



HIZKIA

Rapportage

CO₂-Prestatieladder.



Rapportage voor ambitieniveau 3 op de CO₂-Prestatieladder over 2021

Auteur
Datum toesturen document
Opdrachtgever

Sjors van der Geest, Projectcontroller
05-04-2022
HIZKIA

Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Directieverklaring | 3 |
| 1. Bedrijfs- en rapportagegrenzen | 4 |
| 1.1 Beschrijving van het bedrijf | 4 |
| 1.2 Verantwoordelijken | 4 |
| 1.3 Rapportage periode | 4 |
| 1.4 Organisatorische grenzen | 5 |
| 1.5 Rapportage grenzen | 5 |
| 1.6 Verklaring van overeenstemming met ISO 14064-1 | 5 |
| 2. Emissie-inventarisatie 2021 | 6 |
| 2.1 Overzicht | 6 |
| 2.2 Directe emissies | 7 |
| 2.3 Indirecte emissies | 7 |
| 2.4 Selectie van referentiejaar | 7 |
| 2.5 Kwantificeringsmethoden en conversiemethoden | 7 |
| 2.6 Beschrijving van onzekerheden m.b.t. nauwkeurigheid van de emissie- en verwijderingsfactoren | 8 |
| 2.7 Onzekerheidsonderzoek en resultaten | 8 |
| 2.8 Statement met betrekking tot verificatie van de emissie-inventaris | 9 |
| 3. Reductie | 10 |
| 3.1 Doelstellingen | 10 |
| 3.2 Reductiemaatregelen | 10 |
| 3.3 Controle | 14 |
| 3.4 Bijsturen | 14 |
| 4. Communicatie | 15 |
| 4.1 Communicatieplan | 15 |
| 4.1.1 Stakeholdersanalyse | 15 |
| 4.1.2 Interne communicatie | 15 |
| 4.1.3 Externe communicatie | 16 |
| 5. Participatieplan | 17 |
| Bijlage 1: Begrippenlijst | 18 |



Directieverklaring

HIZKIA probeert altijd met de tijd mee te gaan en voor te blijven lopen op de concurrentie. De klant staat altijd centraal bij HIZKIA en dat heeft bijgedragen aan het feit dat ze onbetwist marktleider zijn in Nederland. Van klanten horen wij steeds vaker dat duurzaamheid een belangrijk onderdeel is van hun samenwerkingen.

Dit is een van de redenen voor het certificeren op de CO₂-Prestatieladder. Andere redenen zijn maatschappelijk belang en een steentje willen bijdragen aan een betere wereld.

Nog voordat deze rapportage is opgesteld, zijn al veel maatregelen onderzocht hoe het verbruik gereduceerd kan worden.

Deze en andere maatregelen zijn in deze rapportage te vinden. Daarnaast zijn de verschillende energiestromen benoemd en gekwantificeerd, welke CO₂-uitstoot tot gevolg hebben. Hierbij is enkel rekening gehouden met scope 1 en 2 volgens het Green House Protocol. Ook is in deze rapportage te vinden hoe wij onze medewerkers betrekken bij het reduceren van onze footprint.

Jaarlijks zal deze rapportage worden herzien en zal worden bekeken of HIZKIA op koers is om haar doelen te halen. Al deze toekomstige rapportages zullen ook op onze website te vinden zijn.

Den Haag, April 2022

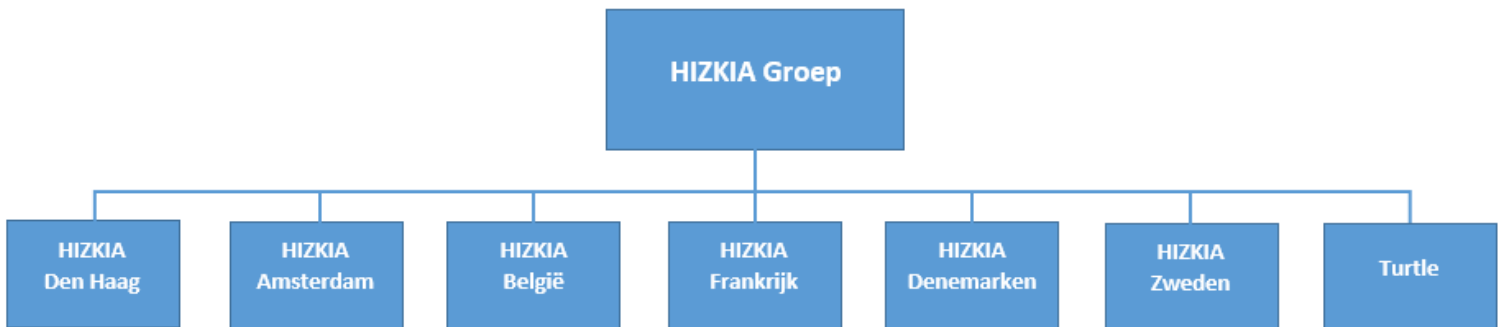
HIZKIA
Algemeen Directeur

1. Bedrijfs- en rapportagegrenzen

1.1 Beschrijving van het bedrijf

HIZKIA bedient musea en particuliere verzamelaars wereldwijd op het gebied van logistiek, kunsttransport en collectiebeheer. Daarnaast is het verpakken en installeren van kunstwerken een specialiteit van HIZKIA. De klant staat centraal bij HIZKIA en hierdoor is het uitgegroeid tot marktleider in Nederland als het gaat om kunsttransport en -opslag. Zo wordt er veel aandacht en energie gestoken om ervoor te zorgen dat het klimaat in de depots optimaal beheerd wordt om kunst op te slaan. HIZKIA heeft twee Nederlandse vestigingen deze zijn gesitueerd in Den Haag en Amsterdam. Verder heeft HIZKIA nog een vestigingen in België, Frankrijk, Denemarken en Zweden.

Ook heeft HIZKIA de Turtle ontwikkeld. Dit is een duurzame kist waarmee kunst veilig vervoerd kan worden. De kist werkt isolerend, waardoor het kunstwerk onder het juiste klimaat vervoerd kan worden. Daarnaast is deze flexibel in te zetten, doordat verschillende maten in dezelfde kist passen. De Turtle gaat gemiddeld twintig jaar mee en is geheel recyclebaar.



1.2 Verantwoordelijken

Het rapport is opgesteld door S.J.J. van der Geest, Projectcontroller bij HIZKIA. Verder is vanuit HIZKIA Nederland dhr. M. van Nuland, financieel directeur, verantwoordelijk voor de maatregelen, de reductiedoelstellingen en het managementsysteem.

1.3 Rapportage periode

Het rapport is opgesteld over de periode van 1 januari tot en met 31 december 2021. De data wordt vergeleken met het rapport van 2019.

1.4 Organisatorische grenzen

HIZKIA Nederland wordt bepaald als boundary via GHG Protocol Methode. Hierbij is gebruik gemaakt van de control-methode. Hierbij is gekeken naar de winst- en verliesrekening over 2021 om te achterhalen over welke activiteiten HIZKIA Nederland controle heeft, en daarmee invloed kan uitoefenen op de uitstoot en de reductie hiervan. HIZKIA België valt buiten deze grenzen, net als Turtle B.V.

1.5 Rapportage grenzen

Voor de uitwerking van dit rapport is gekeken naar de Nederlandse Business Unit en haar activiteiten en wagenpark.

Voor ambitieniveau 3 van de CO₂-prestatieladder dient gekeken te worden naar scope 1 en 2, zoals die zijn opgesteld door het Green House Gas Protocol. Dit houdt in dat er binnen dit rapport gekeken is naar directe en indirecte emissies. Deze zijn onderverdeeld in het eigen wagenpark, elektra- en gasverbruik en zakelijk trein- en vliegverkeer. Het internationale transport, en de daarbij meereizende koeriers, door derden valt in scope 3 en wordt daarom niet meegenomen. Er is voor alle activiteiten enkel gekeken naar de CO₂-uitstoot.

1.6 Verklaring van overeenstemming met ISO 14064-1

Hierbij verklaart HIZKIA dit rapport te hebben opgesteld volgens de eisen die gesteld worden in NEN-ISO 14064-1:2019. In onderstaande tabel is weergegeven waar in dit rapport de verschillende eisen uit deze norm zijn terug te vinden.

| Eis | Beschrijving | Paragraaf |
|-----|--|-----------|
| A | Beschrijving van bedrijf | 1.1 |
| B | Verantwoordelijkheden | 1.2 |
| C | Rapportage periode | 1.3 |
| D | Organisatorische grenzen | 1.4 |
| E | Rapportage grenzen | 1.5 |
| F | Directe emissies | 2.2 |
| G | Biogene CO ₂ -uitstoot en -verwijderingen | n.v.t. |
| H | Directe CO ₂ -verwijderingen | n.v.t. |
| I | Uitleg omtrent uitsluitingen van CO ₂ -uitstoot en -verwijderingen | 2.4 |
| J | Indirecte emissies | 2.3 |
| K | Selectie van referentiejaar | 2.5 |
| L | Uitleg over veranderingen van referentiejaar en historische data | n.v.t. |
| M | Kwantificeringsmethoden | 2.6 |
| N | Toelichting op veranderingen t.o.v. voorgaande benaderingen van de CO ₂ -inventarisatie | n.v.t. |
| O | Emissiefactoren en verwijderingsfactoren | 2.6 |
| P | Beschrijving van onzekerheden m.b.t. nauwkeurigheid van de emissie- en verwijderingsfactoren | 2.7 |
| Q | Onzekerheidsonderzoek en resultaten | 2.7 |
| R | Verklaring van overeenstemming met ISO 14064-1 | 1.6 |
| S | Statement met betrekking tot verificatie van de emissie-inventaris | 2.8 |
| T | Gebruikte GWP-waardes en herkomst | n.v.t. |

N.B.: Indien onderdelen niet van toepassing zijn op HIZKIA Nederland, worden deze ook niet benoemd in deze rapportage.

2. Emissie-inventarisatie 2021

2.1 Overzicht

De totale CO₂ uitstoot van HIZKIA Nederland in 2021 bedraagt 527 ton CO₂, gelijk aan de jaarlijkse uitstoot van zo'n 26 huishoudens in Nederland. Hiervan is 42% toe te schrijven aan gereden kilometers door eigen bestel- en vrachtwagens. 57% dit wordt vooral veroorzaakt door ingekochte activiteiten van gas en elektra voor het depot en kantoor (57%) en in beperkte mate door vliegwezen van personeel.

De totalen van scope 1, 2 en 3 zijn in de blauwe balken te zien. Hieronder wordt per onderdeel weergegeven wat de uitstoot is en hoeveel procent het van de totale uitstoot betreft.

| TOTAAL | Hoeveelheid | | CO2 emissiefactor | | CO2 emissie in ton | Percentage |
|--------------------------------------|-------------|-------|-------------------|------------------|--------------------|--------------|
| SCOPE 1 Directe emissies | | | | | 222 | 42,0% |
| <i>Wagenpark</i> | | | | | 222 | 42,0% |
| Diesel | 65.581,850 | liter | 3,262 | kg CO2 per liter | 214 | 40,5% |
| Benzine | 2.525,450 | liter | 2,784 | kg CO2 per liter | 7 | 1,3% |
| LPG | 517,190 | liter | 1,798 | kg CO2 per liter | 0,930 | 0,2% |
| SCOPE 2 Indirecte emissies | | | | | 302 | 57,3% |
| <i>Elektriciteit</i> | | | | | 302 | 57,3% |
| Nederland | 578.283 | kWh | 0,523 | kg CO2 per kWh | 302 | 57,3% |
| <i>Aardgas</i> | | | | | 145 | 27,5% |
| Nederland | 77.063 | Nm3 | 2,085 | kg CO2 per Nm3 | 145 | 27,5% |
| SCOPE 3 Indirecte emissies | | | | | 3 | 1% |
| <i>Zakelijk gebruik privé auto's</i> | | | | | 2 | 0,4% |
| Onbekende brandstof | 11.067 | km | 0,193 | kg CO2 per km | 2,136 | 0,4% |
| Gebruik Taxi | 971 | km | 0,193 | kg CO2 per km | 0 | 0,0% |
| <i>Vliegverkeer</i> | | | | | 1 | 0,2% |
| Vliegwezen < 700 km | 5.044 | km | 0,234 | kg CO2 per km | 1,18 | 0,2% |
| Vliegwezen 700 - 2.500 km | 0 | km | 0,172 | kg CO2 per km | 0 | 0,0% |
| Vliegwezen > 2.500 km | 0 | km | 0,157 | kg CO2 per km | 0 | 0,0% |
| <i>Internationale treinreizen</i> | | | | | 0 | 0,0% |
| Totaal aan reizen | 5.822 | km | 0,026 | kg CO2 per km | 0,15 | 0,0% |
| TOTAAL | | | | | 528 | 100% |

Figuur 1: CO₂-uitstoot van HIZKIA in 2021

2.2 Directe emissies

De directe emissies zijn allemaal toe te schrijven aan het gebruik van het eigen wagenpark. Het wagenpark bestaat uit een aantal lease auto's, bestelauto's en vrachtwagens. Het overgrote deel van de uitstoot uit deze groep komt door het verbruik van diesel. Dit komt neer op 214 ton CO₂, wat ongeveer 42% van de totale uitstoot is.

2.3 Indirecte emissies

De indirecte emissies zijn toe te schrijven aan activiteiten van HIZKIA Nederland, maar ze komen voort uit bronnen die andermans eigendom zijn. Deze emissies zijn op te delen in het opwekken van elektriciteit en gas en het zakelijk vliegverkeer door eigen personeel. Het totaal aan indirecte emissies is 305 ton aan CO₂, ofwel 58 % van de totale CO₂ uitstoot. De onderverdeling van de indirecte emissies wordt hieronder verder toegelicht.

Elektriciteit

HIZKIA heeft een energiecontract lopen bij Eneco. Dit energiecontract bevat 5,1% groene stroom uit Nederland, volgens Hier.nu.

Gas

HIZKIA maakt op dit moment geen gebruik van duurzaam gas, enkel aardgas.

Zakelijk gebruik privé auto's

In de eerste helft van 2020 is door medewerkers ongeveer 11.067 kilometer gereden met privé auto's, wat neerkomt op ongeveer twee ton CO₂, minder dan 1 % van het totaal. De hoeveelheid kilometers worden in de administratie niet bijgehouden, enkel het gedeclareerde bedrag. Dit bedrag is gedeeld door de kilometervergoeding die medewerkers ontvangen. Op deze manier is een benadering gemaakt van de gereden kilometers. Het soort voertuig en de brandstof wordt ook niet bijgehouden. Derhalve is gekozen voor de CO₂-factor van een onbekende brandstof met een onbekend voertuig.

Zakelijk vliegverkeer

Gedurende 2021 zijn een aantal vluchten gemaakt. Het totaal aantal kilometers hiervan bedraagt ongeveer 5044 kilometer, met een uitstoot van 1 ton aan CO₂ tot gevolg. Dit is 0,2% van het totaal.

Internationale treinreizen

Sinds begin 2020 wordt gekeken of korte vluchten vervangen kunnen worden door treinreizen. In 2021 is er ongeveer 5822 kilometer gereisd naar internationale bestemmingen, met een CO₂-uitstoot van 151 kilogram tot gevolg. Dit is minder dan 1 % van het totaal.

2.4 Selectie van referentiejaar

Het jaar 2019 is gebruikt als referentiejaar.

2.5 Kwantificeringsmethoden en conversiemethoden

Bij het opstellen van deze rapportage is gebruik gemaakt van ISO 14064-1, als mede het Handboek CO₂-prestatieladder 3.0 van SKAO. Daarnaast zijn de conversiewaardes overgenomen

van CO2emissiefactoren.nl. Er is voor de betreffende site is gekozen omdat deze mede wordt opgesteld door SKAO, welke organisatie verantwoordelijk is voor de CO₂-prestatieladder.

2.6 Beschrijving van onzekerheden m.b.t. nauwkeurigheid van de emissie- en verwijderingsfactoren

De emissiefactoren zijn overgenomen van co2emissiefactoren.nl, welke is opgezet door onder andere de Rijksoverheid en het SKAO. Hierbij kan er vanuit gegaan worden dat de waardes correct zijn overgenomen en hier geen fouten zijn gemaakt. Indien de factoren in de toekomst veranderen, zullen de nieuwe waardes gebruikt worden in toekomstige rapportages.

2.7 Onzekerheidsonderzoek en resultaten

Tijdens het berekenen van de CO₂-uitstoot is geprobeerd de onzekerheid tot een minimum te beperken. Aannames moesten echter gemaakt worden, omdat het huidige systeem niet kan voorzien in zuivere data.

De volgende aannames en onzekerheden zitten in de data:

- Het bepalen van de kilometers die gereden zijn door privé auto's. Hierbij zijn de gedeclareerde kosten gedeeld door de kilometervergoeding om een benadering te krijgen van het aantal gereden kilometers.
- De vluchten die gemaakt zijn door medewerkers zijn in het verleden niet eenduidig aangegeven in de grootboekrekeningen, hierdoor zou het kunnen voorkomen dat een vlucht over het hoofd is gezien.
- De afstand van de vluchten zijn berekend via nl.distance.to. De gegeven afstand kan afwijken van de daadwerkelijk gevlogen afstand.
- Treinreizen en andere reizen met openbaar vervoer zijn lastig te herleiden uit de grootboekrekeningen. Een oorzaak hiervan is dat de medewerkers zelf hun OV-kaart opladen en vervolgens declareren bij HIZKIA. Aangezien Nederlandse treinen van de NS een CO₂-factor van 0 kg/CO₂ hebben, zal het niet inzichtelijk hebben van de treinreizen een minimale impact hebben op de totale uitstoot van HIZKIA Nederland.
- Taxiriten in Nederland en het buitenland worden gedeclareerd door medewerkers. Het is echter niet te bepalen wat de relatie tussen de kosten en de reisafstand is. In een aantal gevallen staat de gereden afstand op het afschrift. Als dit niet het geval was, is aan de hand van de geldende Nederlandse regelgeving over het maximale tarief teruggerekend en vergeleken met de ritten waarbij wel het aantal kilometers bekend waren. Het relatieve verschil tussen de berekende en werkelijke kilometers is als toeslag bovenop de berekende kilometers geboekt.

Gezien deze aannames is een kwantitatieve bepaling van de onzekerheid niet exact mogelijk. Aangezien het hier gaat om aannames bij energiestromen die weinig bijdragen aan de totale uitstoot van HIZKIA, wordt de onnauwkeurigheid geschat op maximaal 3%. Indien aannames genomen zijn op basis van bronnen, zijn deze benoemd in de rapportage.

De gekozen berekeningen en aannames leiden, ons inziens, tot een realistisch beeld. Systeemverbeteringen zullen worden onderzocht om aannames te verminderen en meer zuivere data te verkrijgen voor volgende jaren.

2.8 Statement met betrekking tot verificatie van de emissie-inventaris

De emissie-inventaris is niet door een verifiërende instelling gecontroleerd.

3. Reductie

Na het in kaart brengen van de CO₂-uitstoot in scope 1 en 2 door toedoen van HIZKIA, is het mogelijk om doelstellingen en een plan van aanpak op te stellen voor CO₂-reductie. Hierbij is NEN-ISO 50001 aangehouden, met in het bijzonder paragrafen § 4.4.3, § 4.4.6, § 4.6.1 en § 4.6.4. Aan de hand van deze normen is dit hoofdstuk onverdeeld in de subdoelen Doelstellingen, Reductiemaatregelen, Controle en Bijsturen.

3.1 Doelstellingen

HIZKIA houdt haar energieverbruik bij met een online tool. Hiermee zijn de verbruiksgegevens van elk kwartier inzichtelijk. Op deze manier kan HIZKIA haar verbruik analyseren.

Daarnaast heeft begin 2020 een energie-audit plaatsgevonden in combinatie met het doorlopen van de Erkende Maatregelenlijst, waarbij alle installaties in het gebouw zijn nagelopen om te onderzoeken hoe het verbruik geminimaliseerd kan worden. Twee van de vijf maatregelen zijn al uitgevoerd in 2020. Zo is overal in het gebouw overgeschakeld naar ledverlichting en zijn de leidingen en appendages van de CV ook geïsoleerd. De belangrijkste voorgestelde maatregelen die open staan sinds 2020 zijn:

- Het vernieuwen van de CV en veranderen van de opstelling van enkel naar cascade;
- Het aanpassen van de recirculatie van de luchtbehandelingskasten;
- Het isoleren van de buitenschil van het gebouw;
- Het plaatsen van zonnepanelen.

Mede op basis van de energie-audit, de Erkende Maatregelenlijst en het onderzoek naar zonnepanelen zijn de volgende doelstellingen voor de korte en lange termijn gesteld:

Korte termijn (te behalen in 2022):

Totale CO₂-reductie van 30 % ten opzichte van 2019

Lange termijn (te behalen voor 2024):

Totale CO₂-reductie van 50 % ten opzichte van 2019

Ambitieniveau

HIZKIA wil haar CO₂-uitstoot in 5 jaar tijd gehalveerd hebben. Om dit te bewerkstelligen zijn al een aantal maatregelen doorgevoerd. Daarnaast zijn er duidelijke reductiemogelijkheden geïdentificeerd. Gezien de hoogte van het reductiedoel, is HIZKIA vooruitstrevend op het gebied van CO₂-reductie.

3.2 Reductiemaatregelen

Om te bepalen hoe en waar de CO₂-uitstoot gereduceerd kan worden, is eerst gekeken op welke gebieden sturing kan plaatsvinden. Dit is in onderstaande tabel te zien:

| | | CO2-uitstoot 2019 (kg) | Efficiëntdrijver | Volumedrijver | Korte Termijn maatregelen | Besparing (kg) | Lange termijn maatregelen | Totale besparing (kg) |
|----------------|---------------------------------|------------------------|---|----------------------------------|---|----------------|--|-----------------------|
| Scope 1 | Vrachtwagens | 182.594 | Kilometers, gewicht, rijgedrag, routeplanning | Aantal projecten, locatie | Zuinig rijden | | Onderzoek naar alternatieve brandstoffen | 165.248 |
| | Auto's en bussen | 117.085 | Kilometers, gewicht, rijgedrag, routeplanning | Aantal projecten, locatie | Zuinig rijden, overstappen naar elektrisch rijden | 6.000 | | |
| Scope 2 | Elektriciteit | 277.282 | Verlichting, klimaatbeheersing | Aantal bezoekers | Groene stroom inkopen | 277.000 | | |
| | Gas | 102.736 | Verwarming, klimaatbeheersing | Aantal bezoekers | | | Isolatie | 38.000 |
| | Zakelijk gebruik van privé auto | 2.856 | Kilometers, gewicht, rijgedrag, vervoersmiddel, brandstof, digitaal | Aantal fysieke bezoeken, locatie | Zuinig rijden | <1.000 | Electrisch rijden | |
| | Zakelijk vliegverkeer | 32.030 | Aantal personen, vervoersmiddel, digitaal | Aantal fysieke bezoeken, locatie | Alternatief gebruiken | 2.000 | Alternatief gebruiken | |
| | Internationale treinverkeer | 0 | Aantal personen, vervoersmiddel, digitaal | Aantal fysieke bezoeken, locatie | | | | |
| Totaal | | 714.583 | | | | 285.000 | | 203.248 |

Figuur 2: Gebieden waarop HIZKIA haar CO₂-uitstoot kan reduceren en indicatie van besparing

De efficiëntdrijvers zijn gebieden waarop gestuurd kan worden om de CO₂-uitstoot te reduceren. De volumedrijvers worden bepaald door de vraag van de klant respectievelijk het aantal transporten en de afstand hiervan.

Daarnaast zijn een aantal maatregelen benoemd die HIZKIA op de korte- en lange termijn kan doorvoeren. Hierbij staat een indicatie van de besparing in tonnen die behaald kunnen worden met de gestelde maatregelen.

De genoemde maatregelen zijn hieronder specifiek uitgelegd.

Zoals genoemd bij de doelstellingen is begin 2020 een energie-audit afgenomen. Een aantal van de genoemde conclusies uit de energie-audit zijn gedurende 2021 uitgevoerd:

- De huidige CV ketel is op 5 juli 2021 vervangen. Na eerst een periode van inregelen, wat de eerste 3 maanden heeft geleid tot een hoger verbruik, is er sinds september 2021 een dalende lijn ingezet. In de maanden februari en maart van 2022 heeft de maatregel geleid tot een gemiddelde daling van 30,5 procent op het stroomverbruik. Het gemiddelde verbruik van gas is in dezelfde periode gedaald met 61,8%. Het beeld is nu dat de verwachte besparing van 4.000 m³ ruimschoots zal worden behaald.
- Als de luchtvochtigheid buiten te hoog is, kan de luchtbehandelingskast nu de toevoer van buitenlucht afsluiten. Hierdoor is er minder energie nodig om de gewenste luchtvochtigheid te behalen. Als de luchtvochtigheid buiten voldoende is, neemt de luchtbehandelingskast meer lucht van buiten op waardoor het systeem ook minder hoeft te werken.
- Het fysiek aanpassen van de kleppen luchtbehandelingskast was niet mogelijk omdat de huidige installatie hier geen mogelijkheden toe heeft. Als de kast is afgeschreven zal bij de aankoop van een nieuwe kast ook rekening met duurzaamheid worden gehouden.
- HIZKIA gaat actief sturen op het verminderen van het vliegverkeer. Bij korte vluchten naar plaatsen als Frankfurt, Parijs of Londen zal gekeken worden of de trein een alternatief is. Naar Frankfurt reizen met de trein levert een besparing op van bijna 200 kg CO₂ bij een retourreis. Alle vluchten onder de 700 kilometer vervangen voor treinreizen levert een besparing op van 2 ton. Inmiddels komt uit de cijfers naar voren dat er vaker met de trein internationaal wordt gerezen. Ook is er een daling zichtbaar in het aantal gevlogen kilometers..

Momenteel zijn er ook nog een aantal besparingen in uitvoering. Dit zijn:



- Het onderzoeken naar mogelijkheden om, met behulp van tijd klokken, apparatuur zoals koffieautomaten, afzuiging en persluchtinstallaties uit te schakelen in de nachten en weekenden. De benodigde apparatuur is aangeschaft en moet nog worden geïnstalleerd. De verwachting is dat dit in 2022 uitgevoerd zal worden.
- Onderzoeken of er mogelijkheden zijn om medewerkers te motiveren om zuiniger te rijden is een continue proces, dit geldt voor zowel de vrachtwagenchauffeurs als voor medewerkers in hun zakelijke of privé auto's. Medewerkers worden over zuinig rijden geïnformeerd. Daarnaast volgen de vrachtwagenchauffeurs om de vijf jaar de cursus zuinig rijden. Het is moeilijk te achterhalen of de getroffen maatregelen effectief zijn. Dit komt omdat de wagens rijden met koelmotoren die diesel verbruiken. Hierdoor is het niet de achterhalen of men zuinig rijdt. Ook kan er geen informatie van de privéauto's worden onttrokken.
- De directie heeft besloten dat er geen personenvoertuigen meer worden aangeschaft die een verbrandingsmotor hebben. Dit betekent dat iedere nieuwe personenwagen die wordt aangeschaft elektrisch zal zijn.

Helaas is het ook voorgekomen dat een aantal maatregelen niet uitvoerbaar zijn. Deze maatregelen worden in deze alinea beschreven met de reden van afwijzing.

- Het onderzoek naar spouwmuurisolatie in het kantoorgebouw is uitgevoerd. De verhuurder wil niet meewerken aan het isoleren van kantoorgebouw omdat het gebouw aan de vereisten voldoet van Energielabel C en het voor de verhuurder niet het gewenste rendement oplevert. Wel is geconstateerd dat het opslagdepot wel goed is geïsoleerd.
- Het invoeren van een passysteem bij de laadpalen om te achterhalen wie hiervan gebruik maakt en of dit verbruik is toe te schrijven aan HIZKIA Nederland wordt niet geaccepteerd door de directie. De directie vindt dat iedereen die een elektrische auto heeft, gebruik moet kunnen maken van de laadpalen op het terrein van HIZKIA. Hierdoor wordt de aanschaf van een elektrische auto laagdrempeliger en kan HIZKIA een betere servicegraad bieden.
- Het is voor HIZKIA niet mogelijk om zonnepanelen aan te schaffen en deze op haar pand te plaatsen. Dit komt omdat bij het hebben van zonnepanelen het gevaar op brand toeneemt. Na inventarisatie bij de verzekeringsmaatschappijen was de conclusie dat het niet mogelijk is om zonnepanelen plaatsen op het dak van het depot vanwege de waardevolle objecten die zich in het depot bevinden.

Openstaande punten

Naast de al genomen maatregelen zullen in de nabije toekomst meer energiebesparende maatregelen genomen worden.

- In 2023 wordt het energiecontract aangepast, waardoor alle ingekochte stroom groen is opgewekt in Nederland. Dit zou een besparing opleveren van 277 ton CO₂, wanneer wordt uitgegaan van het jaarverbruik in 2019.
- Voor de vrachtwagens wordt onderzocht of deze al volledig of deels op een alternatieve brandstof kunnen rijden. Een van de die alternatieve is HVO Diesel.

De hierboven genoemde potentiële besparingen zouden op jaarbasis een totale reductie kunnen realiseren van 596 ton CO₂. Dit is een reductie van 76% ten opzichte van 2019.

Daarnaast zal ook de administratie van de verschillende energiestromen onderzocht worden. De



gewenste uitkomst is het verbeteren van de inzichtelijkheid zodat gerichter sturing kan plaatsvinden. Voorbeelden van maatregelen die getroffen kunnen worden zijn het uitgebreider specificeren van de reiskosten. Dit kan door bijvoorbeeld het aantal kilometers te registreren of het vertrek- en aankomstpunt te vermelden. Mocht de informatie bij het boeken niet volledig zijn, dan moet er contact opgenomen worden met de betreffende personen om de ontbrekende informatie te achterhalen.

3.3 Controle

In het eerste kwartaal van 2022 is het jaar 2021 vergeleken met 2019. Deze vergelijking geeft mede vanwege corona - leidend tot een sterk gedaald volume aan werkzaamheden vanaf april 2020 - geen accuraat beeld van de voortgang en besparingen.

| Energiestroom | Eenheid | CO2-uitstoot (ton) | | CO2-reductie |
|-------------------------------|---------|--------------------|------------|---------------|
| | | 2019 | 2021 | |
| Scope 1 | | | | |
| Diesel | liter | 280 | 214 | 23,57% |
| Benzine | liter | 21 | 7 | 66,67% |
| LPG | liter | 0 | 1 | |
| Scope 2 | | | | |
| Elektriciteit (Nederland) | kWh | 343 | 302 | 11,95% |
| Gas (Nederland) | m3 | 105 | 145 | -38,10% |
| Scope 3 | | | | |
| Zakelijk gebruik privé auto's | km | 3 | 2,1 | 28,67% |
| Zakelijk vliegverkeer | km | 32 | 1,2 | 96,31% |
| Internationale treinreizen | km | 0 | 0,2 | |
| Totaal | | 784 | 672 | 14,23% |

Figuur 3: Vergelijking tussen 2019 en 2020 H1 en voortgang CO2-reductie

Uit bovenstaande tabel is af te leiden dat de vrachtwagens minder brandstof hebben verbruikt en daarmee een lagere CO₂-uitstoot hebben. De precieze oorzaak is onbekend, het zou kunnen komen doordat minder transport is uitbesteed aan andere partijen. Op dit gebied is op dit moment geen doel gesteld en worden geen maatregelen tegen genomen. Daarentegen is er een grote daling te zien in het gebruik van de eigen auto's en bussen. Dit is mogelijk toe te schrijven aan het vele thuiswerken.

Uit het overzicht komt ook naar voren dat het verbruik van aardgas flink is toegenomen. Dit heeft een aantal oorzaken. Zo hadden we begin 2021 een zeer koude periode. Ook is er een nieuwe CV installatie aangeschaft die opnieuw moest worden ingeregeld. Daarnaast is onlangs geconstateerd dat de vloerwarming op de tweede etage van het kantoor niet was ingeschakeld. Hierdoor was er sprake van een hoog gasverbruik. De verwachting is dat in 2022 deze incidenten niet (of in mindere mate) voor zullen komen en hierdoor het gasverbruik weer zal gaan dalen.

Op het gebied van reizen is ook een sterke daling te zien. Dit geldt voor zowel het gebruik van privé auto's voor zakelijke reizen, als voor vliegverkeer. De oorzaak is grotendeels toe te schrijven aan de corona-crisis. Nieuw in deze rapportage is het vermelden van internationale treinreizen. Aangezien deze voorheen niet plaatsvonden. Bij het verzamelen van de gegevens is gebleken dat hier een stijging in is te zien.

3.4 Bijsturen

Naar aanleiding van de bovenstaande grafiek is er op veel plaatsen sprake van een besparing. Alleen het gasverbruik is een stuk hoger dan in 2019. Hier zijn al maatregelen op genomen door



de aanschaf van een nieuwe cv installatie. Het gasverbruik moet wel gemonitord blijven worden om de gestelde doelstelling van een besparing van 30% op korte termijn te kunnen behalen.

4. Communicatie

Om in aanmerking te komen voor de certificering voor de CO₂-prestatieladder dient een communicatieplan te worden opgesteld. Dit onderdeel zal hieronder worden toegelicht.

4.1 Communicatieplan

Om te achterhalen welke partijen informatie dienen te krijgen en hoe dit kan gebeuren is allereerst een stakeholdersanalyse uitgevoerd.

4.1.1 Stakeholdersanalyse

Bij de stakeholdersanalyse is een onderscheid gemaakt tussen interne en externe partijen.

De interne stakeholders kunnen worden onderverdeeld in de volgende groepen:

- Directie
- UFO (Uitvoer en Facility Overleg)
- Medewerkers op kantoor
- Chauffeurs en art handlers

De externe stakeholders kunnen worden onderverdeeld in de volgende groepen:

- Klanten - museaal
- Klanten - overheid
- Klanten - particulier
- Onderhuurders in het pand van HIZKIA Nederland

Deze partijen dienen op de hoogte gehouden te worden van de voortgang van HIZKIA op het gebied van duurzaamheid en haar CO₂-uitstoot. Hieronder wordt uitgelegd hoe dit gedaan wordt.

4.1.2 Interne communicatie

Binnen HIZKIA wordt gebruik gemaakt van nieuwsbrieven. Deze worden periodiek verstuurd. Daarnaast wordt minimaal vier maal per jaar een "townhall" georganiseerd, waarbij alle medewerkers aanwezig zijn en op de hoogte worden gebracht van de ontwikkelingen binnen het bedrijf.

De nieuwsbrieven zullen gebruikt worden om tussentijds informatie aan de medewerkers te verstrekken. De townhall aan het einde van het jaar zal gebruikt worden om een update te geven over het halen van de gestelde doelstellingen en de doelstellingen voor het jaar erna. Tijdens deze townhall kunnen medewerkers ook hun input geven over hoe zij denken dat zaken binnen het bedrijf verbeterd kunnen worden.

Daarnaast zullen periodiek in het MT- of UFO-overleg het energiebeleid, de reductiedoelstellingen en de maatregelen besproken worden. De bevindingen tijdens deze overleggen zullen als input gebruikt worden voor de nieuwsbrieven en de townhall.

4.1.3 Externe communicatie

Voor de externe partijen zal de communicatie vooral via de website en sociale media plaatsvinden. Op de website van HIZKIA Nederland (<https://hizkia.com/nl/>) zijn de rapportages terug te vinden, waar nodig beknopt met het oog op vertrouwelijke informatie. Daarnaast zal via sociale media informatie verspreid worden over de (behaalde) doelstellingen en genomen maatregelen.

Daarnaast worden ook nieuwsbrieven verstuurd naar de verschillende klanten.

5. Participatieplan

Dit hoofdstuk heeft betrekking op de eisen van onderdeel D van de CO₂-prestatieladder: participatie. Hierbij moet actief worden deelgenomen aan sectorinitiatieven om van anderen te leren en te discussiëren over nieuwe ontwikkelingen en innovaties op het gebied van duurzaamheid.

Vanwege de coronapandemie was er geen mogelijkheid om deel te kunnen nemen aan verschillende duurzaamheidsinitiatieven. Wel is er binnen HIZKIA een budget van €2.000,- beschikbaar voor de deelname aan duurzame initiatieven.

Bijlage 1: Begrippenlijst

Green House Protocol: *Internationale standaard sinds 1998 op het gebied van inventarisatie en documentatie van broeikasgassen, waaronder CO₂. GHG Protocol heeft dit onderverdeeld in verschillende scopes.*

Scope 1: *Scope 1 emissies, of directe emissies, zijn emissies die worden uitgestoten door installaties die in eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de organisatie, zoals emissies door het eigen wagenpark.*

Scope 2: *Scope 2 of indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties die niet tot de eigen onderneming behoren, doch die door de organisatie worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld de emissies die vrijkomen bij het opwekken van elektriciteit in centrales. Let op: de CO₂-Prestatieladder rekent zakelijk vliegverkeer, privé auto's voor zakelijk gebruik en zakelijk treinverkeer ook tot scope 2.*