

ENERGIE ACTIEPLAN 2024-2

(Evaluatie 2024-1)



GORMAN-RUPP EUROPE BV

Conform NEN 50001

December 2024 / Versie 1.0

Verantwoordelijke voor dit verslag is dhr. C. van der Gaag

Nr.	Maatregelen	Verantwoordelijke	Benodigde middelen	Start datum	Verwachte reductie	Verwachte reductie in ton CO2	Controle verandering	Bron	Huidige status en referentiekader	Huidige gemeten reductie en prestatie indicator	Verwachte datum gereed
	Scope 1										
1	Bij het aanschaffen van nieuwe bedrijfswagens rekening houden met CO2-uitstoot met als doel het bereiken van een gemiddelde uitstoot lager dan 200 gr/km.	Directie	Kosten nieuwe bedrijfswagens	2022	0,5% op het huidige brandstofverbruik	0,56 ton CO2 (112,56 x 0,005)	Brandstofverbruik <u>Prestatie indicator</u> Aantal aangeschafte bedrijfswagens.	Eigen berekening	In 2024-1 zijn geen bedrijfswagens aangeschaft. De verwachting is dat in 2025-1. weer nieuwe bedrijfsbusjes worden aangeschaft. Voor 2025 willen we de maatregel continueren.	Zie evaluatie.	Doorlopend actiepunt. Meting 2x per jaar.
Evaluatie		In 2022 was het dieselverbruik 38.464,85 liter en het benzineverbruik 1.334,68 liter. In 2023 was het dieselverbruik 31.235,86 liter en het benzineverbruik 3.847,48 liter. In 2024-1 was het dieselverbruik 4.338,87 liter, het benzineverbruik 2.668,52 liter en het LPG verbruik 1.273,60 liter. <u>Prestatie indicator:</u> In 2023 zijn 0 bedrijfswagens aangeschaft. In 2024-1 zijn 0 bedrijfswagens aangeschaft. Met de huidige cijfers liggen we op koers om reductie te behalen.									
2	Bij het aanschaffen/lease van nieuwe personenauto's rekening houden met CO2-uitstoot met als doel het bereiken van een gemiddelde uitstoot lager dan 140 gr/km.	Directie	Kosten nieuwe auto's	2022	0,5% op het huidige brandstofverbruik	0,56 ton CO2 (112,56 x 0,005)	Brandstofverbruik <u>Prestatie indicator</u> Aantal aangeschafte personenauto's	Eigen berekening	In 2023 is 1 personenauto aangeschaft met een gemiddelde uitstoot van 106 gr/km. In 2024-1 is 1 personenauto aangeschaft met een gemiddelde uitstoot van 128 gr/km. De verwachting is dat in 2025 weer nieuwe personenwagens worden aangeschaft. Voor 2025 willen we de maatregel continueren.	Zie evaluatie.	Doorlopend actiepunt. Meting 2x per jaar.
Evaluatie:		In 2022 was het dieselverbruik 38.464,85 liter en het benzineverbruik 1.334,68 liter. In 2023 was het dieselverbruik 31.235,86 liter en het benzineverbruik 3.847,48 liter. In 2024-1 was het dieselverbruik 4.338,87 liter, het benzineverbruik 2.668,52 liter en het LPG verbruik 1.273,60 liter. <u>Prestatie indicator:</u> In 2022 zijn 2 personenauto's aangeschaft met een gemiddelde uitstoot van 139 gr/km. In 2023 is 1 personenauto aangeschaft met een gemiddelde uitstoot van 106 gr/km. In 2024-1 is 1 personenauto aangeschaft met een gemiddelde uitstoot van 128 gr/km. Met de huidige cijfers liggen we op koers om reductie te behalen.									
3	Invoeren van het nieuwe rijden en periodieke voorlichting met als doel de bewustwording van het zuiger rijden te verhogen.	Directie	Geen	2023	0,5% op het huidige brandstofverbruik	0,56 ton CO2 (112,56 x 0,005)	Brandstofverbruik <u>Prestatie indicator:</u> Aantal medewerkers die voorlichting hebben gekregen m.b.t. het nieuwe rijden.	Eigen berekening	In 2024-1 heeft 1 externe voorlichtingsronde plaatsgevonden m.b.t. het onderwerp het nieuwe rijden. In 2025 zal een herhaling worden uitgevoerd m.b.t. het onderwerp "het nieuwe rijden". De huidige maatregel zal blijven staan.	Zie evaluatie.	Doorlopend actiepunt. Meting 2x per jaar.
Evaluatie:		In 2022 was het dieselverbruik 38.464,85 liter en het benzineverbruik 1.334,68 liter. In 2023 was het dieselverbruik 31.235,86 liter, het benzineverbruik 3.847,48 liter en het LPG verbruik 684,99 liter. In 2024-1 was het dieselverbruik 4.338,87 liter, het benzineverbruik 2.668,52 liter en het LPG verbruik 1.273,60 liter. <u>Prestatie indicator:</u> In 2023 heeft 1 externe voorlichtingsronde plaatsgevonden m.b.t. het onderwerp het nieuwe rijden. In 2024-1 heeft 1 externe voorlichtingsronde plaatsgevonden m.b.t. het onderwerp het nieuwe rijden. Met de huidige cijfers liggen we op koers om reductie te behalen.									

Nr.	Maatregelen	Verantwoordelijke	Benodigde middelen	Start datum	Verwachte reductie	Verwachte reductie in ton CO2	Controle verandering	Bron	Huidige status en referentiekader	Huidige gemeten reductie en prestatie indicator	Verwachte datum gereed
4	Vervangen 1 dieselauto voor benzine, hybride of elektrisch.	Directie	Kosten nieuwe bedrijfswagen	2023	0,1% op het huidige brandstofverbruik	0,13 ton CO2 (129,19 x 0,001)	Brandstofverbruik <u>Prestatie indicator</u> Aantal vervangen dieselauto's.	Eigen berekening	In 2024-1 is de Skoda Karoq (diesel) vervangen voor een hybride auto (Skoda Octavia). De maatregel is hiermee afgerond en in het volgende energie actieplan zal deze maatregel worden verwijderd.	Zie evaluatie.	Q4 2024
Evaluatie:		In 2024-1 was het diesilverbruik 4.338,87 liter, het benzineverbruik 2.668,52 liter en het LPG verbruik 1.273,60 liter. <u>Prestatie indicator:</u> In 2024-1 is 1 dieselauto vervangen voor een hybride auto. Met de huidige cijfers liggen we op koers om reductie te behalen.									
5	Gasloos verwarmen van magazijn en werkplaats. Stappenplan: Q4 2023 / Q1 2024 proefdraaien Q2 2024 evalueren gasverbruik Q3 2024 besluit nemen of er gebruik van wordt gemaakt.	Directie	Kosten nieuwe bedrijfswagen	2023	5% op het huidige gasverbruik	0,67 ton CO2 (13,43 x 0,05)	Brandstofverbruik <u>Prestatie indicator</u> Aantal gereduceerde m3 gas.	Eigen berekening	In 2024-1 is het proefdraaien geëvalueerd en de conclusie is dat er corrosie ontstaat op de nieuwe pompen. De huidige maatregel kan hierdoor niet worden voortgezet en zal in het volgende energie actieplan worden verwijderd.	Zie evaluatie.	Q4 2024
Evaluatie:		In 2023 was het huidige gasverbruik 6.461,00 m3. In 2024-1 was het huidige gasverbruik 3.230,50 m3. <u>Prestatie indicator:</u> In 2023 is er proefgedraaid met het gasloos verwarmen van het magazijn en de werkplaats. In 2024-1 is het proefdraaien geëvalueerd. Met de huidige cijfers liggen we op koers om reductie te behalen.									
6	Gebruik maken van HVO20 brandstof.	Directie	Kosten nieuwe bedrijfswagen	2023	1% op het huidige brandstofverbruik	1,29 ton CO2 (129,19 x 0,01)	Brandstofverbruik <u>Prestatie indicator</u> Aantal getankte liters HVO20.	Eigen berekening	In 2024-1 is 1.844,00 liter diesel vervangen voor HVO20 brandstof. De maatregel is hierdoor erg effectief en zal worden gecontinueerd.	Zie evaluatie.	Doorlopend actiepunt. Meting 2x per jaar.
Evaluatie:		In 2024-1 was het HVO20 verbruik 12.126,00 liter. <u>Prestatie indicator:</u> In 2024-1 is 1.844,00 liter diesel vervangen voor HVO20 brandstof. Met de huidige cijfers liggen we op koers om reductie te behalen.									
7	Onderzoeken of er gebruik kan worden gemaakt van een hybride warmtepomp voor het verwarmen va het magazijn en/of werkplaats.	Directie	Kosten nieuwe bedrijfswagen	2024	5% op het huidige gasverbruik	0,67 ton CO2 (13,43 x 0,05)	Brandstofverbruik <u>Prestatie indicator</u> Aantal warmtepompen	Eigen berekening	Nieuwe maatregel in het energie actieplan 2024-2.	Evaluatie vindt plaats in het energie actieplan 2025-1.	Doorlopend actiepunt. Meting 2x per jaar.
Evaluatie:		-									
	Totaal verwachtte besparing scope 1					Zie bovenstaande berekening					Zie werkelijk behaalde reductie scope 1 verder in de rapportage.
	Scope 2										
1	Inventariseren naar de overstap van groene stroom uit Nederland.	Directie	Extra kosten groene stroom	2023	100% op het elektraverbruik kantoren bij overstap	24,43 ton CO2 (24,43 x 1,0)	Elektriciteitsverbruik kantoren <u>Prestatie indicator:</u> Omzetten contract energieleverancier naar contract groene stroom.	Conversiefactor CO2-pl	Per 01-01-2024 is het huidige contract van stroom verlengt voor 3 jaar. Bij de verlenging is de overstap gemaakt naar groene stroom. Echter, de groene stroom is niet conform de eisen vanuit de CO2-prestatieladder en zal worden	Zie evaluatie	Q4 2027

Nr.	Maatregelen	Verantwoordelijke	Benodigde middelen	Start datum	Verwachte reductie	Verwachte reductie in ton CO2	Controle verandering	Bron	Huidige status en referentiekader	Huidige gemeten reductie en prestatie indicator	Verwachte datum gereed
									aangemerkt als grijze stroom. Bij de volgende overstap d.d. 01-01-2027 zal groene stroom worden ingekocht conform de eisen vanuit de CO2-prestatieladder.		
Evaluatie:		In 2022 was het elektraverbruik van de gebouwen 43.001,00 kWh. In 2023 was het elektraverbruik van de gebouwen 53.575,00 kWh. In 2024-1 was het elektraverbruik van de gebouwen 28.186,00 kWh. <u>Prestatie indicator:</u> De omzetting van het contract zal worden uitgevoerd d.d. 01-01-2027. Met de huidige cijfers liggen we op koers om reductie te behalen.									
2	Onderhoud uitvoeren aan zonnepanelen om een goede dekkingsgraad te realiseren.	Directie	Kosten onderhoud	2023	0,5% op het huidige elektraverbruik kantoren	0,12 ton CO2 (24,43 x 0,005)	Elektriciteitsverbruik kantoren <u>Prestatie indicator:</u> Aantal onderhoudsbeurten.	Conversiefactor CO2-pl	Schoonmaak aan de zonnepanelen is uitgevoerd in juni 2024 de volgende schoonmaak staat gepland in 2026.	Zie evaluatie	Q4 2026
Evaluatie:		In 2022 was het elektraverbruik van de gebouwen 43.001,00 kWh. In 2023 was het elektraverbruik van de gebouwen 53.575,00 kWh. In 2024-1 was het elektraverbruik van de gebouwen 28.186,00 kWh. <u>Prestatie indicator:</u> Schoonmaak aan de zonnepanelen is uitgevoerd in juni 2024. Met de huidige cijfers liggen we op koers om reductie te behalen.									
	Totaal verwachtte besparing scope 2					Zie bovenstaande berekening					Zie werkelijk behaalde reductie scope 2 verder in de rapportage.

Doelstellingen scope 1 en 2

Bij de berekening van de CO2-reductie hanteert Gorman-Rupp Europe BV 2021 als referentiejaar voor scope 2 + BT en 2022 als referentiejaar voor scope 1. De keuze van het referentiejaar voor scope 2 + BT is gemaakt omdat Gorman-Rupp Europe BV in 2022 is begonnen met de CO2-prestatieladder. De keuze voor het gewijzigde referentiejaar voor scope 1 is omdat in 2021 Nederland in een lockdown (Covid-19) zat en hierdoor geen klantenbezoeken mogelijk waren. Het jaar 2021 geeft hierdoor een vertekend beeld van de werkelijkheid en is onrealistisch. Verder is gekozen voor de formulering van een doelstelling over meerdere jaren om CO2-reductie over een langere tijd te blijven waarborgen. De tussenliggende jaren worden gezien als meetpunten voor de uiteindelijke doelstelling in 2024. De doelstellingen zijn t.o.v. omzet.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Scope 1	-	2%	5%	7%	9%	11%
Scope 2 + BT	1%	10%	20%	25%	27%	30%

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	Ref.jaar	Ref.jaar (ton CO2)	Ref.jaar (CO2 / omzet)	Ref.jaar (CO2 / FTE)	2024-1 (ton CO2)
Scope 1		2022	155,59	18,52	6,22	65,61
Scope 2 + BT		2021	54,22	6,78	2,17	34,03
Omzet						
FTE						

Toelichting:

Scope 1/2/BT Aangezien de meting 2024-2 een halfjaarlijkse beoordeling betreft kunnen we nog geen conclusies trekken over de voortgang van de jaarlijkse doelstelling. Wel kunnen we stellen dat Gorman-Rupp Europe BV op koers ligt om haar doelstelling ten opzichte van het basisjaar te behalen. Een uitgebreide evaluatie van de doelstelling zal plaatsvinden in het energie actieplan 2025-1.

Koploper, middenmoter, achterblijver

Naar aanleiding van het ambitieniveau van de maatregelen conform de maatregelenlijst kan worden geconcludeerd dat Gorman-Rupp Europe BV een middenmoter is in de markt.

Conclusie:

Gorman-Rupp Europe BV heeft ambitieuze doelstellingen vastgesteld t/m 2027.