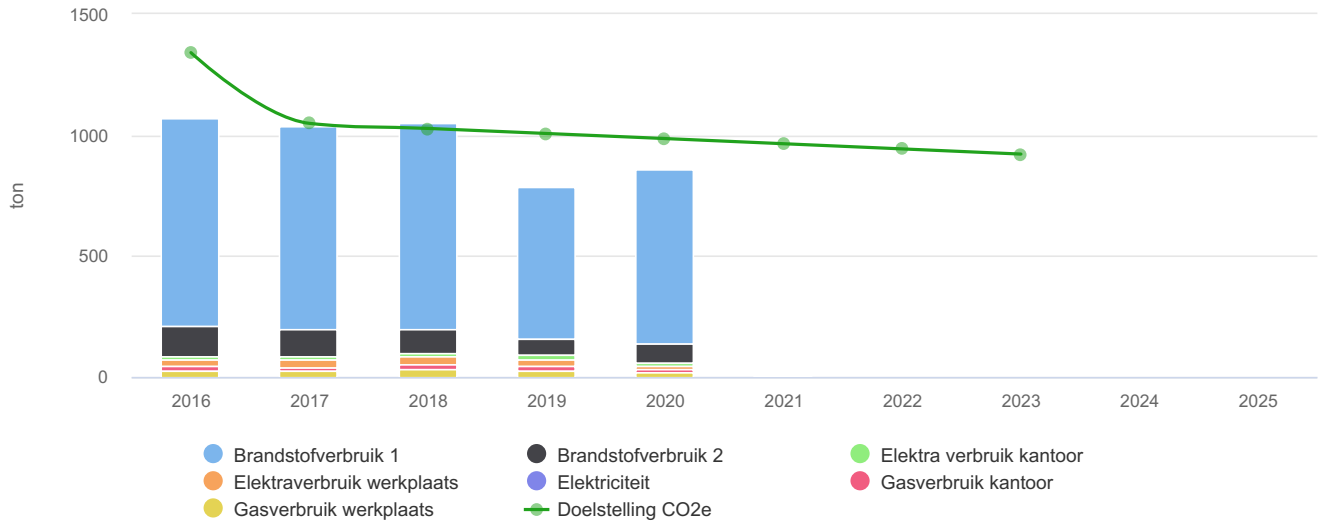
### 2.1. Energiegebruik

Onderstaande grafieken tonen het energiegebruik en de CO<sub>2</sub> uitstoot van scope 1 en 2.



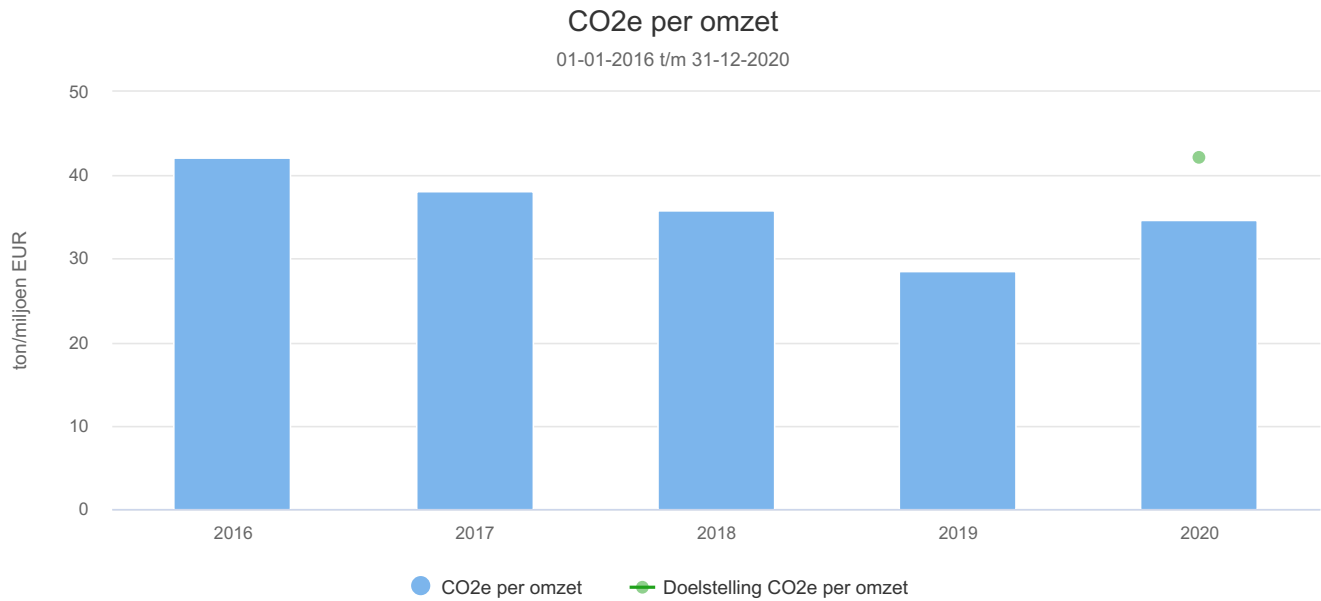
## CO2e

vanaf 01-01-2016 t/m 31-12-2025



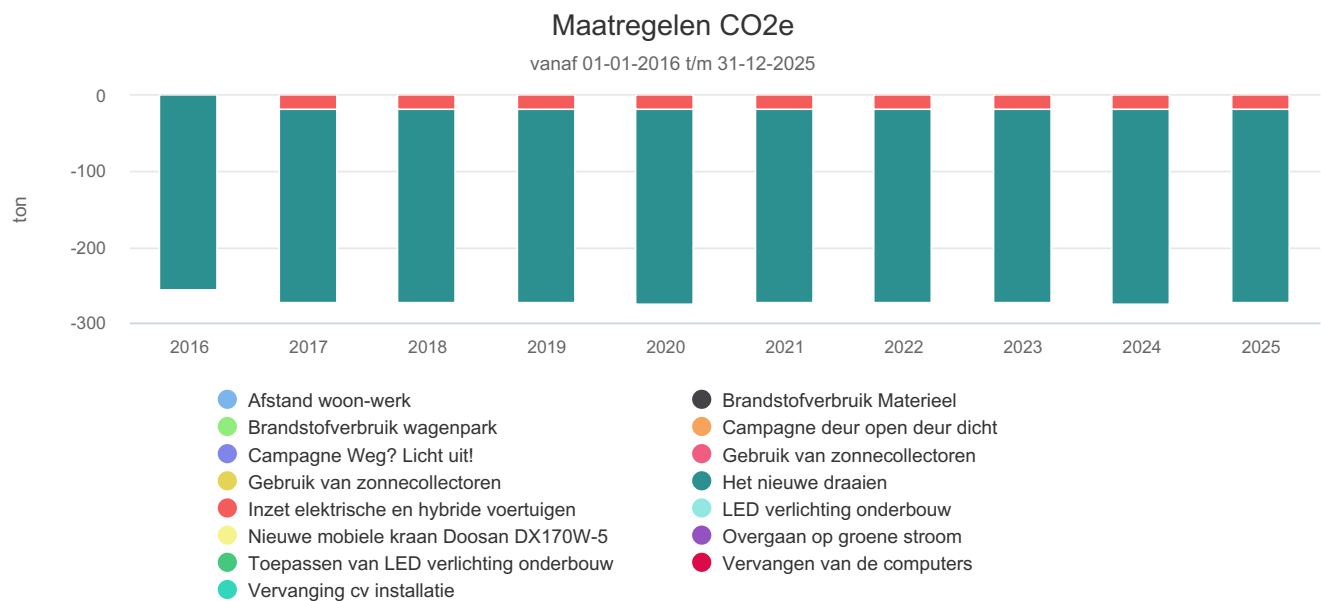
Duidelijk verklaring wordt afgegeven in de trendanalyse. Met name het brandstofverbruik valt aanzienlijk lager uit. Niet alleen diesel maar ook benzine valt lager uit.

## 2.2. CO<sub>2</sub> per omzet



De cijfers van 2019 aangaande omzet is geprognostiseerd. Vastgesteld op 10 maart 2020. Uiteindelijke cijfers worden in mei bekend gemaakt.

## 2.3. Reducerende maatregelen



## 3. Verbeterkansen

De belangrijkste verbeterkansen liggen in de keuzes die we maken ten aanzien van brandstoffen. Het aantal dieselveertuigen zal dan ook de komende jaren drastisch afnemen. In sommige gemeentes worden deze voertuigen in de toekomst niet meer toegelaten.

Ook alternatieve brandstoffen, lagere emissiefactor, blijven enigzins twijfelachtig. het verbruik neemt niet af echter wel de uitstoot. dat is lastig te controleren als bedrijf. In het verleden hebben we gezien dat schonere brandstoffen duurdere bewerkingen met zich meebrengen die eveneens zorgen voor hogere uitstoot van CO<sub>2</sub> Het bekende vestzak broekzak verhaal. We zijn hier dan ook redelijk terughoudend in en investeren liever in zuinigere motoren en machines.

Nauwlettend volgen we de ontwikkelingen op het gebied van elektrische voertuigen en waterstof. Hoewel waterstof wordt afgescheiden van fossiele brandstof heeft dit misschien wel een toekomst voor zware machines. Voor lichtere voertuigen heeft waterstof weinig toekomst.

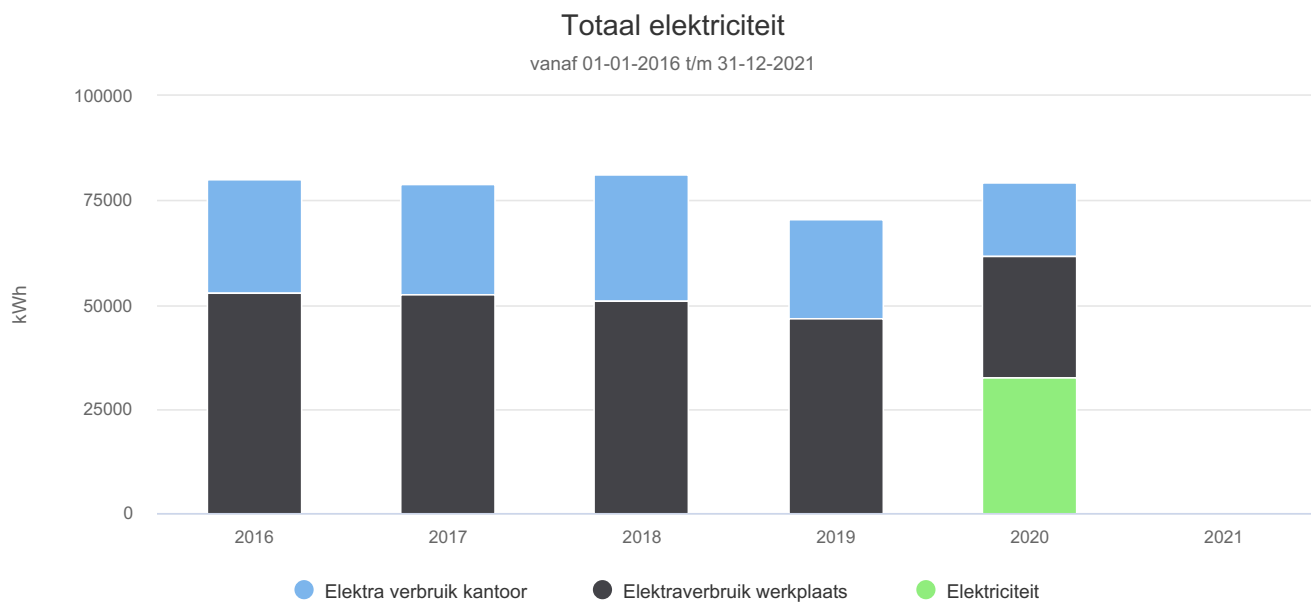
### 3.1. Gebouwen

De trendlijn van het elektriciteits- en gasgebruik loopt al jaren licht terug.. Het blijft koffiedik kijken echter de laatste jaren lopen gemiddelde jaartemperaturen op..

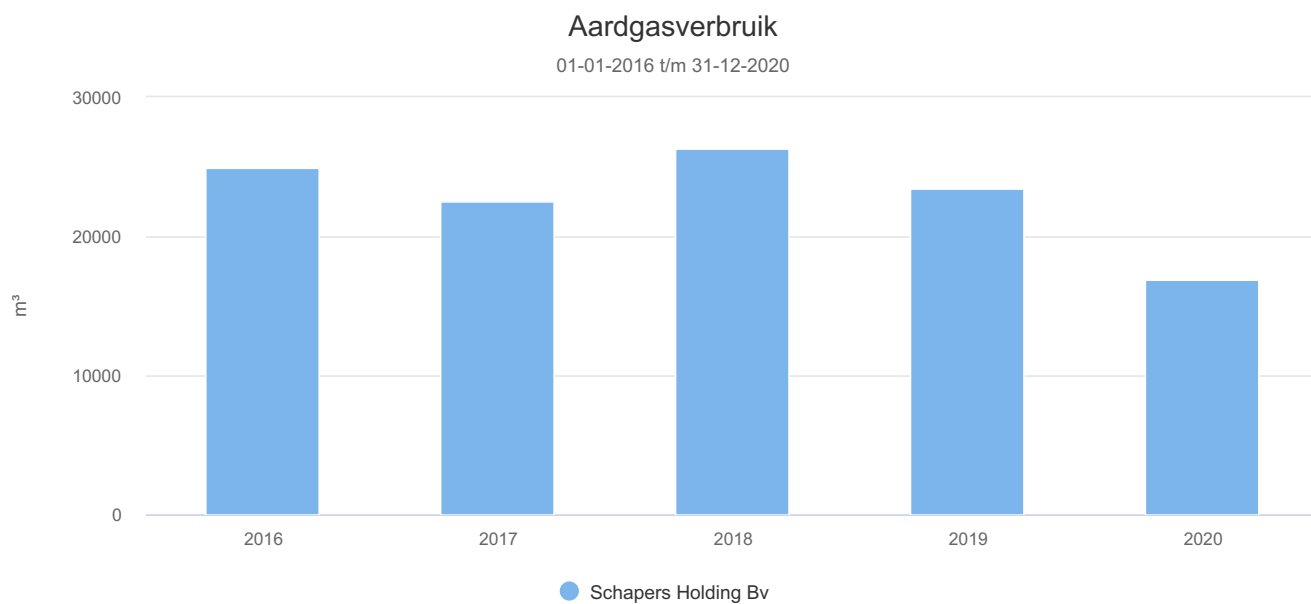
Binnen de Schapers Holding bedrijven is het energieverbruik laag te noemen. De maximaal te nemen maatregelen zijn reeds jaren geleden genomen en de enige stap die nog gemaakt kan worden is het gebouw herisoleren. Voor het komend jaar staat dan ook het e.e.a. gepland ten aanzien van het gebouw. Hier meer over in de volgende energie-beoordeling.

De werkplaats is een relatief oud-gebouw. Lichtstraten zijn dan wel vervangen begin 2000 echter het verwarmen blijft een punt van aandacht. De termostaat is ingeregeld en slaat pas aan bij een temperatuur onder de 15 graden.

### 3.1.1. Elektraverbruik



### 3.1.2. Aardgasverbruik



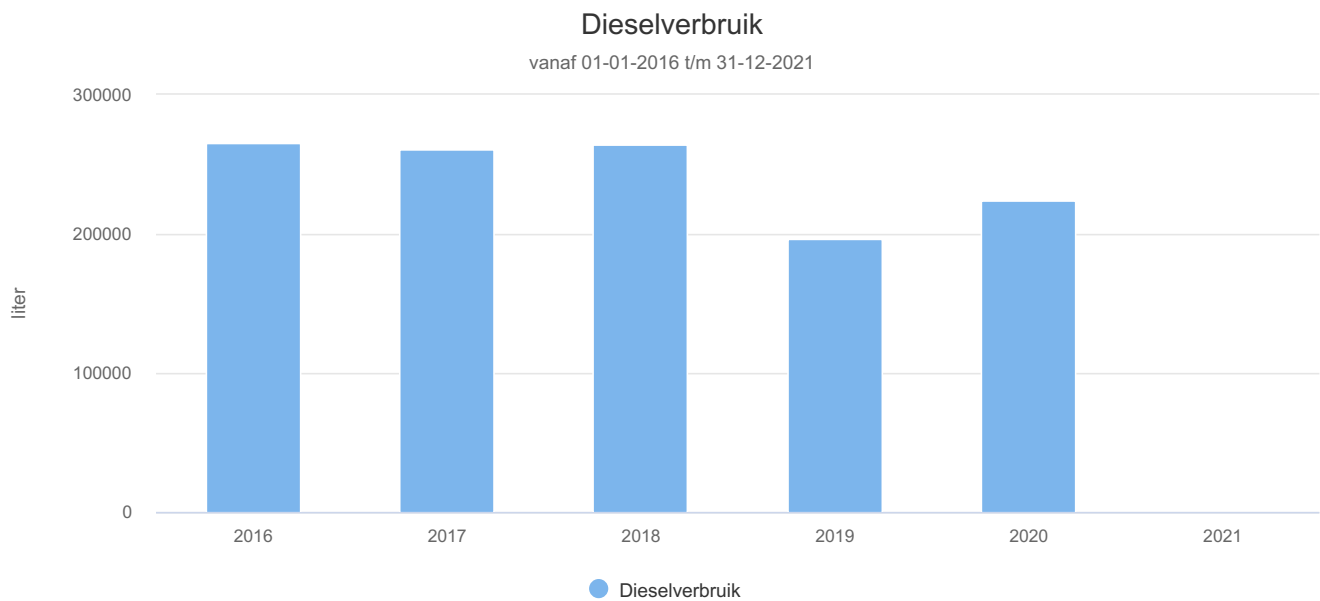


## 3.2. Brandstofverbruik mobiliteit en machines

Binnen de organisatie verantwoordelijk voor bijna 84% van de totale footprint. Het bijzondere is dat het aandeel ten opzichte van het referentiejaar niet of nauwelijks veranderd. De belangrijkste maatregelen die voor dit grote aandeel nog te maken zijn worden hieronder opgesomd. Hierbij valt wel op te merken dat bij het nemen van maatregelen voor verdere energiereductie we vaak te maken hebben met grote investeringen.

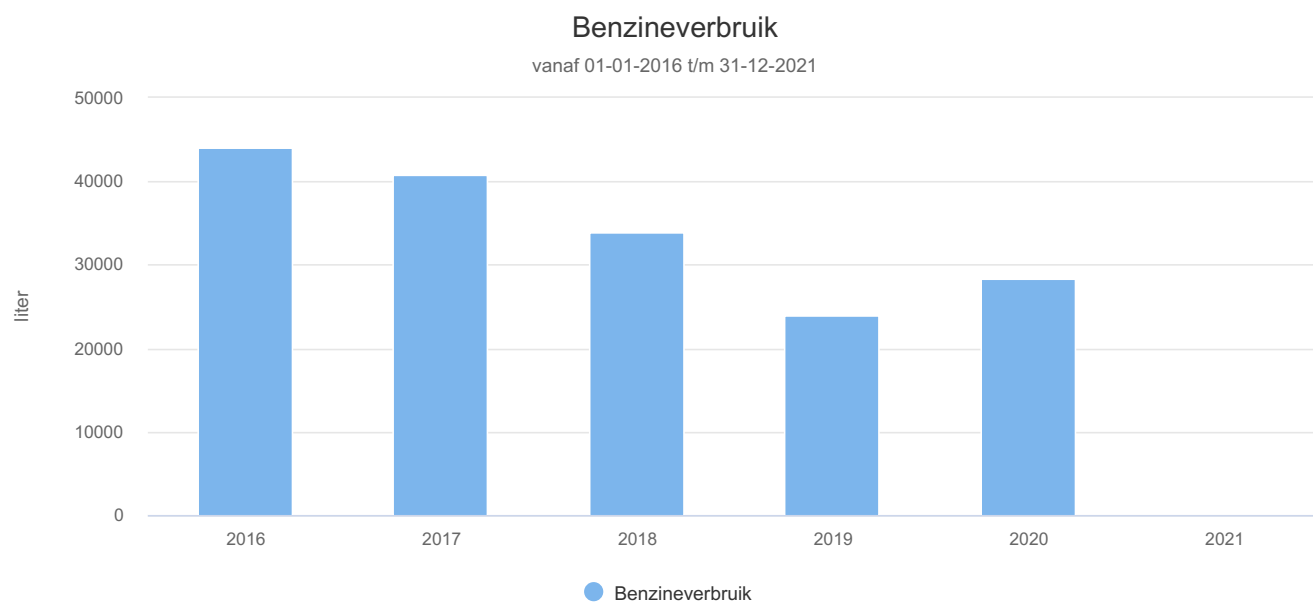
- aanschaf van energiezuinige kranen/vrachtwagens;
- aanschaf van een energiezuinige personenvoertuigen (hybride of elektrisch);
- aanschaf van energiezuinig materieel;
- verlagen van de snelheid (is ook een maatregel die landelijk is genomen in maart 2020) ;
- plannen buiten spijstijden;
- monitoren van het algemeen onderhoud van het wagenpark en materieel

### 3.2.1. Diesilverbruik



Geen doelstellingen gevonden

### 3.2.2. Benzine verbruik

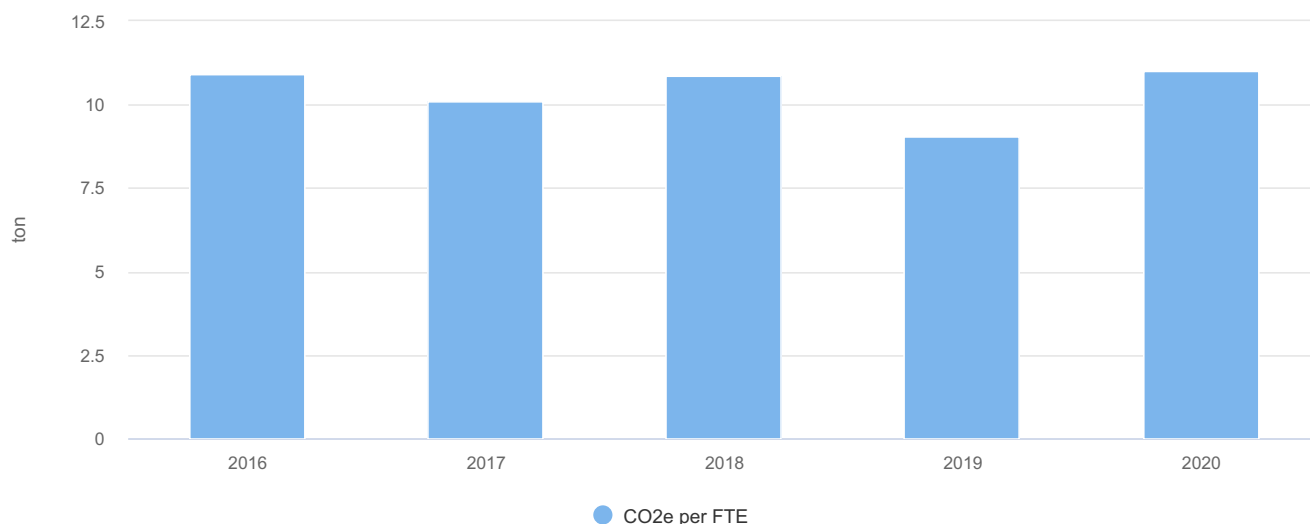


Toename brandstofverbruik door meer solo voertuig bewegingen. Oorzaak maatregelen getroffen door de overheid.

Geen doelstellingen gevonden

## CO2e per FTE

vanaf 01-01-2016 t/m 31-12-2020

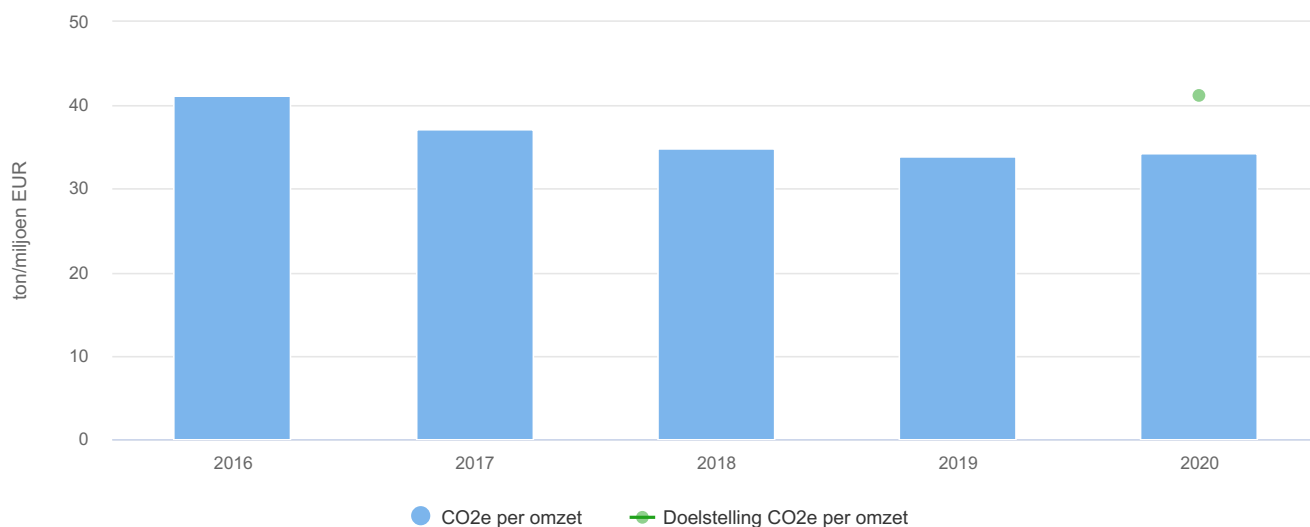


CO2e per FTE (ton)	2016	2017	2018	2019	2020
CO2e per FTE	10,92	10,10	10,89	9,06	11,01

Stijging per CO<sub>2</sub> per FTE veroorzaakt door maatregelen ten aanzien van COVID-19 meer solo voertuig bewegingen.

## CO2e per omzet

vanaf 01-01-2016 t/m 31-12-2020



CO2e per omzet (ton/miljoen EUR)	2016	2017	2018	2019	2020
CO2e per omzet	41,11	37,14	34,90	33,90	34,36
Doelstelling CO2e per omzet					41,11

## 4. Aanbevelingen

De energiebeoordeling is directe input voor de directiebeoordeling. Belangrijkste aanbeveling die kan worden gegeven is het continueren van het huidige beleid ten aanzien van aanschaf kranen/vrachtwagens, personenvoertuigen en bedrijfsbusjes.

Volg daarom de huidige stand der techniek en kijk wat fabrikanten te bieden hebben. ervaringen van aanschaf materieel kunnen vaak van dichtbij gehaald worden door gesprekken aan te gaan met bedrijven binnen dezelfde sector of branche.