

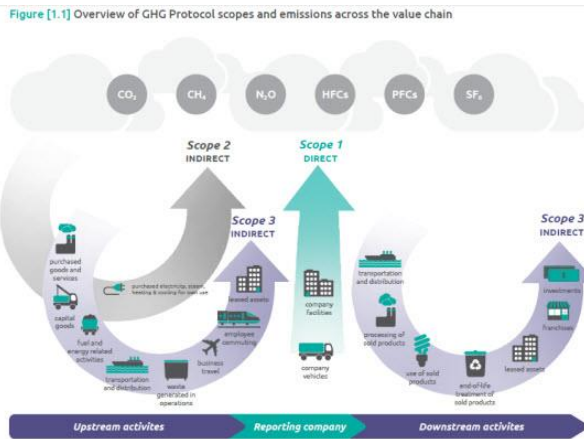
### CO2-prestatieladder 2024-1

Datum: 7 mei 2024

Zoals jullie weten zijn we als bedrijf gecertificeerd volgens de CO2-prestatieladder niveau 5. Naast het aanbestedingsvoordeel heeft dit systeem natuurlijk nog meer voordelen. Het uitgangspunt is namelijk om als bedrijf bewust te worden van de hoeveelheid CO2 die we uitstoten en te inventariseren naar mogelijkheden om deze CO2 uitstoot verder te reduceren.

Op dit moment hebben we binnen De Roo de uitstoot van 2023 inzichtelijk, zie hieronder:

CIJFERS CO2 UITSTOOT 2023-1						CIJFERS CO2 UITSTOOT 2023-2					
Scope	Kantoren	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2	Scope	Kantoren	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2
1	Aardgas	7.783,00	m3	2,079	16,18	1	Aardgas	4.031,00	m3	2,079	8,38
2	Elektriciteit (grijs)	0,00	kWh	0,456	0,00	2	Elektriciteit (grijs)	0,00	kWh	0,456	0,00
2	Elektriciteit (groen)	16.964,00	kWh	0,000	0,00	2	Elektriciteit (groen)	16.385,79	kWh	0,000	0,00
Scope	Werken	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2	Scope	Werken	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2
1	Benzine	13.034,31	liter	2,821	36,77	1	Benzine	13.475,01	liter	2,821	38,01
1	Diesel (B0)	2.600,42	liter	3,468	9,02	1	Diesel (B0)	3.020,84	liter	3,468	10,48
1	Diesel (B7)	38.203,70	liter	3,256	124,39	1	Diesel (B7)	36.454,15	liter	3,256	118,69
1	Propaan	699,72	liter	1,725	1,21	1	Propaan	699,72	liter	1,725	1,21
1	HVO100	0,00	liter	0,347	0,00	1	HVO100	3.725,00	liter	0,347	1,29
BT	KM vergoeding	3.011,00	km	0,193	0,58	BT	KM vergoeding	4.884,00	km	0,193	0,94
2	Elektriciteit (grijs)	0,00	kWh	0,456	0,00	2	Elektriciteit (grijs)	0,00	kWh	0,456	0,00
2	Elektriciteit (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00	2	Elektriciteit (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00
2	Elektra rijden (grijs)	392,30	kWh	0,456	0,18	2	Elektra rijden (grijs)	302,67	kWh	0,456	0,14
2	Elektra rijden (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00	2	Elektra rijden (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00
CIJFERS CO2 UITSTOOT 2023-TOTAAL											
Scope	Kantoren	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2						
1	Aardgas	11.814,00	m3	2,079	24,56						
2	Elektriciteit (grijs)	0,00	kWh	0,456	0,00						
2	Elektriciteit (groen)	33.349,79	kWh	0,000	0,00						
Scope	Werken	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2						
1	Benzine	26.509,32	liter	2,821	74,78						
1	Diesel (B0)	5.621,26	liter	3,468	19,49						
1	Diesel (B7)	74.657,85	liter	3,256	243,09						
1	Propaan	1.399,44	liter	1,725	2,41						
1	HVO100	3.725,00	liter	0,347	1,29						
BT	KM vergoeding	7.895,00	km	0,193	1,52						
2	Elektriciteit (grijs)	0,00	kWh	0,456	0,00						
2	Elektriciteit (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00						
2	Elektra rijden (grijs)	694,97	kWh	0,456	0,32						
2	Elektra rijden (groen)	0,00	kWh	0,000	0,00						
Scope	Totaal	Ton CO2	%								
1	Aardgas	24,56	6,68								
1	Benzine	74,78	20,35								
1	Diesel (B0)	19,49	5,31								
1	Diesel (B7)	243,09	66,15								
1	Propaan	2,41	0,66								
1	HVO100	1,29	0,35								
2	Elektriciteit	0,32	0,09								
BT	KM vergoeding	1,52	0,41								
			100,00								
<b>Totaal</b>		<b>Ton CO2</b>	<b>%</b>								
Totaal scope 1		365,63	99,50								
Totaal scope 2 + BT		1,84	0,50								
Totaal scope 1 + 2 + BT		367,47									
Totaal kantoren		24,56	6,68								
Totaal werken		342,91	93,32								
Scope	Kantoren	Verbruik	Eenheid	Conv.	Ton CO2						
1	Teruglevering panelen	22.823,02	kWh	0,000	0,00						
1	Bruto levering	33.349,79	kWh	0,000	0,00						
1	Netto levering	10.526,77	kWh	0,000	0,00						



### Doelstellingen scope 1 en 2

Het referentiejaar is 2020. Er is gekozen voor de formulering van een doelstelling over meerdere jaren om CO2-reductie over een langere tijd te blijven waarborgen. De tussenvallende jaren worden gezien als meetpunten voor de uiteindelijke doelstelling in 2025. De doelstelling is t.o.v. omzet.

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Scope 1</b>	0,20%	2%	3%	5% 10%	6% 15%
<b>Scope 2</b>	5%	7%	10%	12% 20%	14% 25%

### Werkelijk behaalde reductie scope 1 en 2

De doelstellingen in scope 1 en 2 worden gekoppeld aan totaalomzet en FTE. Hierdoor verwachten we een goed vergelijking te kunnen maken.

2023	2020 (ton CO2)	2020 (CO2 / omzet)	2020 (CO2 / FTE)	2023-1 (ton CO2)	2023-2 (ton CO2)	2023 (ton CO2)	2023 (CO2 / omzet)	2023 (CO2 / FTE)	Reductie 2023 (CO2/Omzet)	Reductie 2023 (CO2/FTE)
Scope 1	381,39	36,67	14,13	187,57	178,06	385,63	25,57	12,19	-30,28	-13,72
Scope 2 + BT	2,22	0,21	0,08	0,76	1,08	1,84	0,13	0,06	-39,75	-25,44
Omzet	10,4					14,3				
FTE	27					30				

**Doelstelling scope 3 en werkelijk behaalde reductie scope 3**

Bij de berekening van de CO2-reductie hanteert De Roo 2021 als basisjaar. Deze keuze is gemaakt omdat dit jaar wordt gebruikt als basisjaar voor de geactualiseerde ketenanalyse. Verder is gekozen voor de formulering van een doelstelling m.b.t. inkoop van materialen (asfalt) van asfaltprojecten over meerdere jaren om CO2-reductie over een langere tijd te blijven waarborgen. De tussenliggende jaren worden gezien als meetpunt voor de uiteindelijke doelstelling in 2025. De doelstelling is gebaseerd op het aantal ton CO2 per levering en is weergegeven in onderstaande tabel.

Jaar	Doelstelling		Reductie		Reductie		Behaald	
2021	794,07	ton CO2 / levering	0,00	%	Basisjaar		0	
2022	790,00	ton CO2 / levering	0,51	%	152,48	ton CO2 / levering	80,80	%
2023	785,00	ton CO2 / levering	1,14	%	37,66	ton CO2 / levering	95,26	%
2024	780,00	ton CO2 / levering	1,77	%		ton CO2 / levering		%
2025	775,00	ton CO2 / levering	2,40	%		ton CO2 / levering		%

**Toelichting:**

- 
- Scope 1** In het jaar 2023 heeft De Roo een reductie behaald van 30,28% t.o.v. het referentiejaar (2020). We kunnen concluderen dat hiermee de doelstelling van 3% is behaald. De maatregelen die zijn genomen m.b.t. CO2-reductie zijn zeer effectief gebleken. Daarnaast heeft De Roo in 2023 verdere stappen genomen met de elektrificatie van het werkmaterieel om hiermee een extra stap te zetten in het reduceren van de scope 1 uitstoot. Naast de elektrificatie heeft De Roo HVO100 toegepast bij een aantal van haar projecten. Aangezien de doelstelling weer ruimschoots is behaald is ervoor gekozen de doelstelling voor 2024 en 2025 aan te scherpen. Middels de extra maatregelen verwacht De Roo haar aangescherpte doelstelling van 15% in 2025 te behalen.
- 
- Scope 2 + BT** In het jaar 2023 heeft De Roo een reductie behaald van 39,75% t.o.v. het referentiejaar (2020). De maatregel m.b.t. groene stroom blijkt erg effectief te zijn. De totale CO2-uitstoot van elektriciteitsverbruik (kantoren) van De Roo is 0 ton CO2. Reden hiervoor is volledige gebruik maken van groene stroom voor zowel de gebouwen als de projecten. Het percentage van scope 2 uitstoot t.o.v. de totale scope 1 en 2 uitstoot is 0,50%. Aangezien de scope 2 uitstoot onder de 5% van de totale scope 1 en 2 uitstoot valt is het in het kader van "materialiteit en relevantie" conform blz. 31 van de CO2-prestatieladder niet nodig extra maatregelen voor scope 2 te nemen. Wel heeft De Roo besloten haar doelstelling voor scope 2 aan te scherpen naar 25% in 2025. De reeds geformuleerde maatregelen gecontinueerd worden. Naast het continueren van de bestaande maatregelen heeft De Roo toch besloten een de extra maatregel te continueren, namelijk het stimuleren van carpoolen om hiermee de BT te reduceren. Middels de vastgestelde maatregelen verwacht De Roo haar doelstelling van 25%% in 2025 te behalen.
- 
- Scope 3** De maatregelen uit scope 3 m.b.t. het aantal ton CO2 per levering blijkt er effectief te zijn. Door de genomen maatregelen is een reductie behaald van 95,26%. Voor de komende jaren willen de leveringen van asfaltwerken blijven monitoren om deze reductie te behouden. De verwachting is dat De Roo de scope 3 doelstelling in 2025 gaat behalen. Extra maatregelen voor de scope 3 doelstelling zijn niet noodzakelijk. De huidige maatregelen worden gecontinueerd.
- 

**Maatregelen**

- Invoeren van het nieuwe rijden en periodieke voorlichting met als doel de bewustwording van het zuiger rijden te verhogen.
- Bij het aanschaffen van nieuwe bedrijfswagens rekening houden met CO2-uitstoot.
- Bij het aanschaffen van nieuwe personenauto's rekening houden met CO2-uitstoot.
- Inventariseren naar mogelijke verbeterde brandstoffen en gebruik maken van deze verbeterde brandstoffen, zoals HVO-brandstof.

Zie voor de overige maatregelen het energie actieplan op de website van De Roo.

### Koploper, middenmoter, achterblijver

Naar aanleiding van het ambitieniveau van de maatregelen conform de maatregelenlijst kan worden geconcludeerd dat De Roo een middenmoter is in de markt.

### Conclusie:

De directie is tevreden over de voortgang van de doelstelling en De Roo ligt op koers om haar doelstellingen scope 1, 2 en 3 te behalen.

### HVO

HVO is een synthetische diesel die gemaakt wordt van afval- en reststromen. Daarmee is het een directe vervanger voor fossiele dieselolie die zonder aanpassingen aan voertuigen toegepast kan worden. Daarmee kan volgens de leverancier een enorme besparing aan CO<sub>2</sub> uitstoot behaald worden, tot zelfs 100%.

De besparing van 100 procent aan CO<sub>2</sub> uitstoot wordt volgens de leverancier bereikt als er gekeken wordt naar de 'well to wheel' keten. HVO is een puur synthetisch product met een hoge zuiverheid, volgens de leverancier identiek aan die van GTL. Laatstgenoemd product is echter nog steeds een fossiele brandstof, aangezien dat uit aardgas wordt gemaakt. HVO is akomstig uit afgewerkt frituurvet en dierlijke vetten, maar het kan ook uit houtpulp gemaakt worden. Door de hoge zuiverheid is er volgens de leverancier geen risico op bacterie- of vlokvorming in de tank zoals dat bij biodiesel wel voorkomt. Een voordeel is dat HVO volgens de leverancier vrij te mengen is met fossiele dieselolie.

Aanpassingen aan de voertuigen zijn niet nodig en de meeste truckfabrikanten hebben HVO inmiddels als brandstof vrijgegeven. Zo is de nieuwste generatie van DAF geschikt voor HVO, en zijn ook de nieuwe MAN- en Volvo trucks vrijgegeven. De onderhoudsinterval blijft ongewijzigd bij het gebruik van HVO. Voor andere truckmerken merken is het bij de dealer na te vragen of er een vrijgave is voor HVO. Vooral als de brandstof puur getankt wordt is dat volgens de leverancier belangrijk. HVO wordt echter ook vaak bijgemengd in een blend van, bijvoorbeeld, 20%. Dat zorgt volgens de leverancier meteen al aantoonbaar voor 17% minder CO<sub>2</sub> uitstoot, iets wat bij aanbestedingen belangrijk kan zijn.

Volgens de leverancier rijden trucks op een blend van 20% HVO drie procent zuiniger dan op pure fossiele dieselolie. HVO is wel duurder dan dieselolie. De brandstof is te herkennen aan de helder blauwe kleur die is toegevoegd.

Bij meer ontwikkelingen op het gebied van HVO-brandstof zullen jullie op de hoogte worden gebracht middels nieuwsbrief.

