



JELLE BIJLSMA BV

GROND-, WEG- EN WATERBOUW

Voortgangsrapportage over het eerste half jaar van 2016

CO₂-PRESTATIELADDER, niveau 5



Goedkeuring en autorisatielijst			
Type	Naam	Functie	Paraaf
Opsteller	M. van Eijk	Beleidsadviseur innovatie en milieu	
Goedkeuring	J.C. Bijlsma	Directeur	
Datum	15-12-2016		
Versie	1		
Status	Definitief		

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
1.1	Beschrijving organisatie	3
1.2	Eindverantwoordelijke personen	3
1.3	Periode en interval van de rapportage	3
1.4	Inhoud en vereisten van de voortgangsrapportage	4
1.5	Huidige energiebeleid.....	4
1.6	NEN-ISO 14064	4
1.7	Directieverklaring	5
2.	Methode en afbakening	6
2.1	Methode	6
2.2	Afbakening	6
3.	Doelstellingen en resultaten.....	8
3.1	Reductiedoelstellingen (referentiejaar 2013)	8
3.2	Resultaten	9
3.2.1	Carbon Footprint eerste half jaar 2016.....	9
3.2.2	Energiestromen eerste half jaar 2016.....	10
3.2.3	Onderscheid kantoor en projecten 2016	10
3.2.4	Geschatte emissies over heel 2016	11
3.2.5	Carbon Footprint heel 2013	12
3.2.6	Energiestromen 2013 en kantoor/projecten 2013	13
3.2.7	Carbon footprint 2013 met huidige conversiefactoren	14
3.2.8	Vergelijking 2016 met 2013.....	15
3.3	Energiemeetplan	16
3.4	Nieuwe conversiefactoren vanaf 2015	16
4.	Voortgang	17
4.1	Zijn de doelstellingen behaald?.....	17
4.2	Scope 3.....	18
4.3	Klein of middelgroot bedrijf.....	20
5.	Maatregelen en initiatieven	21
5.1	Voorgestelde maatregelen	21
5.2	Uitgevoerde maatregelen	21
5.3	Voorgestelde (lopende) maatregelen 2014 en de komende jaren	22
5.4	Deelname aan initiatieven	23

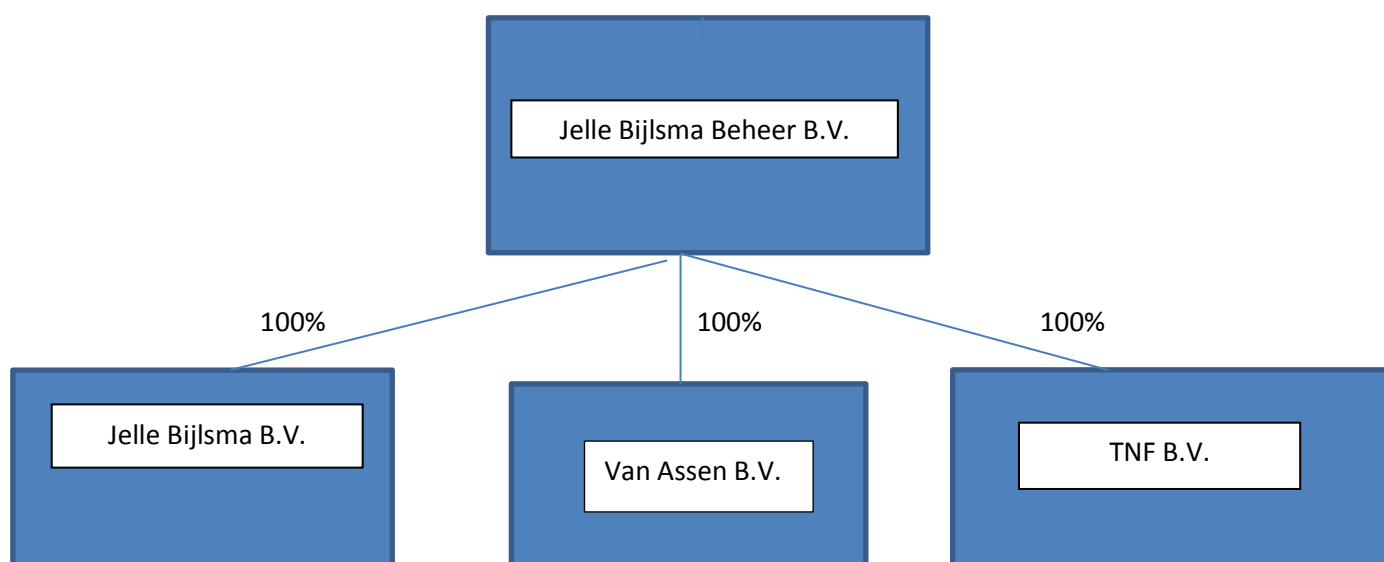
1. INLEIDING

1.1 Beschrijving organisatie

Onze organisatie bestaat uit de volgende besloten vennootschappen:

- Jelle Bijlsma Beheer BV;
- Jelle Bijlsma BV
- TNF BV (Transportbedrijf Noord-Friesland)
- Van Assen BV.

Sinds december 2014 zijn deze vier vennootschappen gecertificeerd op niveau 5 op de CO₂ prestatieladder. Gedurende het certificeringsproces (voor niveau 3 in april 2014) is eind maart 2014 Van Assen BV overgenomen, een sloop- en recyclingbedrijf. De gegevens van Van Assen BV zijn niet meegenomen in de certificering voor niveau 3, aangezien de gegevens zijn gebaseerd op de uitstootcijfers van voor de overname, te weten geheel 2013. In deze rapportage is ook de uitstoot van Van Assen BV meegenomen. Omdat deze uitstoot in scope 2 minimaal is, hebben we de doelstellingen niet hierop aangepast. Een toelichting hierop vindt u onder hoofdstuk 2.2 afbakening. De structuur wordt duidelijk zichtbaar in het onderstaande organogram:



Daar waar in deze voortgangsrapportage wordt gesproken over “Jelle Bijlsma” worden de vier bovengenoemde besloten vennootschappen tezamen bedoeld.

1.2 Eindverantwoordelijke personen

De gegevens die in de onderhavige rapportage aan bod komen zijn verzameld door de administratie en de directie. Vervolgens zijn de gegevens gebundeld en nader uitgewerkt door Marieke van Eijk, werkzaam als beleidsadviseur van Jelle Bijlsma. Eindverantwoordelijke personen voor hetgeen in deze rapportage is uitgewerkt zijn de bestuurders van Jelle Bijlsma Beheer BV.

1.3 Periode en interval van de rapportage

Deze voortgangsrapportage beschrijft het energieverbruik en de CO₂ uitstoot van Jelle Bijlsma over het eerste half jaar van 2016. Deze rapportage is enige maanden na het eindigen van de

rapportageperiode gemaakt, aangezien alle benodigde cijfers en gegevens niet eerder beschikbaar zijn.

De rapportage bevat een analyse van de CO₂ emissies over januari 2016 tot en met juni 2016 en een trendanalyse waarin een vergelijking wordt gemaakt met het basisjaar 2013, het voorgaande jaar en met het jaar 2016. De vergelijking wordt gedaan op basis van CO₂ uitstoot per FTE.

Om een vergelijking per FTE te kunnen maken is het aantal FTE voor het eerste half jaar van 2016 vastgesteld. Het aantal FTE is 48,27.¹

1.4 Inhoud en vereisten van de voortgangsrapportage

Op grond van de bepalingen 3.C.1 van het handboek² bestaat voor de gecertificeerde bedrijven de verplichting om structureel intern en extern te communiceren over de CO₂ footprint (scope 1 en 2) en de kwantitatieve reductiedoelstellingen van het bedrijf en de maatregelen in projecten waarop CO₂ gerelateerd gunningvoordeel is verkregen. De communicatie omvat minimaal het energiebeleid en de reductiedoelstellingen van het bedrijf en de hierboven genoemde maatregelen, mogelijkheden voor individuele bijdrage, informatie betreffende het huidige energiegebruik en trends binnen het bedrijf en de projecten.

In de eerste helft van 2016 zijn er geen projecten geweest waarop CO₂ gerelateerd gunningvoordeel is verkregen. De communicatie heeft betrekking op de algehele projectenportefeuille.

In de communicatie dient inzichtelijk te worden gemaakt aan welke initiatieven het bedrijf deelneemt en op welke wijze (2.D, 3.D.1 het publiekelijk uitdragen van het initiatief). De gecommuniceerde informatie dient bovendien vergelijkbaar te zijn met de eerder verstrekte informatie. Indien het de voortgang van de realisatie van een eis inzake scope 1 en 2 betreft, dienen beide scopes te worden behandeld en dient er inzicht te worden gegeven in de werkelijke voortgang. De carbon footprint en de kwantitatieve reductiedoelstellingen dienen vervolgens gepubliceerd te worden op de website van het bedrijf.

1.5 Huidige energiebeleid

In de energiebeleidsverklaring heeft Jelle Bijlsma kenbaar gemaakt zich graag te willen ontwikkelen op het gebied van duurzame energie, energiereductie en het verminderen van de CO₂-emissie. Het energie-efficiënte beleid zal zich meer richten op deze aspecten, gezien de maatschappelijke verantwoordelijkheid van Jelle Bijlsma ten aanzien van het milieu, het welzijn van onze medemens en de welstand. Jelle Bijlsma ziet geen reden om haar energiebeleid aan te passen en wil doorgaan met haar energie-efficiënte beleid. Er worden regelmatig toolboxes gegeven, zo ook over de mogelijkheden voor werknemers om het brandstofverbruik te reduceren aangezien brandstof binnen Jelle Bijlsma de grootste veroorzaker is van CO₂ uitstoot. Op deze manier hopen we de werknemers zich bewust te laten worden van hun verbruik en daarmee gepaard gaande CO₂ uitstoot. Bovendien wordt er op een vastgelegd moment (namelijk het moment waarop de toolbox wordt gehouden) aandacht aan besteed en worden de werknemers zo individueel gestimuleerd om een bijdrage te leveren aan de reductie van CO₂ uitstoot.

1.6 NEN-ISO 14064

Jelle Bijlsma conformeert zich aan de richtlijnen van de NEN-ISO 14064 en verklaart tevens dat deze voortgangsrapportage is opgesteld in overeenstemming met de richtlijnen volgens NEN-ISO 14064.

¹ Fte staat voor fulltime-equivalent. Het is een rekeneenheid waarmee de omvang van een dienstverband of de personeelssterkte kan worden uitgedrukt. Eén fte is een volledige werkweek van 38 uren.

² handboek 3.0

1.7 Directieverklaring

De directie verklaart dat bij het opstellen van het rapport is getracht zo nauwkeurig mogelijk de CO₂-emissie te bepalen. De gegevens die zijn gerapporteerd zijn kritisch geverifieerd en gecontroleerd, waardoor een zekere mate van nauwkeurigheid is vastgesteld.

2. METHODE EN AFBAKENING

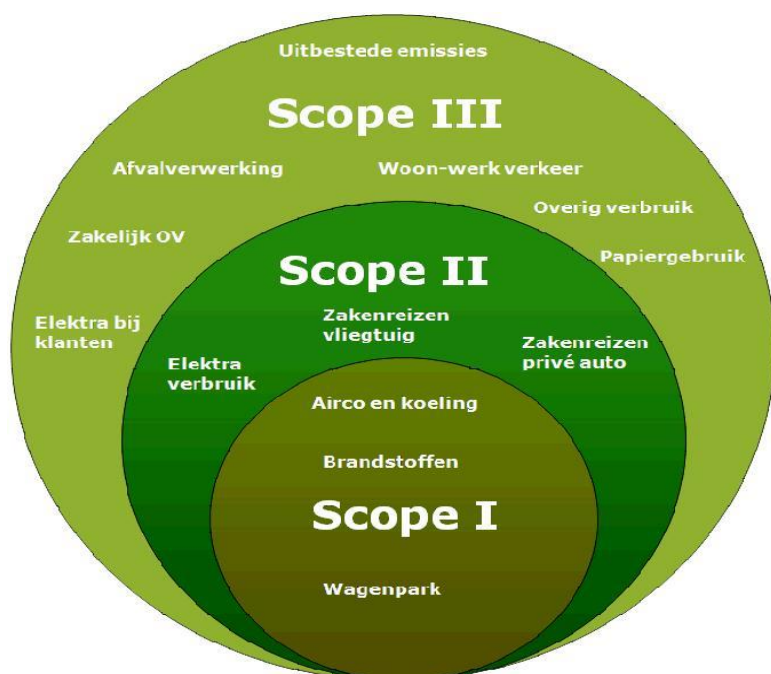
2.1 Methode

Deze rapportage is opgesteld conform de NEN-ISO 14064-1. Hierin worden verschillende types van CO₂ emissies onderscheiden. Deze emissies zijn onderverdeeld in drie scopes, namelijk (tevens in het figuur hieronder weergegeven):

Scope 1, de directe CO₂ emissies. Dit zijn de directe emissies door de eigen organisatie, zoals emissies door het eigen wagenpark.

Scope 2, de indirecte CO₂ emissies. Dit zijn de indirecte emissies die ontstaan door opwekking van elektriciteit die de organisatie gebruikt. Ook 'Business air travel' en 'Personal cars for business air travel' behoren tot scope 2.

Scope 3, de overige indirecte CO₂ emissies. Dit zijn de overige indirecte CO₂ emissies die een gevolg zijn van de activiteiten van de organisatie, maar voortkomen uit bronnen die geen eigendom zijn van de organisatie, noch beheerd worden door de organisatie.



Aangezien Jelle Bijlsma zich wil certificeren voor de CO₂ prestatieladder op niveau 5, worden in deze voortgangsrapportage de scopes 1, 2 en 3 behandeld. Deze voortgangsrapportage is in overeenstemming met de bepaling van het handboek 2.2. van de CO₂ prestatieladder opgesteld.

2.2 Afbakening

Uitgezonderd

-Aspen en lasgassen Jelle Bijlsma.

Binnen Jelle Bijlsma BV worden Aspen en lasgassen gebruikt. De afgelopen jaren is gebleken dat de CO₂ uitstoot van deze middelen een zeer gering percentage is van de gehele CO₂ uitstoot van Jelle Bijlsma (hierbij wordt tevens een beroep gedaan op het zogenaamde materialiteitsprincipe waarnaar in het handboek in de toelichting op 2.A.1 wordt verwezen).

-Koel- en koudemiddelen

Jelle Bijlsma heeft ervoor gekozen om de koel- en koudemiddelen niet op te nemen in de rapportage.

Niet voorkomende CO₂-emissies

Binnen Jelle Bijlsma wordt alleen nog gas gebruikt voor de verwarming van het gebouwen van Van Assen BV in Kootstertille; deze aansluiting zal worden afgesloten zodra er een elektrische kachel is geplaatst. Voorts wordt er geen gebruik gemaakt van het openbaar vervoer en vliegreizen.

Afwijking

Voor wat betreft het energieverbruik van Van Assen BV (pand in Kootstertille) is gebruik gemaakt van de geschatte jaarverbruik gegevens van Innova. Aldus is getracht te komen tot een zo reëel mogelijk verbruik van energie gedurende een half jaar. Aangezien het zeer geringe percentage van de CO₂ uitstoot door energieverbruik ten opzichte van het geheel, is deze afwijking verwaarloosbaar.

Onzekerheden

De werkvoorraad

Aangezien de tanks door de leverancier met grote hoeveelheden tegelijk worden gevuld, doch niet verbruikt, is hier een onzekerheid aanwezig. Aan het einde van het jaar is er sprake van een werkvoorraad. Ook dit jaar is er – net als in voorgaande jaren – geen rekening gehouden met de werkvoorraad (deze is dus gewoon meegerekend bij de uitstoot van het jaar (of periode) waarin de brandstof door de leverancier is geleverd).

Aanwezigheid van werk en projecten

Onze grootste onzekerheid betreft het hebben van werk en projecten. Het hebben van werk en projecten is afhankelijk van aanbestedingen. Eén van de manieren van Jelle Bijlsma om ervoor te zorgen dat er werk is en projecten binnen worden gehaald, is door zich onder andere te certificeren voor niveau 5 op de CO₂ prestatieladder.

Invoeren van gegevens in onze app

Hoewel binnen Jelle Bijlsma het exacte gebruik van diesel en benzine per bedrijfsmiddel wordt bijgehouden, is het verbruik van diesel en benzine gebaseerd op de rekeningen van de leverancier. Alle getankte liters brandstof per voertuig en per project worden bijgehouden door invoering van deze gegevens in onze Jelle Bijlsma-app, waardoor we steeds meer inzage krijgen in ons brandstofverbruik. Omdat veel gegevens nog handmatig door de werknemers dienen te worden ingevuld, is er een grotere kans op het maken van fouten. Dit hopen we in de toekomst te verbeteren. Omdat het verbruik ook in veel gevallen ook in grote mate afhankelijk is van de ondergrond en het weer, blijft het lastig om met grote zekerheid het verbruik vast te stellen. Dit probleem hopen we in de toekomst te voorkomen met behulp van onze real-time app.

Gegevens van Assen BV niet in referentiejaar 2013.

Omdat we pas gedurende het certificeringsproces op niveau 3 eigenaar zijn geworden van Van Assen BV, zijn de gegevens van deze locatie en dit bedrijf destijds niet meegenomen in de carbon footprint van 2013. We hanteren echter 2013 wel als ons referentiejaar. Omdat de uitstoot van Van Assen BV niet groot is in vergelijking met die van Jelle Bijlsma BV en TNF BV, hebben we besloten de cijfers van 2013 toch te gebruiken als referentie(jaar).

3. DOELSTELLINGEN EN RESULTATEN

3.1 Reductiedoelstellingen (referentiejaar 2013)

In de energiebeleidsverklaring is door Jelle Bijlsma een doelstelling geformuleerd met betrekking tot het reduceren van de CO₂ uitstoot. In de energiebeleidsverklaring is de volgende reductiedoelstelling (in percentages) opgenomen:

	ton CO ₂	per fte	Reductiedoelstelling 2018 afname in percentage
Jaar 2013, fte 47,3			
scope 1	2333,54	49,33	7,5
scope 2	30,68	0,65	22,5
totaal	2364,22	49,98	

Onze uitstoot wordt voornamelijk veroorzaakt door het gebruik van diesel. Wanneer de hoeveelheid werk toeneemt, zal daarmee de CO₂ uitstoot stijgen. Om een realistisch beeld te krijgen hoe groot onze CO₂ uitstoot daadwerkelijk is, zal het verbruik van diesel moeten worden afgezet tegen het aantal FTE. Door de uitstoot af te zetten tegen het aantal FTE zorgen we ervoor dat we onze doelstelling ook kunnen behalen wanneer de hoeveelheid werk weer toeneemt.

3.2 Resultaten

3.2.1 Carbon Footprint eerste half jaar 2016³

De resultaten van het eerste half jaar van 2016⁴ kunnen het beste worden weergegeven in een excel-bestand met bijbehorende cirkelgrafieken.

eerste half jaar 2016	eenheid	conversie-factor kgCO ₂	hoeveelheid	totaal emissie ton CO ₂	percentage van eigen scope	percentage scope 1 en 2 samen
Scope 1 (ingekochte brandstoffen)						
Diesel	liter	3,23	285483	922,11	99,41	99,19
Benzine	liter	2,74	2000	5,48	0,59	0,59

Totaal scope 1	927,59	100,00
-----------------------	---------------	---------------

Scope 2 (energieverbruik)						
Elektriciteit	Kwh (groen)	0	56568	0,00	0,00	0,00
Opwekking	Kwh	0	20868	0,00	0,00	0,00
totaal elektriciteit	Kwh	0	35700	0,00	0,00	0,00
Gas	m ³	1,887	1065	2,01	100,00	0,22

Totaal scope 2	2,01	100,00	100,00
-----------------------	-------------	---------------	---------------

totaal scope 1 en 2	929,60
----------------------------	---------------

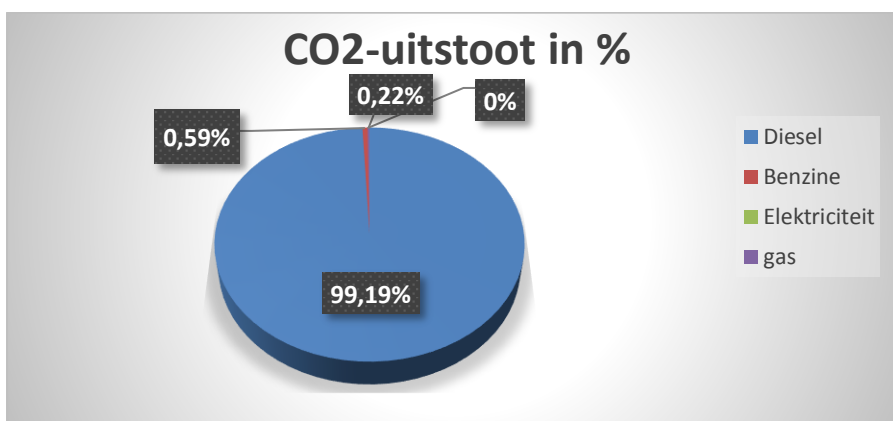
Projecten				927,59
Kantoor				2,01

³ De gegevens die zijn verwerkt in de carbon footprint zijn niet extern geverifieerd.

⁴ Aspen en lasgassen zijn dit jaar niet opgenomen in verband met het zeer geringe percentage van de gehele CO₂ uitstoot van Jelle Bijlsma (toelichting onder 2.2).

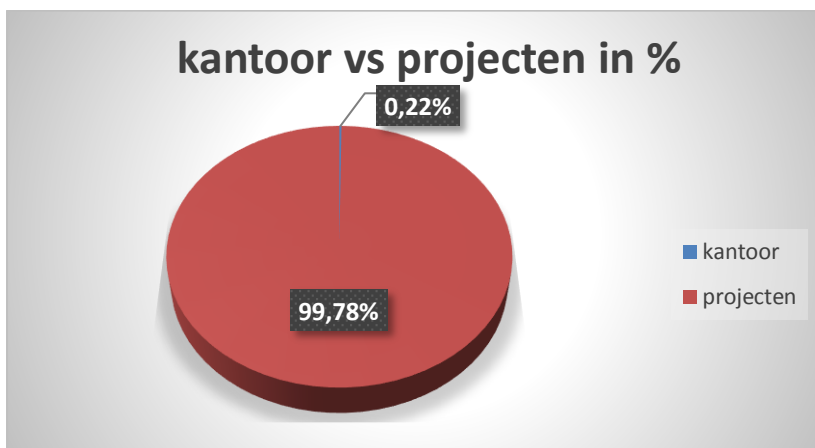
3.2.2 Energiestromen eerste half jaar 2016

Energiestromen eerste half jaar 2016	CO2 uitstoot in ton	percentage van scope 1	percentage van scope 2	percentage van scope 1 en 2
Diesel	922,11	99,41		99,19
Benzine	5,48	0,59		0,59
Elektriciteit	0,00	0		0
gas	2,01	0,22		0,22
Totale emissie	929,60	100,00		100



3.2.3 Onderscheid kantoor en projecten 2016

eerste half jaar 2016	ton CO2	% scope 1&2
kantoor	2,01	0,22
projecten	927,59	99,78
Totaal	929,60	100,00



3.2.4 Geschatte emissies over heel 2016

schatting heel 2016 obv eerste half jaar 2016	totaal emissie ton CO2
het scope 1	
diesel	1844,22
benzine	10,96
totaal scope 1	1855,18

scope 2	
Elektriciteit	0
gas	4,02
Totaal scope 2	4,02
totaal scope 1 en 2	1859,20

projecten	4,02
kantoor	1855,18

In voorgaande jaren is gebleken dat het eerste half jaar niet een realistisch beeld geeft van het gehele jaar. We kunnen nu reeds melden dat dit ook voor 2016 geldt. Het eerste half jaar is qua werkzaamheden weer rustiger geweest dan het tweede half jaar. Onze verwachting is dan ook dat de cijfers in bovenstaande tabel ruimschoots zullen worden overschreden en dat we weer uit zullen komen op een CO₂ uitstoot van rond de 2300 tot 2400 ton (vergelijkbaar met voorgaande jaren).

Voor wat betreft de indirecte emissies in scope 3 maken wij eenmaal in de twee jaren de gegevens op. Ik verwijs u dan ook naar paragraaf 3.2.4 van de voortgangsrapportage over heel 2015, waarin tevens in de paragrafen 3.2.5 en 3.2.6 de reductiedoelstellingen staan vermeld.

3.2.5 Carbon Footprint heel 2013

Resultaten van heel 2013:

Verbruikcijfers en

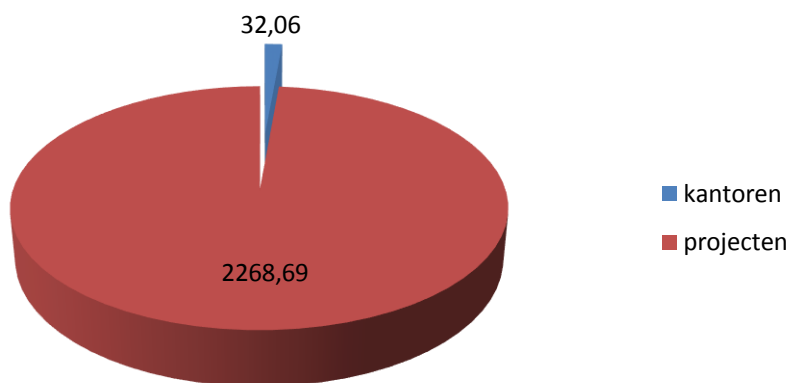
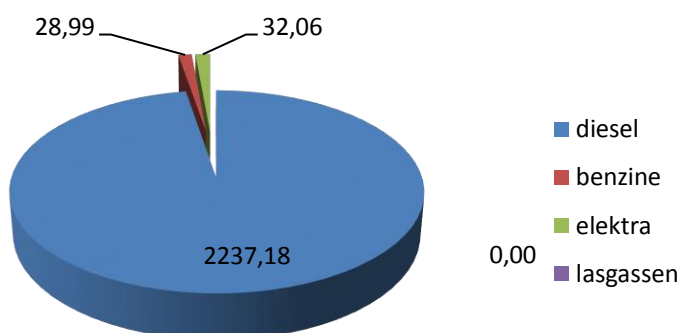
omreken tabel eenheid hoeveelheid factor ton CO₂ in %(1 en 2)

Diesel (bedrijfsauto)	liter	713614	3135	2237,18	97,24%
Benzine (bedrijfsauto)	liter	10428	2780	28,99	1,26%
Diesel (eigen auto)	Km	5232	205	1,07	0,05%
Benzine (eigen auto)	Km	6737	215	1,45	0,06%
Elektra loods	kWh	58282	455	26,52	1,15%
Elektra kantoor	kWh	12185	455	5,54	0,24%

lasgassen	eenheid	hoeveelheid	CO2 in m3	gasvolume	molmassa	ton CO2	in %
Protegon 15	m3	76,3	11,445	22,4	44,0095	0,00	0,00%
Protegon 20	m3	6,7	1,34	22,4	44,0095	0,00	0,00%
						ton CO2	
Totaal CO2						2300,75	
Scope 1						2266,17	
scope 2						34,58	
kantoren						32,06	
projecten						2268,69	

3.2.6 Energiestromen 2013 en kantoor/projecten 2013

Energiestroom 2013	ton CO ₂
Diesel	2237,18
Benzine	28,99
Elektra	32,06
Lasgassen	0,00
Kantoren	32,06
Projecten	2268,69



3.2.7 Carbon footprint 2013 met huidige conversiefactoren

Met de nieuwe conversiefactoren ziet de Carbon footprint van 2013 er zo uit:

heel 2013 met nieuwe conversiefactoren	eenheid	conversie-factor kgCO ₂	hoeveelheid	totaal emissie ton CO ₂	percentage van eigen scope	percentage scope 1 en 2 samen
Scope 1 (ingekochte brandstoffen)						
Diesel	liter	3,23	713614	2304,97	98,77	97,34
Benzine	liter	2,74	10428	28,57	1,22	1,21
overige energiedragers						
Protegon	m ³	0,365	54,7	0,02	0,00	0,00
Totaal scope 1				2333,57	100,00	98,55

Scope 2 (energieverbruik)						
Elektriciteit kantoor en loods	Kwh (grijs)	0,526	60467	31,81	92,35	1,34
Zakelijk verkeer prive-auto's						
personenvervoer benzine	km	0,22	6737	1,48	4,30	0,06
personenvervoer diesel	km	0,22	5232	1,15	3,34	0,05
Totaal scope 2				34,44	100,00	1,45

Totaal scope 1 en 2 **2368,00**

Projecten				2333,57
Kantoor				34,44

Met de oude conversiefactoren was de uitstoot in ton CO₂ in totaal 2.300,77. Met de nieuwe conversiefactoren is deze 2.368 en daarmee 2,92 procent hoger. Het aantal FTE was in 2013 47,3 en daarmee was de uitstoot 48,64 ton per FTE op basis van de oude conversiefactoren en 50,06 ton per FTE op basis van de nieuwe conversiefactoren.

3.2.8 Vergelijking 2016 met 2013

Hoe groot is de reductie van CO₂ uitstoot ten opzichte van het basisjaar 2013?

schatting heel 2016 obv eerste half jaar 2016	totaal emissie ton CO ₂	cijfers 2013 nieuwe conversie-factoren	% verschil in uitstoot ton CO ₂
scope 1			
diesel	1844,22	2304,97	-19,99
benzine	10,96	28,57	-61,64
totaal scope 1	1855,18	2333,54	-20,50
scope 2			
Elektriciteit	0	31,81	
gedeclareerde km's		2,63	
gas	4,02		
Totaal scope 2	4,02	34,44	-88,33
totaal scope 1 en 2	1859,20	2367,98	-21,49
Projecten	4,02	34,44	-88,33
Kantoor	1855,18	2333,54	-20,5

Bij de voortgangsrapportages over de jaren 2014 en 2015 is gebleken dat het eerste half jaar geen duidelijke weergave is van de uitstoot over het gehele jaar. Aangezien ten tijde van het opstellen van de rapportage reeds bekend is dat dit ook in 2016 het geval is, zal ik derhalve niet verder ingaan op de in bovenstaande tabel geconstateerde daling. De daling in uitstoot over het eerste half jaar werd voornamelijk veroorzaakt doordat er minder diesel is verbruikt. Aangezien in het eerste deel van 2016 het aantal FTE ook is gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar (in 2015 was het FTE 54,67), valt hieruit te concluderen dat de daling in uitstoot in ieder geval voornamelijk is veroorzaakt door het feit dat er – net zoals in 2014 en 2015!- minder is gewerkt in de eerste helft van 2016.

Scope 2:

De daling in scope 2 is heel groot doordat de conversiefactoren zijn verlaagd (tot nul). We zijn zouden energieneutraal moeten zijn door de aanschaf van 280 zonnepanelen en LED verlichting. Ook hebben we twee elektrische kachels, in kantoor en in de loods (in plaats van dieselgestookte kachels).

Scope 1:

Zoals gezegd is de daling in scope 1 niet realistisch. De verwachting is dat de totale CO₂ uitstoot ongeveer gelijk zal blijven. Het hangt vervolgens af van het aantal FTE van 2016 of we de doelstellingen zullen behalen.

Vaststelling van CO₂-emissie in ton per FTE over eerste half jaar 2016

Aangezien we onze CO₂ emissie in tonnen vaststellen aan de hand van het aantal FTE (één fte is een volledige werkweek van 38 uren) betekent dit dat, hoewel we dus wellicht niet minder uitstoot hebben op basis van de reële cijfers, er wel een daling mogelijk zal zijn per FTE. We hebben in totaal in 2016 (op basis van de cijfers van het eerste half jaar vermenigvuldigd met twee) 1855,18 ton CO₂ uitgestoten, per FTE (48,27) is dit 38,43 ton. In 2013 bedroeg de CO₂-emissie per FTE 48,64 ton. Dit is

een daling van 10,21 ton per FTE (een daling met 20,99 % PER fte sinds 2013). Op basis van de nieuwe conversiefactoren geldt dat de CO₂ uitstoot in ton per FTE in 2013 zou zijn geweest 50,06. In vergelijking daarmee zou een daling in 2016 worden gerealiseerd van 11,63 ton per FTE, aldus 23,23 %.

Conclusie:

De CO₂ uitstoot is in absolute getallen is gedaald en het aantal FTE over (het eerste half jaar van) 2016 is ook gedaald. Hoewel de uitstoot in absolute cijfers is gedaald, is de verwachting dat deze over het hele jaar 2016 gelijk zal blijven aan die van voorgaande jaren. Het zal afhangen van het aantal FTE of we de doelstellingen zullen behalen. Vooralsnog kan op basis van de cijfers van het eerste half jaar worden geconcludeerd dat we de doelstellingen zullen behalen.

Voortgang reductiedoelstellingen projecten

Er is dit eerste half jaar geen project met gunningvoordeel verkregen.

Scope 3

Er is dit eerste half jaar een mogelijkheid geweest om te vergisten, maar dit project is nog bezig. In de voortgangsrapportage over het hele jaar zal deze en de besparing van CO₂ uitstoot worden behandeld. Voor meer informatie over de mogelijkheden om te vergisten verwijs ik u graag naar de voortgangsrapportage over heel 2014 (hoofdstuk 3.2.5).

3.3 Energiemeetplan

De uitstoot in scope 1 en 2 is gemeten zoals in onderstaande tabel vermeld:

Energiemeetplan		
Uitstoot door:	hoe te meten	vindplaats
Diesel	rekeningen/JBapp	administratie/digitaal
Benzine	rekeningen/JBapp	administratie/digitaal
elektriciteit	afrekeningen greenchoice	administratie/digitaal
opwekking	werkbrieffjes/Jbapp	administratie/digitaal
gas	afrekeningen innova	administratie

De indirecte CO₂ emissies worden eenmaal in de 2 jaar aan de hand van verschillende uitdraaien van onze boekhouding in kaart gebracht.

3.4 Nieuwe conversiefactoren vanaf 2015

Het nieuwe handboek van de SKAO is inmiddels geïntroduceerd en zal bij de volgende audit worden geïmplementeerd. De nieuwe conversiefactoren zijn te vinden op de website www.co2emissiefactoren.nl

4. VOORTGANG

4.1 Zijn de doelstellingen behaald?

In de onderstaande tabel staan de resultaten vermeld:

	ton CO2	per fte	verschil met cijfers 2013- 2016	verschil in percentage	reductiedoelstelling 2018 afname in percentage
Jaar 2013, fte 47,3					
scope 1	2333,54	49,33			7,5
scope 2	30,68	0,65			22,5
Totaal	2364,22	49,98			
1/2 jaar 2016, fte 48,27					
scope 1	1855,18	38,43	-478,36	22,10	doelstelling behaald
scope 2	4,02	0,08	-26,66	87,16	doelstelling behaald
Totaal	1859,2	38,52			
heel jaar 2015 fte 54,67					
scope 1	2409,45	44,07	-5,26	10,67	doelstelling behaald
scope 2	3,44	0,06	-0,59	90,29	doelstelling behaald
Totaal	2412,89	44,14			
oude conversiefactoren					
2013 fte 47,3				(ten opzichte van 1/2 2016)	
scope 1	2266,17	47,91	-3,84	19,78	doelstelling behaald
scope 2	34,58	0,73	-0,67	88,61	doelstelling behaald
Totaal	2300,75	48,64			

vergelijking 1/2 2016 vs 2015			met 2015		
1/2 2016, fte 48,27					
scope 1	1855,18	38,43	-554,27	12,80	daling vgl heel 2015
scope 2	4,02	0,08	0,58	-34,92	stijging vgl heel 2015
Totaal	1859,20	38,51			

Uit de bovenstaande tabel kunnen we afleiden dat in 2016 ten opzichte van 2013 de CO₂ uitstoot in ton per fte in scope 1 is gedaald met 22,10 % en in scope 2 met 87,16 %, waarmee de doelstellingen op basis van een schatting over de cijfers van het eerste half jaar zijn behaald en daaruit concludeer ik dat we op de goede weg zijn.

Er zal in de toekomst een nieuwe doelstelling geformuleerd moeten worden, gebaseerd op de nog in te voeren reductiemogelijkheden en de nieuwe conversiefactoren. Wellicht is er dan ook een mogelijkheid om rekening te houden met de weersomstandigheden en de werkzaamheden, aangezien deze in sommige gevallen tot een hoger brandstofverbruik leiden. Aangezien we nu al het brandstofverbruik nauwkeurig bijhouden in de Jelle Bijlsma-app, zullen we hier hopelijk ook meer inzicht in verkrijgen.

4.2 Scope 3

We zullen eenmaal in de twee jaren de indirecte emissies in scope 3 inventariseren en de kwantitatieve scope 3 analyse opmaken. Graag verwijs ik u naar paragrafen 3.2.4 en 3.2.10 van de voortgangsrapportage over 2015.

Vergisten

Uit de opgestelde ketenanalyse betreffende afval blijkt dat er op dit punt nog een vergroting van de vermeden CO₂ uitstoot is te behalen door het afval niet te composteren maar te vergisten. Ik verwijs u graag naar het hierover vermelde in paragraaf 3.2.6 van de voortgangsrapportage over 2015. Jelle Bijlsma B.V. wil in 2020 voor wat betreft het afval dat vrijkomt bij het onderhouden van de watergangen 20% meer CO₂ vermijden ten opzichte van het jaar 2014, met de kanttekening dat Jelle Bijlsma BV daarbij wel afhankelijk is van de medewerking van de opdrachtgevers en van de geschiktheid van het materiaal⁵. Om tot dit percentage te komen zal gedurende de komende vijf jaren ieder jaar een vergroting van de vermeden CO₂ emissie betreffende het bij het onderhoud van de watergangen vrijkomende afval moeten optreden van 3,33%. Hieronder onze doelstelling met dien verstande dat het dan om de percentages gaat van het materiaal dat daadwerkelijk kan worden vergist.

⁵ zie voor meer informatie hierover paragraaf 3.2.5 van de voortgangsrapportage over heel 2014

Jaar	Percentage daling tov 2014 van CO ₂ emissie door afval onderhoud watergangen
2015	3,34
2016	6,67
2017	10
2018	13,34
2019	16,67
2020	20

In het jaar 2015 is er geen mogelijkheid geweest om te vergisten. In 2016 zal dit veranderen, want thans loopt een project waarbij we wel hebben kunnen vergisten. Over het eerste half jaar van 2016 is 332,3 ton afval vergist. Dit zou normaal gesproken zijn gecomposteerd. Compostering levert per 10.000 ton compost een besparing op van 531,3 ton CO₂. Vergisting levert per 10.000 ton groenafval een besparing op van 1402,7 ton CO₂. Het verschil hiertussen levert de door Jelle Bijlsma gerealiseerde CO₂ reductie op, namelijk: 871,4 ton CO₂ per 10.000 ton vergist groenafval. Aldus heeft de vergisting van 3323000 kilo groenafval in het eerste half jaar van 2016 een vermindering van CO₂ uitstoot opgeleverd van 289,5 ton CO₂. Aan het einde van het jaar kunnen we uitrekenen wat de totale besparing is geweest en of we op koers liggen om de doelstelling te behalen.

Leveranciers

Jelle Bijlsma koopt veel goederen in en daarbij zouden we graag willen kiezen voor producten waar bij het vervaardigen ervan minder CO₂ is vrijgekomen. We hebben gekozen om ons te richten op de bedrijven die PVC maken. Tot nog toe is gebleken dat er niet veel bekend is over de hoeveelheid CO₂ die vrijkomt bij de productie van PVC. Derhalve hebben we besloten om nu eerst onderzoek te doen of er PVC producerende bedrijven zijn die zich bezighouden met CO₂ uitstoot of daar enige interesse in tonen. Vervolgens hopen we ons te kunnen richten op ons plan van aanpak zoals vermeld onder paragraaf 3.2.5 van de voortgangsrapportage over heel 2015.

Jelle Bijlsma-app

Het is ons doel om met behulp van onze Jelle Bijlsma-app de totale hoeveelheid brandstof te reduceren, niet alleen in scope 1, maar ook in scope 3. Dit willen we doen door onder meer het brandstofverbruik van onze (vaste) onderaannemers reduceren (en daarmee de CO₂-uitstoot verminderen) door hen gratis in de gelegenheid te stellen om gebruik te maken van onze Jelle Bijlsma-app. Daarmee hopen we samen een beter inzicht te krijgen in het brandstofverbruik van de machines en de invloed van de medewerkers op het verbruik. Als we dit inzicht hebben, weten we ook op welke gebieden de reductiemogelijkheden liggen.

Wat betreft onze Jelle Bijlsma-app geldt dat deze ervoor zorgt dat we ons brandstofverbruik tot in detail in kaart kunnen brengen, niet alleen per machine, maar ook per medewerker en per project. Door al ons brandstofverbruik uitgebreid te registreren, krijgen we inzicht. Op die manier kunnen we goed nagaan bij welke machines, personen en werkzaamheden we mogelijke bezuinigingsmaatregelen kunnen treffen. Hierdoor hopen we ons brandstofverbruik te kunnen reduceren. Onze verwachting is dat we minder brandstof nodig zullen hebben, dus onze inkoop zal dalen. Hoeveel deze zal dalen zal afhangen van de hoeveelheid werk die we hebben. Hoe meer werk, hoe vaker de machines rijden, des te meer brandstof we nodig zullen hebben. We willen ook onderaannemers laten werken met onze app, zodat we ook bij hen het brandstofverbruik weten. Dus

indirect is deze app ook van invloed op onze inhuur van machines en personeel van onderaannemers.

Zwaartepunt van de maatregelen

Feit blijft dat onze grootste uitstoot wordt veroorzaakt door de diesel in scope 1. Welke maatregelen we ook nemen om onze CO₂-uitstoot in scope 3 te reduceren, deze zullen nooit kunnen opwegen tegen de maatregelen die we nemen in scope 1. Feit is dat onze grootste CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door het gebruik van diesel door onze eigen machines. Om de uitstoot van onze eigen machines te reduceren, willen we nieuwere, schonere en zuiniger machines aanschaffen. Dit zijn echter flinke investeringen, waarvoor we grote bedragen nodig hebben. Als we goedkopere producten of aannemers hebben (die meer CO₂-uitstoot hebben), zullen we meer winst maken. Deze winst is echter noodzakelijk om investeringen te kunnen doen die gunstig zijn voor onze CO₂-uitstoot in scope 1. Omdat de reductiemaatregelen in scope 3 altijd minder doeltreffend zullen zijn dan onze reductiemaatregelen in onze eigen scope 1, geven wij er de voorkeur aan om het zwaartepunt van onze maatregelen daar te leggen en ons daarmee in de positie te stellen dat we ons machinepark kunnen vernieuwen. In wezen is het zo dat we ook onze scope 3 beïnvloeden wanneer we ons machinepark vernieuwen door zuiniger en milieuvriendelijke (emissiearme) machines aan te schaffen, want daardoor hebben we weer minder diesel nodig, hetgeen invloed heeft op onze inkoop en de cijfers van scope 3.

4.3 Klein of middelgroot bedrijf

Op grond van het bepaalde onder 4.2 van het Handboek 3.0 kwalificeert een bedrijf als 'klein' indien de totale CO₂-uitstoot voor de diensten maximaal 500 ton per jaar bedraagt en voor wat betreft de werken/leveringen geldt dat de totale CO₂-uitstoot van de *kantoren en bedrijfsruimten maximaal 500 ton per jaar* bedraagt, en de totale CO₂-uitstoot van *alle bouwplaatsen en productielocaties maximaal 2000 ton per jaar* bedraagt (alleen de uitstoot in scope 1 en 2). De definities van 'diensten' en 'werken/leveringen' zijn conform de definities van de EG-richtlijn 2004/17 en 2004/18. De werkzaamheden die Jelle Bijlsma uitvoert vallen onder 'werken/leveringen'.

Welke CO₂-uitstoot van de scopes valt nu onder "uitstoot van kantoren en bedrijfsruimten" en onder "bouwplaatsen en productielocaties"? Jelle Bijlsma rekent de uitstoot van ons eigen wagenpark tot de uitstoot van bouwplaatsen en locaties. De uitstoot van de verbruikte elektriciteit op kantoor en in de loods, evenals de zakelijk gereden kilometers door kantoorpersoneel (van voorgaande jaren) vallen onder "uitstoot van kantoren en bedrijfsruimten".

Met inachtneming van de cijfers over het eerste halfjaar van 2016 en de ervaring over de jaren 2014 en 2015 (dat de eerste helft 'mager' is qua werkzaamheden), is Jelle Bijlsma over de eerste helft van 2016 gekwalificeerd als middelgroot bedrijf.

5. MAATREGELEN EN INITIATIEVEN

5.1 Voorgestelde maatregelen

De voorgestelde maatregelen zijn vastgelegd in ons energie actieplan. Hierin staat onder meer het volgende:

Scope 1:

Tankregistratiesysteem invoeren

Boordcomputer en fleetmanagement apparatuur aanschaffen met diverse uitbreidingen

Nieuwe vrachtwagens kiezen voor Euronorm V of VI

Nieuwe auto's en busjes kiezen voor de Euronorm V of VI

Nieuwe auto's en busjes kiezen voor elektrische of hybride auto's

Bij aanschaf materieel en machines brandstof verbruik meenemen in besluitvorming

Cursussen nieuwe rijden en het nieuwe draaien aanbieden aan de chauffeurs

Scope 2:

Led verlichting aanschaffen.

Zonnepanelen aanschaffen en energieneutraal worden.

Huidige diesel gestookte kachel vervangen voor elektrische kachel(s).

5.2 Uitgevoerde maatregelen

Welke maatregelen zijn er genomen om de CO₂ uitstoot te beperken?

2xrenault zoe	Electrische auto's werkvoorbereiders in plaats van benzine
zonnepanelen	op locatie Kootstertille tbv Van Assen BV
damstra kabels/kachel	Electrische kachel kantoor
pistenbully	Lichte machine t.b.v. werkzaamheden op slecht begaanbaar terrein; minder brandstofverbruik dan reguliere tractoren
grondzuiger	Hulpstuk voor mobiele kraan met minder brandstofverbruik dan complete grondzuigwagen
ftdn 2.0 oplev/3.0 start	IT systeem t.b.v. efficiency bedrijfsvoering en brandstofreductie
250 rijplaten	t.b.v. verbetering draagvermogen ondergrond waardoor brandstofverbruik daalt
outlander	aanschaf hybride auto t.b.v. uitvoerder i.p.v. diesel
mf regnerus	nieuwe tractor met laag brandstofverbruik en toevoeging van AdBlue t..b.v. reductie NOX
audi a1	kleine auto met relatief gering brandstofverbruik

5.3 Voorgestelde (lopende) maatregelen 2014 en de komende jaren

Er is een aantal maatregelen opgenomen in het energie actieplan, waaraan nog steeds wordt gewerkt.

Tankregistratie en fleetmanagement

We hebben een nieuwe tankregistratiesysteem. Dit gebeurt door invoering van alle gegevens in onze eigen Jelle Bijlsma-app. Daarnaast is namens Jelle Bijlsma BV het bedrijf Fiftytwodegreesnorth (hierna ook genoemd FDTN) nog bezig met het onderzoeken en uiteindelijk ook invoeren van een systeem waarbij de machines real-time zijn te volgen. Het is de bedoeling dat ook het rijgedrag van de medewerker in een machine of wagen real-time zal zijn te volgen, niet alleen door leidinggevenden, maar ook door de medewerker zelf. Op deze manier hopen we te bewerkstelligen dat de medewerkers zelf hun rijgedrag zullen aanpassen, waarmee we dan weer een reductie van onze CO₂ uitstoot hopen te realiseren. Daarnaast scheelt het natuurlijk ook brandstof, waardoor een kostenbesparing optreedt waarmee we de aanschaf van het hele systeem hopen te kunnen terugverdienen. FDTN houdt zich aldus nog bezig met het track en trace systeem met fleetmanagement applicaties. Alle systemen dienen op elkaar aan te sluiten en tevens dienen alle verzamelde data op zodanige wijze in ons huidige boekhoudprogramma verwerkt te kunnen worden, dat deze bruikbaar en van toegevoegde waarde zijn. Het is een kostbaar systeem en derhalve gaat Jelle Bijlsma niet over één nacht ijs, er vindt grondig onderzoek plaats en alle opties worden gewogen.

Led-verlichting

Om het stroomverbruik van Jelle Bijlsma te reduceren hebben we de bestaande verlichting zoveel mogelijk vervangen voor led-verlichting. Daarnaast hebben we sensoren laten installeren, waardoor de duur dat de verlichting brandt wordt beperkt. Op die manier kunnen we een geringe besparing van CO₂-uitstoot realiseren, aangezien ons stroomverbruik in beginsel maar voor een zeer klein percentage bijdraagt aan de totale CO₂-uitstoot van Jelle Bijlsma. Hoewel de led-verlichting zeer prijzig is en daarmee de terugverdientijd langer, heeft Jelle Bijlsma eind 2014 toch besloten om de led-verlichting aan te schaffen en opdracht gegeven aan een installatiebedrijf om in de loods en op het terrein sensoren aan te brengen en led-verlichting. Bijkomstig voordeel (en tevens reden om tot de aanschaf over te gaan) van de led-verlichting is dat deze veel meer licht geeft en daarmee voor een veiliger werkomgeving zorgt. Aangezien nog niet op alle locaties de verlichting is vervangen voor LED-verlichting, blijft deze maatregel nog opgenomen in ons energie actieplan.

Elektrische of hybride voertuigen

Er zijn diverse voertuigen aangeschaft in het eerste halfjaar van 2016, waaronder ook twee elektrische voertuigen. Voor wat de bestelbusjes is gebleken dat de op dit moment op de markt aangeboden elektrische en hybride voertuigen onvoldoende trekkracht hebben. Daarnaast hebben ze een te kleine radius en zijn bovendien duurder dan 'gewone' voertuigen, ondanks de beschikbare subsidie. Bij de aanschaf van de voertuigen wordt steeds aandacht besteed aan de mogelijkheid tot het aanschaffen van hybride voertuigen en komen de voor- en nadelen uitgebreid aan bod. Jelle Bijlsma heeft er vertrouwen in dat er in de toekomst zeker een betaalbaar voertuig op de markt zal komen met voldoende trekkracht en radius.

Zuiniger en/of CO₂-reducerende brandstof of additieven onderzoeken

Tot het energiebeleid behoort ook het voornemen van Jelle Bijlsma om onderzoek te doen naar alternatieve brandstoffen voor het materieel en de voertuigen. Er zijn verschillende mogelijkheden, bijvoorbeeld de overstap naar een zuiniger en CO₂ reducerende brandstof op zich met mogelijk een lagere conversiefactor, ofwel de overstap naar een toevoeging (additief) aan de diesel met een (al dan niet bewezen) besparende werking op de brandstof (met een CO₂-reducerend effect én een lager brandstofverbruik, ofwel alleen een lager brandstofverbruik). Deze CO₂-reducerende en zuiniger brandstof en/of additieven zijn natuurlijk prijziger. We zijn momenteel nog in onderzoek en overleg over de al dan niet te nemen maatregelen.

Dieselgestookte kachel in de loods

In de werkplaats in de loods staat nog een grote dieselgestookte kachel. In de toekomst hopen we deze kachel te kunnen vervangen voor een milieuvriendelijk alternatief. Hierbij denken we aan een elektrische kachel.

Aanschaf nieuw milieuvriendelijk emissie-arm materieel

Bij de aanschaf van nieuw materieel nemen we de CO₂-uitstoot mee in onze overwegingen.

5.4 Deelname aan initiatieven

Deelname aan initiatief

Wanneer je je wilt certificeren voor de CO₂ prestatieladder of gecertificeerd bent, dan is het de bedoeling dat je als bedrijf zowel passief als actief deelneemt aan een (sector of keten) initiatief op het gebied van CO₂-reductie door middel van aantoonbare deelname in werkgroepen, het publiekelijk uitdragen van het initiatief en/of het aanleveren van informatie aan het initiatief. Aan welke initiatieven neem Jelle Bijlsma BV deel?

Een 'project' dat door ons actief is opgezet met betrekking tot een nieuw concept walbeschoeiing en slibberging is tot op heden helaas nog niet tot uitvoer gekomen. We hebben geprobeerd subsidie voor dit project te verkrijgen en hoewel dit niet is gelukt, heeft Jelle Bijlsma nog steeds hoop dat het project ooit nog tot uitvoering zal komen. Er is interesse door een voorname opdrachtgever om onze nieuwe manier van slibberging en walbeschoeiing toe te passen en samen zoeken we naar oplossingen om dit te bereiken.

Jelle Bijlsma BV is momenteel samen met Fifty two degrees een internet applicatie aan het bouwen waarmee onder meer de hoeveelheid brandstof per bedrijfsmiddel (kraan, rupsdumper, shovel, trekker, vrachtwagen, busje, etc) en per werknemer uitvoering zal worden geregistreerd. Het is de bedoeling dat op ieder moment van de dag per bedrijfsmiddel het verbruik inzichtelijk is. Voorts zal het met behulp van de app mogelijk zijn om per bedrijfsmiddel instructies te geven om het rijgedrag aan te passen om zodoende een brandstofbesparing te kunnen realiseren. Naar de brandstofregistratie zullen ook de uren van de werknemers worden geregistreerd. Zowel per bedrijfsmiddel als per werknemers zullen diverse overzichtsrapporten uitgedraaid kunnen worden. Bovendien zullen alle gegevens met één druk op de knop in ons boekhoudsysteem (Metacom) kunnen worden geïmporteerd. Voor vragen en/of informatie verwijs ik u graag naar het mailadres en de website: info@grip52.com, www.grip52.com



Eén van de directeuren van Jelle Bijlsma (te weten Jelle Coen Bijlsma) is bestuurslid van Cumela in Friesland. Binnen de Friese tak van Cumela staat de CO₂ reductie hoog in het vaandel. Het is dan ook een vast agendapunt en de mogelijkheden op het gebied van CO₂ reductie worden steevast besproken. Dat het binnen de gehele brancheorganisatie in de aandacht staat blijkt wel uit het initiatief dat Cumela Nederland is gestart in juli 2014. Cumela Nederland gaat voor haar leden het sectorinitiatief 'Sturen op CO₂' organiseren. Cumelabedrijven die gecertificeerd zijn of bezig zijn met het certificeren voor de CO₂-prestatieladder kunnen zich aanmelden voor dit meerjarige sectorinitiatief. Door deelname aan dit initiatief voldoet het bedrijf aan één van de eisen van de norm: invalshoek D - participatie - van de CO₂-prestatieladder niveau 3. Wil je hieraan graag deelnemen? Meer informatie vind je als op de navolgende link klikt <http://www.cumela.nl/bedrijf-en-economie-certificering-grondverzet-en-cultuurtechniek-aanbesteding-en-uitvoering/cumela>



Voorts heeft Jelle Bijlsma zich onlangs gericht op een (nieuwe) deelname aan een initiatief dat er op gericht is om de meest materiële CO₂-emissie te reduceren binnen scope 1, te weten de brandstof (diesel). De activiteiten van dit nieuwe initiatief dienen er bij voorkeur op gericht te zijn om een ander (verbeterd) product, dienstverlening dan wel een werkproces te ontwikkelen voor Jelle Bijlsma BV. Met andere woorden: het moet echt van meerwaarde zijn voor Jelle Bijlsma BV en iets concreets opleveren. Om dit te bereiken is Jelle Bijlsma BV lid geworden van het initiatief Nederland CO₂ Neutraal. De stichting Nederland CO₂ Neutraal heeft als doel bedrijven en organisaties te stimuleren en te ondersteunen om toe te groeien naar een klimaatneutrale onderneming. De stichting Nederland CO₂ Neutraal gelooft dat op deze manier een betere toekomst kan worden gecreëerd voor nu, maar zeker ook voor later. Wij gaan voor schonere bedrijven en minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Jelle Bijlsma zal bovendien ook deelnemen aan de werkgroepen van Nederland

CO₂ Neutraal, waarin de reductie van CO₂-emissie door brandstofverbruik centraal zal staan door deelname. Wil je meer weten over dit initiatief of wil je zelf deelnemen? Klik dan op de volgende link <http://nlco2neutraal.nl/>



Jelle Bijlsma BV heeft zich aangemeld bij de Nederlandse klimaatcoalitie. De organisaties, bedrijven en instellingen die daaraan deelnemen hebben de ambitie om voor 2050 klimaatneutraal te ondernemen. Jelle Bijlsma BV heeft deze ambitie!

