

Technobeton

WAARDE IN DETAIL

Energiebeoordeling

Technobeton BV

1 januari 2024 t/m 30 juni 2024

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Trendanalyse	4
2.1. Energiegebruik	4
2.2. CO2 per omzet	6
2.3. Reducerende maatregelen	6
3. Verbeterkansen	8
3.1. Gebouwen	8
3.1.1. Elektraverbruik	10
3.1.2. Aardgasverbruik	10
3.2. Brandstofverbruik mobiliteit en machines	12
3.2.1. Diesilverbruik	12
3.2.2. Benzine verbruik	14
4. Scope 3	15
4.1. ERS	15
4.2. Voegsystemen	15
5. Aanbevelingen	16
5.1. Aanbevelingen directie:	16

1. Inleiding

In dit document is de energiebeoordeling uitgewerkt.

Dit document dient vooral om te onderkennen welke kansen er liggen om tot verdere CO₂ reductie te komen. Dit wordt zoveel mogelijk per emissiecategorie uiteen gezet. Hierbij wordt in beginsel voornamelijk gekeken naar scope 1 en 2 emissies.

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

In hoofdstuk 4 zijn de scope 3 emissies opgenomen en beoordeeld.

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

2. Trendanalyse

In onderstaande grafieken is de absolute trend te zien van het energiegebruik en de CO₂ uitstoot. Daarnaast is de prestatie naar omzet en het ingeschatte effect van de genomen maatregelen weergegeven.

Op basis van de gegevens die we in de eerste helft van 2024 hebben vergaard, kunnen we concluderen dat er t.o.v. 2023 de daling die er afgelopen jaren is geweest stagneert. Er is tot nu toe een lichte daling zichtbaar t.o.v. vorig jaar. Maar het verschil is nihil. Dit geeft geen garantie dat dit in het tweede deel van 2024 wordt doorgezet. Dit heeft te maken met de projecten die voor handen liggen en op welke locatie deze gesitueerd zijn. De grafiek laat zien dat we op de onderstaande punten een (lichte) daling ten opzichte van 2023 hebben geconstateerd:

- Brandstoffen;
- Elektriciteit;
- Leasewagens;
- Materieel.

Op de onderstaande onderwerpen zijn een (lichte) stijging te zien t.o.v. 2023:

- Bedrijfswagens;
- Verwarmen.

De grootste "winst" hebben we kunnen behalen op het gebied van materieel. We hebben een reductie van het brandstofverbruik kunnen realiseren, met daarnaast een sterke stijging in het gebruik van HVO diesel.

In tegenstelling tot afgelopen jaar, is er een lichte stijging m.b.t. gasverbruik. Dit geldt voor de vestiging in Rotterdam. In Rotterdam wordt het pand gedeeld met een andere partij (Revocon). Waarschijnlijk heeft Revocon gas verbruikt. In de afgelopen jaren hebben we de volgende maatregelen getroffen om het gasverbruik te reduceren:

- Allereerst de verandering die eind 2022 heeft plaatsgevonden om op de locatie Wessum, de opslag van temperatuursgevoelige producten, waaronder zakken betonmortel, te verplaatsen van (de gasverwarmde en zeer ruim bemeten) loods 1, naar (de elektrisch verwarmde en veel kleinere) loods 3. Dit heeft een forse reductie op het gasverbruik tot gevolg.
- Daarnaast heeft er begin 2023 een verandering plaatsgevonden in de kantoorruimten in Rotterdam, waar alle kantoren zijn voorzien van een airconditioning met warmtepomp. Als gevolg hiervan zijn alle gasgestookte CV ketels uitgeschakeld, en wordt het pand voortaan elektrisch verwarmd. Omdat het pand gebruik maakt van 100% groene stroom, heeft dit niet alleen een daling van het gasgebruik tot gevolg, maar ook een forse CO₂ reductie.

Met betrekking tot de leasewagens (personenauto's) zijn er op dit moment nog twee dieselauto's actief. Het wagenpark is verder uitgebreid met een elektrische- en benzine auto. Daarnaast is er in 2023 een elektrische werkbus aangeschaft. Deze wordt nu ingezet op het project MICK. Welke een minder negatieve impact heeft op de CO₂ uitstoot.

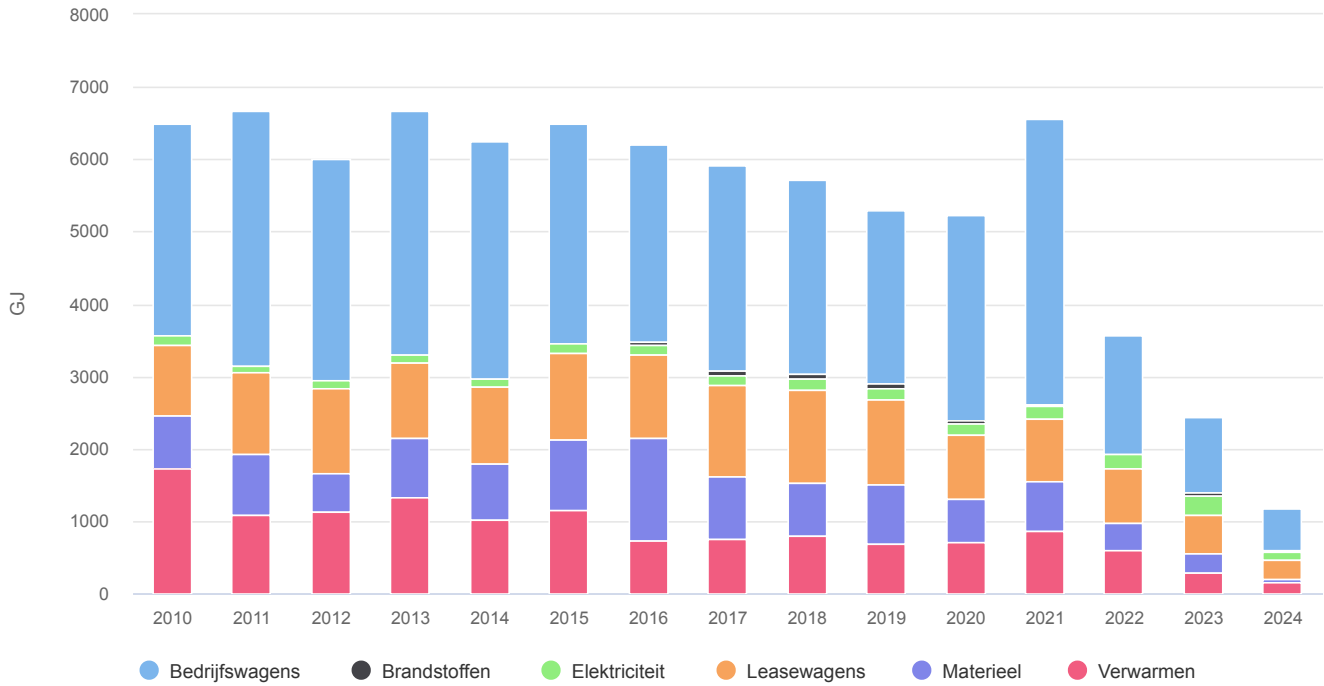
2.1. Energiegebruik

Onderstaande grafieken tonen het energiegebruik en de CO₂ uitstoot van scope 1 en 2.

De grafieken worden standaard gegenereerd conform de in de boekhouding ingestelde consolidatiemethode.

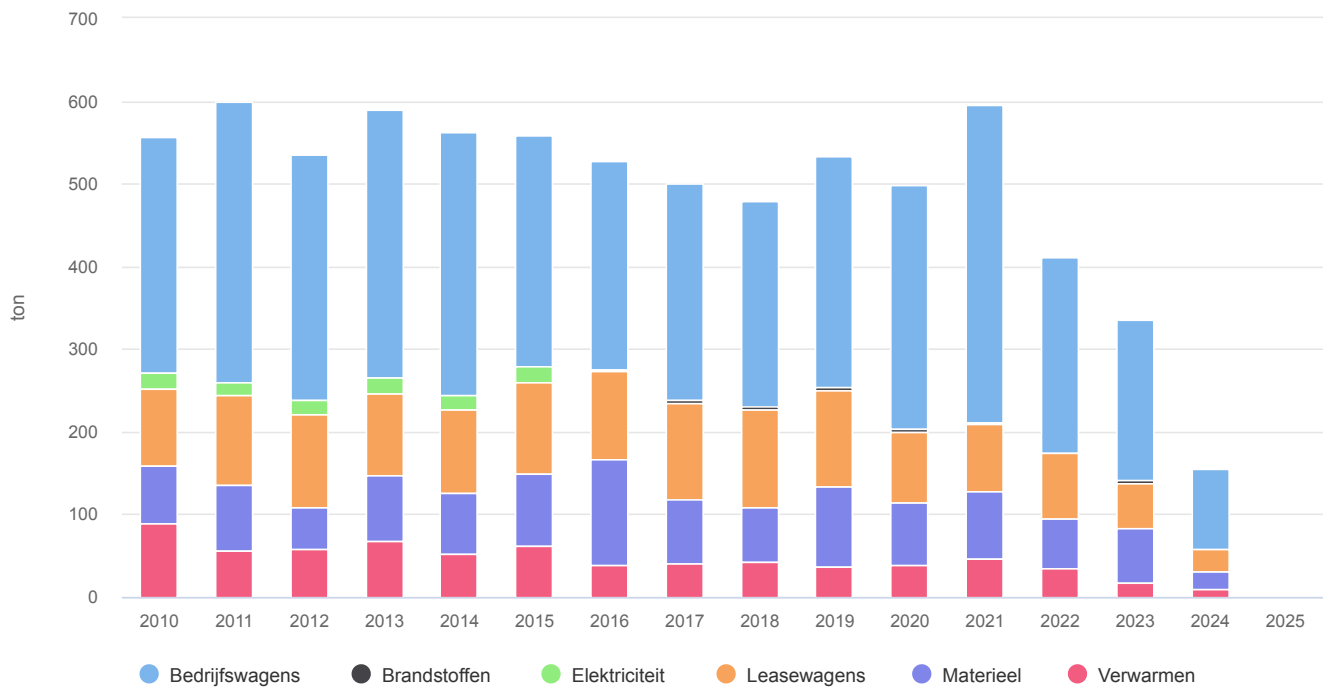
Energie

01-01-2010 t/m 31-12-2024



CO2e

01-01-2010 t/m 31-12-2025



2.2. CO₂ per omzet

De onderstaande grafiek geeft de CO₂ uitstoot per miljoen omzet weer. Uit deze tabel is, met fluctuaties, een gemiddeld dalende trend te herleiden. Zagen we in 2021, door bekende (Covid-19) omstandigheden, nog een lichte stijging, zien we dat we in 2023 hebben gepresteerd boven de gestelde doelstelling van 25 ton CO₂ per 1 miljoen euro, namelijk 35 ton. Dit is op het gemiddelde van eerdere jaren, waar het gemiddelde (vanaf 2016) rond de 35 ton CO₂ per 1 miljoen euro omzet lag. En zeker ruim onder de CO₂ uitstoot per 1 miljoen euro van vóór 2016.

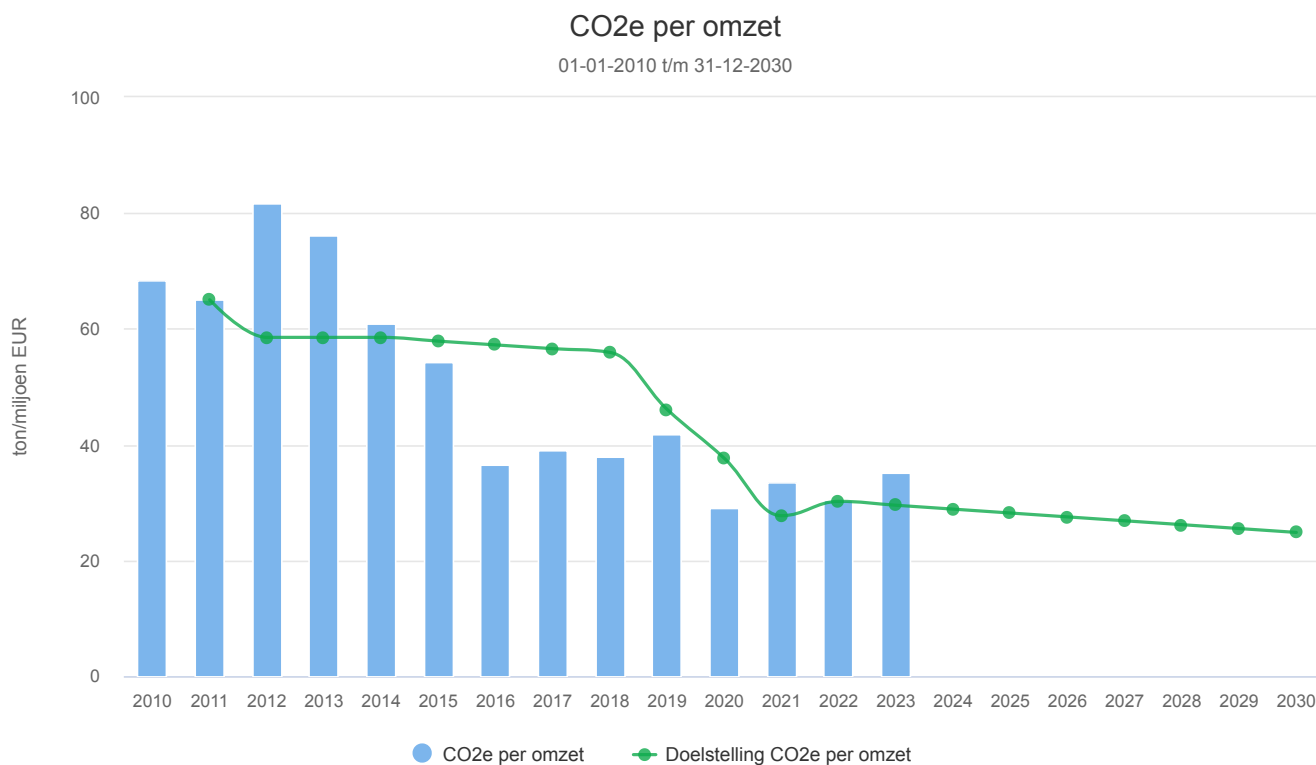
Voor de eerste helft van 2024 ontbreekt het cijfer CO per 1 miljoen euro omzet. Omdat we te maken hebben met langdurige projecten en betaaltrajecten, en omdat er halverwege het jaar nog geen specifieke omzetcijfers bekend zijn, zou dit een zeer vertekend beeld geven ter vergelijking op het afgelopen jaar. Het zou, gezien de fluctuaties in omzet gedurende het jaar, en onmogelijke vergelijking worden. Om die reden kiezen we er voor om dit pas mee te nemen bij de jaarlijkse rapportage. Wel kunnen we, gezien de huidige voortgang van energieverbruik en CO uitstoot, de voorlopig verwachte conclusie uitspreken dat de CO uitstoot gelieerd aan omzet ongeveer gelijk op vorige jaar zal gaan uitkomen.

Vanaf 2012 heeft Technobeton enkele grote maatregelen getroffen om de CO₂ uitstoot te reduceren. Denk hierbij aan vernieuwing van het wagenpark, begrenzers, isolatie van kantoor en bedrijfshallen, en het plaatsen van zonnepanelen. Maar ook het geleidelijk vervangen van verouderde bedrijfsbussen en vrachtautos voor nieuwere, zuinigere exemplaren.

We blijven in de komende jaren verder investeren in CO₂ besparende maatregelen, zoals elektrificering van het wagenpark, zuinigere bussen en vrachtautos, zuinigere verlichting in het magazijn in Wessem en zonnepanelen op het kantoor in Rotterdam.

In eind 2024/ begin 2025 wordt er een batterij systeem aangebracht in Wessem. Waarbij de energie vanuit de zonnepanelen wordt opgeslagen. Daarnaast regelt het pakket de energie in piek momenten en bij energietekort. Om de piekmomenten te voorkomen, komt er een laadregime in combinatie met het energieverbruik in het pand.

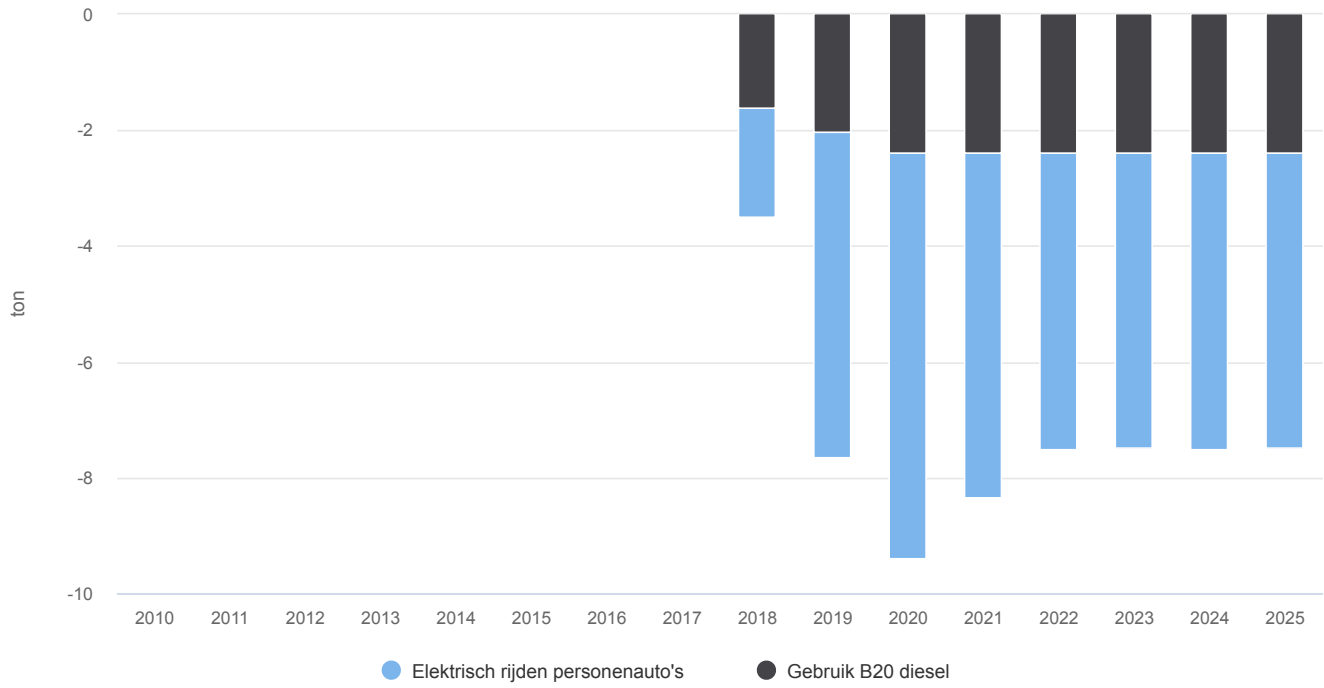
Voor 2030 ligt de doelstelling op het uitstoten van maximaal 25 ton CO₂ per 1 miljoen euro omzet.



2.3. Reducerende maatregelen

Maatregelen CO2

01-01-2010 t/m 31-12-2025



3. Verbeterkansen

In dit hoofdstuk wordt per functiegroep gekeken op welke wijze de CO₂ uitstoot verder kan worden teruggedrongen.

3.1. Gebouwen

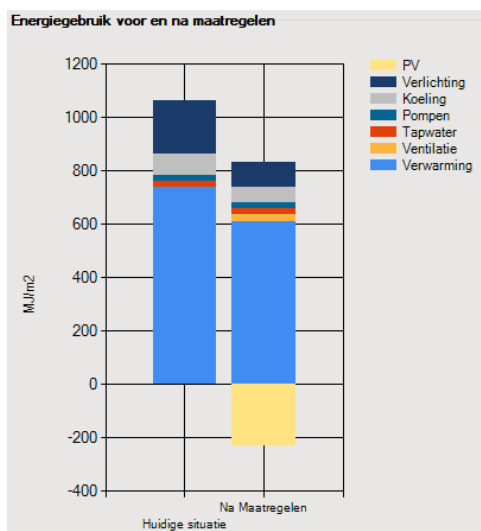
Aan de hand van de trendlijn van het elektriciteits- en gasgebruik. Is gekeken waar optimalisaties liggen op het verbruik van energie. Hierbij wordt expliciet gekeken naar de hoeveelheid en niet zozeer naar de CO₂ uitstoot. Immers vanuit milieu oogpunt is het ook waardevol om het gebruik van groene stroom terug te dringen.

Met behulp van de energiebesparingsverkenner hebben we een analyse gemaakt waar de de meeste energiebesparing te behalen is. Daarnaast hebben we eind 2021 een onafhankelijke energiebeoordeling laten uitvoeren door een externe partij. Met de uitkomst hiervan hebben we nieuwe handvatten gekregen om onze gebouwen nog zuiniger te maken, en onze footprint verder te verlagen.

Een tweede onderzoek is uitgevoerd naar elektrische bussen & vrachtwagens in combinatie met beschikbare stroom. Dit is in een energie paspoort gegoten. Hierin staan de bevindingen en aanbevelingen voor de elektrificatie van het wagenpark van Technobeton in de vorm van deze laadtoets voor de locatie Wessem.

Voor de eerste helft in 2024 geldt dat er geen grote verbeteringsstappen gemaakt zijn. Gezien de, in het verleden, reeds uitgevoerde optimalisaties, is het energieverbruik al zeer efficiënt. Er zijn wel enkele kleine onderhoudszaken uitgevoerd, maar de impact op het energieverbruik zijn zeer gering.

	Huidige situatie	Welke maatregelen wilt u nog treffen
Isolatie gevel	matig (ca. 4 cm)	goed (ca. 9 cm)
Isolatie vloer	goed (ca. 10 cm)	goed (ca. 10 cm)
Isolatie dak	goed (ca. 10 cm)	goed (ca. 10 cm)
Ramen	HR++	HR++
Verwarminginstallatie	CR-ketel	HR-Ketel
Koeling	compressiekoeling	compressiekoeling
Ventilatie *	natuurlijke ventilatie	mechanische afzuiging
Verlichting	TL-5 met trekschakeling	LED met zuinige schakeling
PV	geen PV	30% van het dak



Naast PV panelen worden ook optimalisatie verkregen in het bijvoorbeeld het klimaatsysteem. Enkele te nemen besparingen:

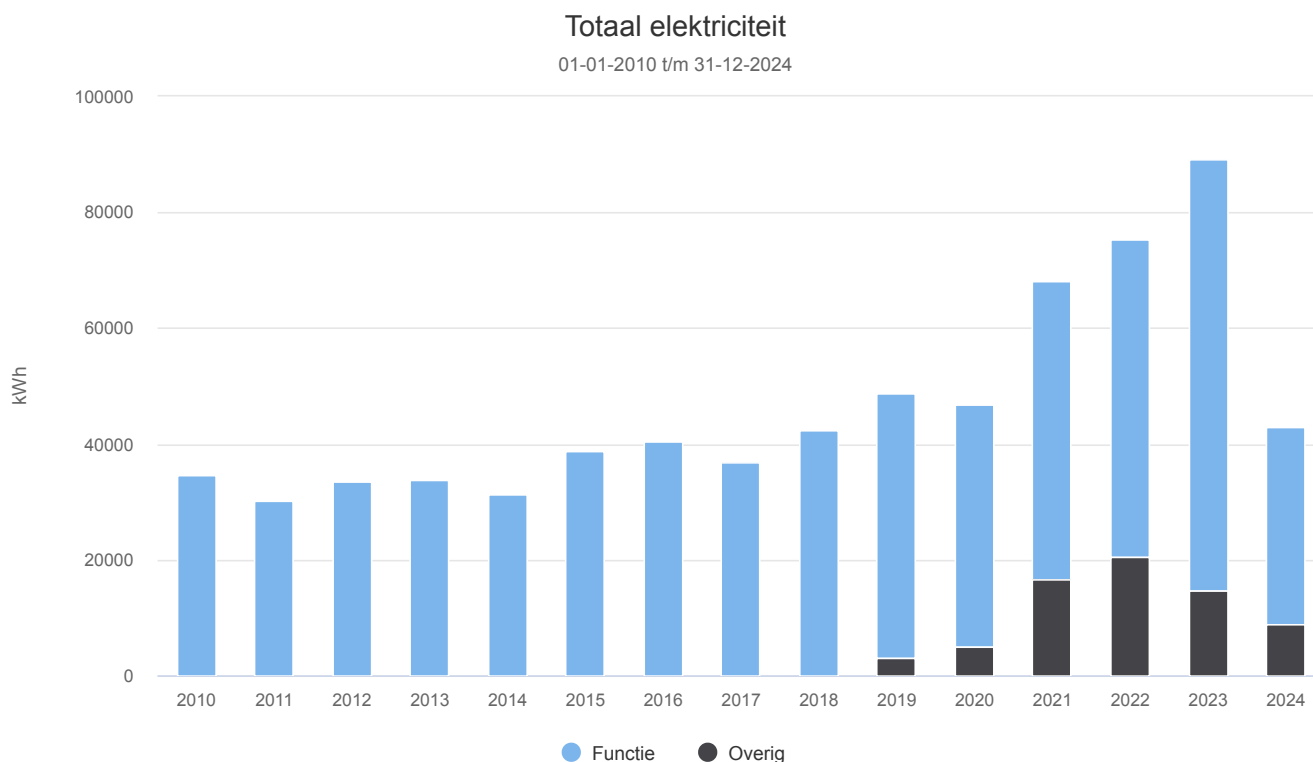
- Pompen en ventilatoren alleen laten draaien naar behoefte (toerental regeling CO₂ sturing e.d.)

- Verwarm het gebouw in fases op, de warmtebehoefte is in de ochtend lager en neemt in de loop van de dag toe. Schakel ook tijdig over naar de nacht- of weekendregeling. Zet de vooral de weekendregeling op 14 graden. Het gebouw wordt immers ca. 60 uur niet gebruikt.
- Ventilatie is belangrijk, zeker bij kleine kantoren is deze nogal eens onvoldoende. Zorg voor ventilatie met warmteterugwinning.
- ICT ruimte hoeven niet op 18 graden gehouden te worden. Outsourcing kan energetisch een betere oplossing blijken vanwege schaalvoordelen voor optimalisatie. Hierbij kan worden gekozen voor een 'groen' datacenter.
- Benutten van zoveel mogelijk restwarmte. Het energetische warmtegebruik is al gauw een factor 3 hoger dan het elektragebruik en alle energie gaat uiteindelijk verloren als warmte. Het betekent dat hergebruik van restwarmte al snel interessant is indien beschikbaar;
- In Wesseem is er in eind 2023 een nieuwe CV ketel gemonteerd, nadat de oude defect is geraakt;
- Door de toename van de elektrische voertuigen in het bedrijf, zijn er meerdere laadpalen bijgeplaatst;
- Zoals eerder in de rapportage staat beschreven, wordt er eind 2024/ begin 2025, een batterijpack geleverd. Dit om opgewekte energie op te slaan. Maar ook voor het energiemangement in piek- en dalmomenten.

3.1.1. Elektraverbruik

In de onderstaande grafiek is een stijgende lijn in elektra verbruik zichtbaar in de afgelopen jaren. Deels is dit te verklaren door de elektrificatie van het wagenpark. De stijging van reguliere elektriciteit past binnen de verwachte fluctuatie. Zeker ook omdat de locatie in Rotterdam in de afgelopen jaren gegroeid. Deze groei is gestagneerd en door het vertrek van een aantal personen en dus zelfs geslonken. De verwachting dat de stijging t.o.v. 2023 minder groot is dan de afgelopen jaren.

Daarnaast is de stijging in de afgelopen jaren te verklaren door de omzetting van gasverwarming naar elektrische verwarming in zowel kantoor Rotterdam alsmede de opslag van materialen in Wesseem. De verbruiken van elektrische leasewagens liggen in lijn met vorig jaar, en zullen ongeveer in lijn blijven, omdat het saldo elektrische auto's niet is gewijzigd.

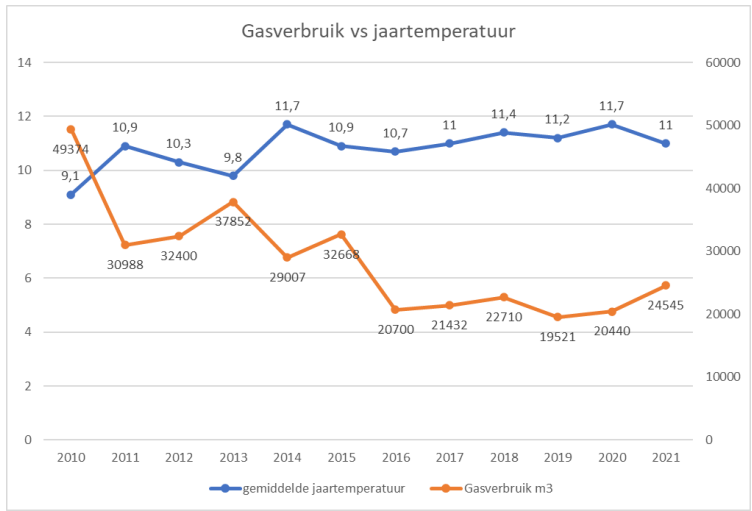


3.1.2. Aardgasverbruik

Het aardgasverbruik is mede afhankelijk van de temperaturen buiten. In de onderstaande grafiek is het gasverbruik en de gemiddelde jaartemperatuur weergegeven. De relatie tussen de gemiddelde jaartemperatuur en het gasverbruik is goed te zien. Tevens zijn de reeds genomen maatregelen zoals plafond isolatie (2010-2011) goed zichtbaar.

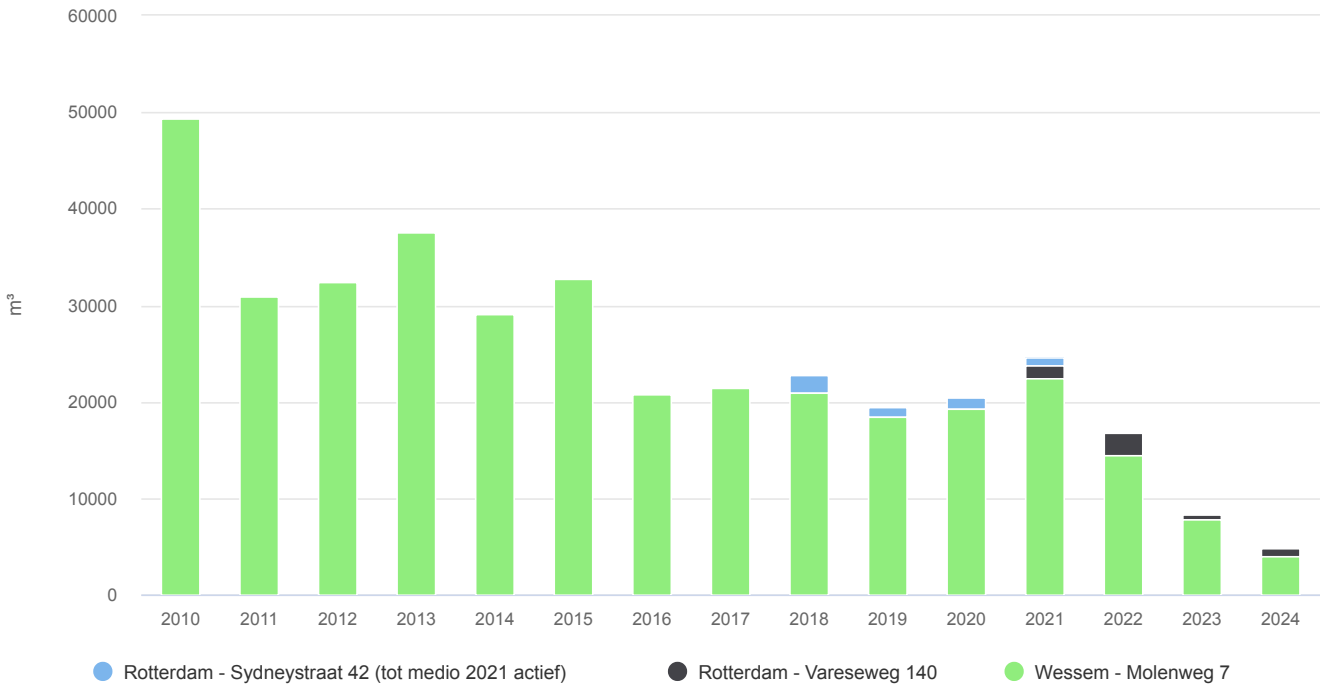
Voor 2023 hebben we besloten het pand in Rotterdam volledig gasvrij te maken. Verwarming zal dan geschieden middels warmtepompen. Hiermee besparen we 15% op onze CO₂ uitstoot voor aardgasgebruik. En toch is er in Rotterdam een lichte gas stijging te zien. Dit pand delen we met een andere partij. Waarschijnlijk komt de stijging door hun.

Daarnaast is er besloten om de temperatuur gevoelige producten naar een kleinere loods (loods 3) te verplaatsen in Wesseem. Hierdoor hoeven we de grote loods (loods 1) niet te verwarmen. Hierdoor is het aardgasverbruik gedaald.



Aardgasverbruik

01-01-2010 t/m 31-12-2024



3.2. Brandstofverbruik mobiliteit en machines

Brandstofverbruik is de grootste post als het gaat om de CO₂ uitstoot binnen scope 1 en 2. De afgelopen jaren hebben wij veel brandstofverbruik weten te reduceren door het kopen van nieuwe bussen en het installeren van begrenzers. Echter zien we nu de trend dat wij gedrag en conventioneel materieel niet meer kunnen besparen. Om deze reden zijn we over gegaan op het gebruik van HVO diesel en is elektrisch rijden geïntroduceerd binnen Technobeton.

Het doel is om jaarlijks 1 personenauto op conventionele brandstof te vervangen voor een elektrische auto.

3.2.1. Diesilverbruik

De komende jaren verwachten we meer CO₂ uitstoot te kunnen reduceren door het vervangen van diesel- of benzinemotoren door elektrische. Dit is zichtbaar in de onderstaande grafieken. Het vervangen van een kaderpersoneel auto levert een reductie op van ongeveer 7% per jaar (enkel voor kader verbruik).

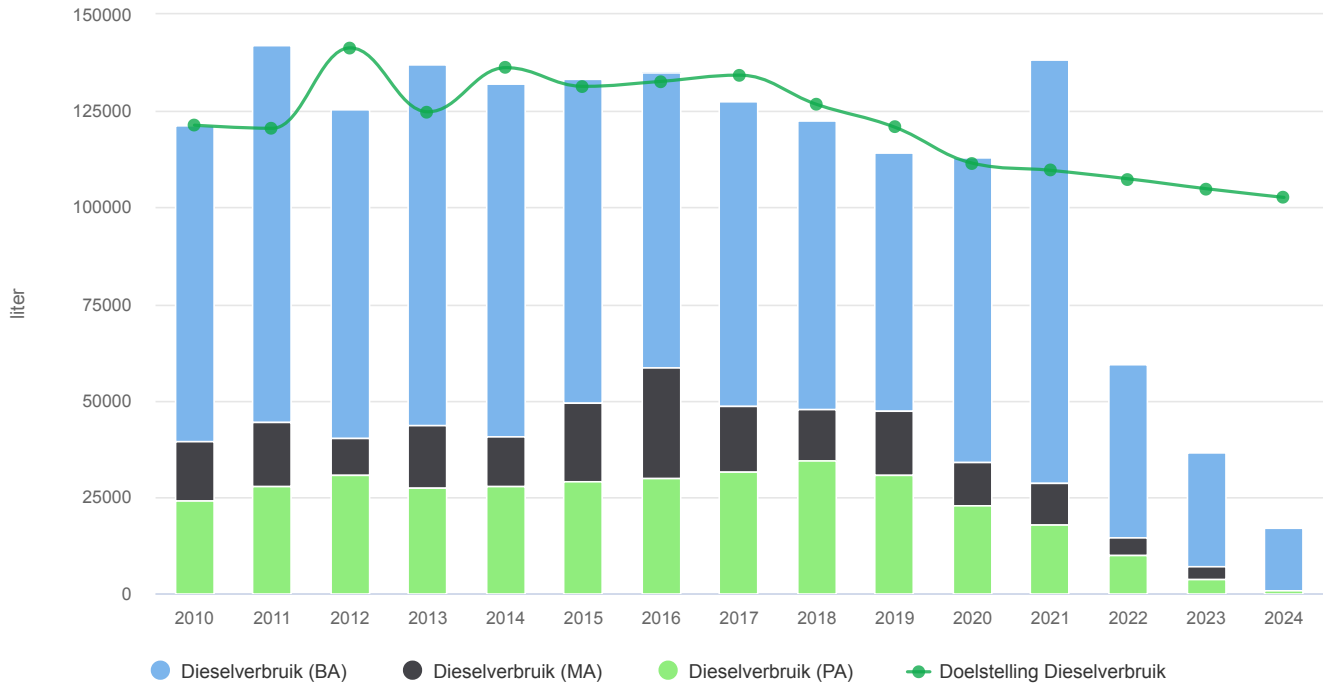
Voor de bedrijfswagens zetten we de komende jaren in op een efficiënter transportsysteem, waarbij meerdere verouderde vrachtautos vervangen kunnen worden door 1 EURO-6 portaalwagen.

In de onderstaande grafieken zien we enerzijds het gebruik van alleen B7 diesel. Hierin is een lichte daling te zien t.o.v. het jaar 2023. Maar ook hier zijn de verschillen klein. Dit goed nieuws is, aangezien diesilverbruik een grote factor is in onze totale CO₂ uitstoot. De belangrijkste reden van de daling in de afgelopen jaren in B7 verbruik zit hem voornamelijk in de stijging van het gebruik van HVO diesel (zgn. blauwe diesel) uit onze eigen tank in Wesseem. Dit geldt ook voor het tanken voor materieelstukken. Hierbij wordt gebruik gemaakt van B20 HVO en benzine. De hoeveelheid diesel voor materieelstukken is zodanig laag, dat er niks te zien is op onderstaande grafiek, voor het eerste deel van 2024.

De afgelopen jaren hebben we intern ingezet op stimuleren van het tanken op de zaak, om zo het gehalte HVO diesel op minimaal 50% van ons totaal verbruik te krijgen. Voor wat betreft onze bedrijfswagens is dit wederom gelukt, aangezien we in het eerste deel 2024 boven onze doelstelling van 60% zijn uitgekomen. Dit is positief omdat HVO diesel minder CO₂ uitstoot per liter heeft dan reguliere B7. Naast het stimuleren van de B20 HVO, hebben we ook een doelstelling op het verminderen van het totale diesilverbruik. Dit zie je terug komen in de tweede grafiek waar B7 en B20 gecombineerd zijn weergegeven. Voor de eerste helft van 2024 zien we ook hier een daling ten opzichte van eerdere jaren. Deels te verklaren door de beleidskeuze om de projecten dichter bij huis te zoeken, dichter rondom de locaties waar we al aanwezig zijn. Daarnaast hebben we aan het begin van het jaar een rustige start gehad. Dit is opgetreden vanwege de lage temperaturen en een lage ordeportefuille in die periode. Hierdoor vinden er minder vervoersbewegingen en transporten plaats.

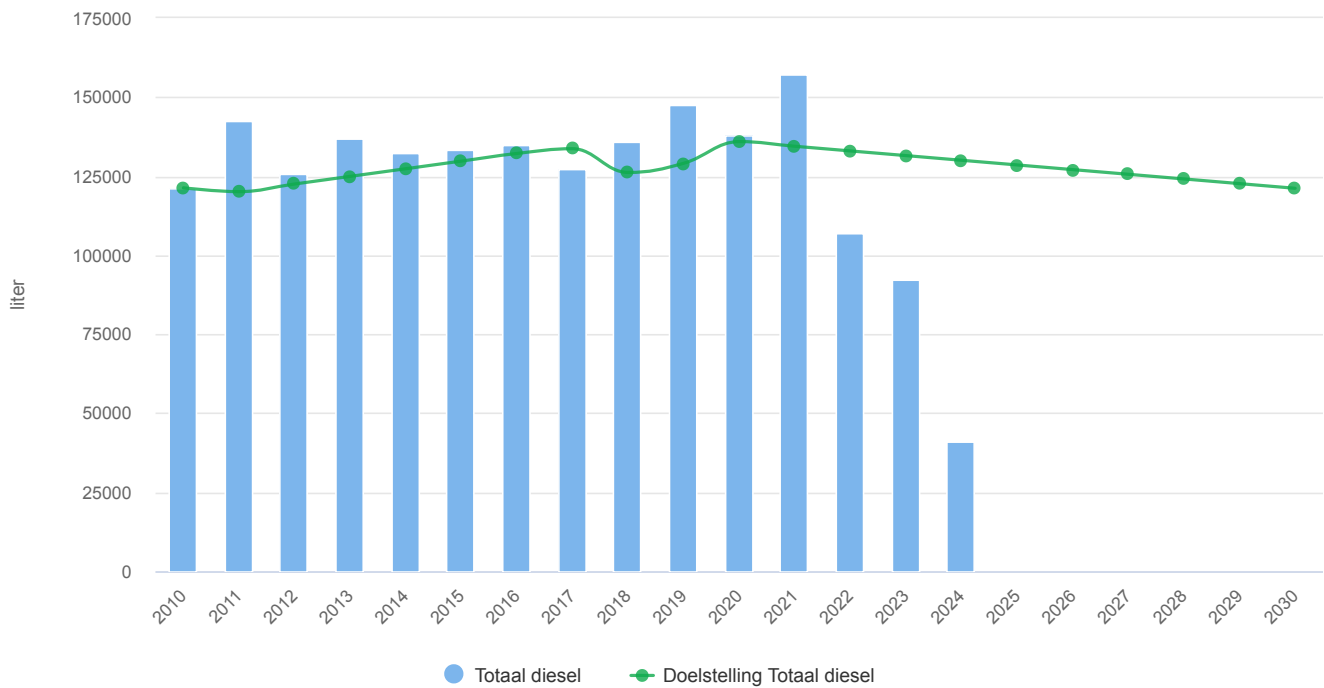
Dieserverbruik (alleen B7)

01-01-2010 t/m 31-12-2024



Totaal diesel (B7 + B20)

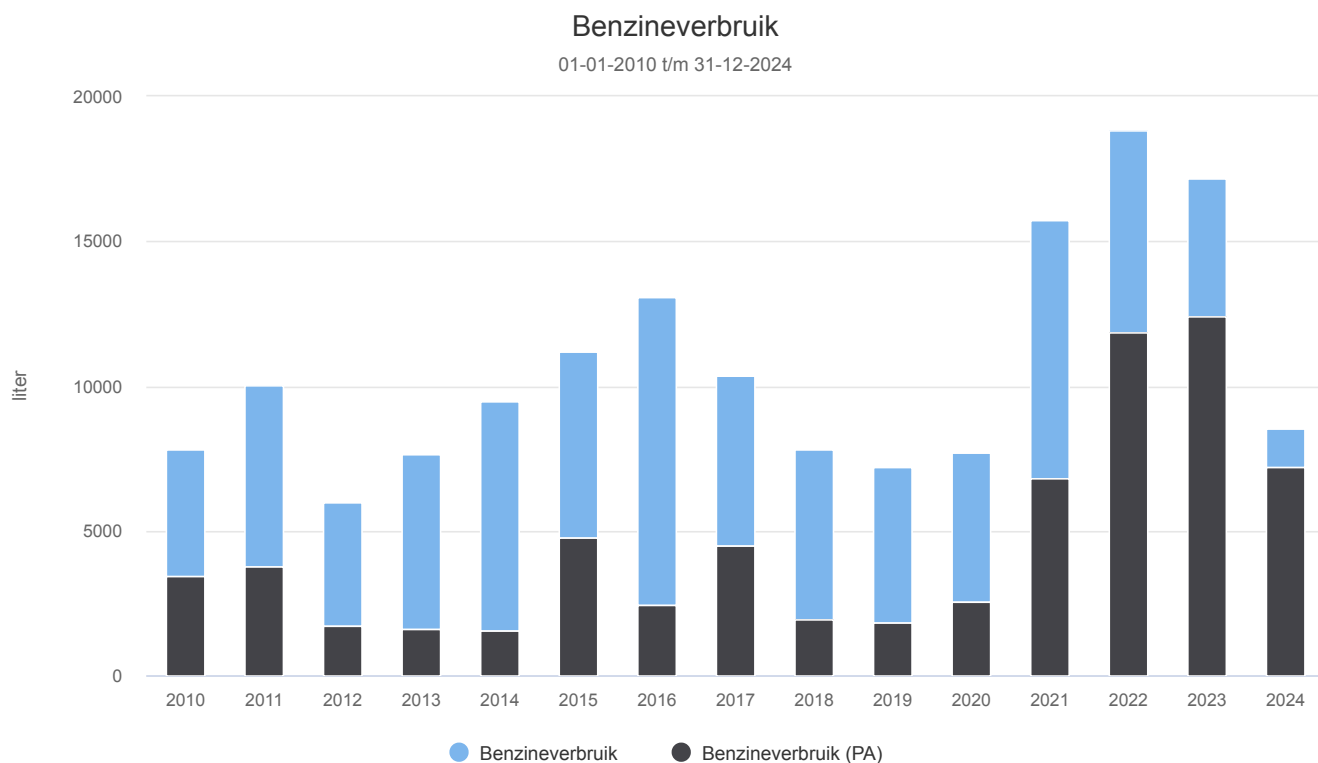
01-01-2010 t/m 31-12-2030



3.2.2. Benzine verbruik

Het benzineverbruik is verhoudingsgewijs nihil, al loopt dit het afgelopen jaar wel iets op. Hierbij is diesel ook nog een grotere vervuiler met betrekking tot CO₂ uitstoot. We zien een stijging in het benzineverbruik tov eerdere jaren. Dit heeft te maken met keuzes in het wagenpark. Zeker in het kleinere segment zijn er geen diesel auto's meer beschikbaar, en zijn we, voor medewerkers die qua afstand geen EV kunnen rijden, aangewezen op (hybride) benzine autos. Gezien de, nu nog, relatief kleine impact van benzine op onze CO₂ uitstoot achten wij het nemen van maatregelen om CO₂ te besparen niet relevant ten opzichte van het totaal beeld. De registratie wordt wel bijgehouden, zie onderstaande grafiek.

Mocht het benzine verbruik in de toekomst verder toenemen, zullen wij ook daarin uiteraard doelstellingen ontwikkelen.



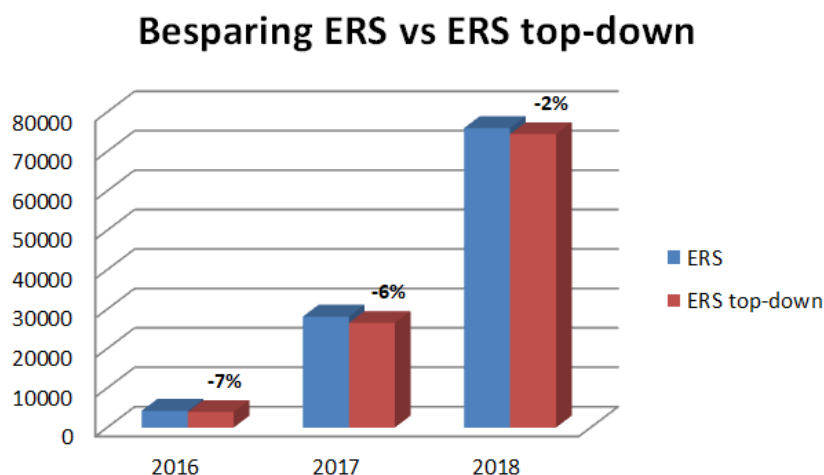
4. Scope 3

Een belangrijk onderdeel van het behalen van niveau 4 en 5 van de CO₂-prestatieladder is het verkrijgen van inzicht in de Scope 3 emissies van de organisatie. Scope 3 emissies zijn CO₂-emissies die niet direct door het rapporterende bedrijf worden veroorzaakt, maar zich elders in de keten bevinden, vanaf het vergaren van ruwe materialen tot en met de sloop en afvalverwerking van een product aan het einde van de levensduur. In veel gevallen zijn de CO₂-emissies die in Scope 3 worden veroorzaakt vele malen groter dan die van het bedrijf zelf (de Scope 1 & 2 emissies), en kan het bedrijf door het maken van ontwerp- of inkoopkeuzes grote impact maken op CO₂-emissies in de keten.

Technobeton kijkt actief naar haar bedrijfsketens voor CO₂ reductie. In dit hoofdstuk worden de scope 3 reducties inzichtelijk gemaakt en beoordeeld. Voor verder verdieping wordt verwezen naar de actuele ketenanalyse.

4.1. ERS

In het document '160428 Memo Meest materiële Scope 3 emissies' zijn de meest materiële Scope 3 emissiecategorieën van Technobeton in kaart gebracht, volgens de stappen zoals beschreven in de Corporate Value Chain (Scope 3) standaard van het GHG-protocol, en is destijds een onderwerp bepaald om een ketenanalyse op uit te voeren. In de periode 2017-2018 heeft ESC geïnvesteerd in het beperken van CO₂ uitstoot door het ontwikkelen van een nieuwe uitvoeringsmethode, namelijk top-down. De onderstaande grafiek geeft de besparing weer op het project Uithoflijn.



Ondanks de behaalde besparing van uiteindelijk gemiddeld 4% is de innovatie niet als succesvol bestempeld. In de realisatie is gebleken dat de benodigde arbeid meer is dan voorzien. Tevens is de kwaliteit van het systeem minder goed dan het origineel. Op duurzaamheid en kostentechnisch oogpunt is deze CO₂-reductie onsuccesvol geweest.

4.2. Voegsystemen

Na het aflopen van het Uithoflijn project hebben we de oude ketenanalyse opgepakt om onze CO₂ strategie te herzien. Hier is uitgekomen dat we in samenwerking met onze ketenpartners CO₂-uitstoot kunnen reduceren op het gebied van onze voegsystemen. De kans liggen voornamelijk bij het reduceren van het gebruik van ruwe materialen.

Ter vervanging van de Esco-Joint 60s, is de Tensa ® Grip TB R-LS ontwikkeld. Deze voegconstructie is t.o.v. zijn voorganger veel lichter. Er wordt namelijk minder staal gebruikt bij het fabriceren van het product. Dit betekent dat de CO₂ uitstoot bij het produceren van de voegconstructie naar beneden gaat. De nieuwe voegconstructie is in 2023 eenmaal succesvol ingebouwd. De besparing per meter voeg bedraagt 50% CO₂. In de eerste helft van 2024 is de nieuwe voegconstructie niet ingebouwd.

5. Aanbevelingen

De energiebeoordeling is directe input voor de managementbeoordeling. Belangrijk om in dit hoofdstuk concrete aanbevelingen mee te geven. In een enkel geval kan het gaan om een concrete investeringsbeslissing en in andere gevallen om een nader onderzoek in te stellen naar de kansen die er liggen. Dit is afhankelijk van complexiteit en de fase waarin een bepaalde ontwikkeling zich bevindt.

5.1. Aanbevelingen directie:

Gebouwen:

Maatregel:	Fase:
Aanbrengen van PV panelen op het dak van loods Wessem	Is in 2021 uitgevoerd
Vervangen van conventionele verlichting voor LED en het optimaliseren van schakelaars	In 2022 geheel uitgevoerd
pompen en ventilatoren alleen laten draaien naar behoefte (toerental regeling CO ₂ sturing e.d.)	In onderzoek
Verwarm het gebouw in fases op, de warmtebehoefte is in de ochtend lager en neemt in de loop van de dag toe. Schakel ook tijdig over naar de nacht- of weekendregeling. Zet de vooral de weekendregeling op 14 graden. Het gebouw wordt immers ca. 60 uur niet gebruikt.	Voor kantoor Wessem is in 2022 een klokprogramma geïmplementeerd.
Ventilatie is belangrijk, zeker bij kleine kantoren is deze nogal eens onvoldoende. Zorg voor ventilatie met warmteterugwinning.	Implementatie in onderzoek
ICT ruimte hoeven niet op 18 graden gehouden te worden. Outsourcing energetisch kan een betere oplossing vanwege schaalvoordelen voor optimalisatie. Hierbij kan worden gekozen voor een 'groen' datacenter.	Er is besloten om de ruimte op 22 graden te koelen d.m.v. een airco. IN de winter wordt deze uitgezet.
Benutten van zoveel mogelijk restwarmte. Het energetische warmtegebruik is al gauw een factor 3 hoger dan het elektra gebruik en alle energie gaat uiteindelijk verloren als warmte. Het betekent dat hergebruik van restwarmte al snel interessant is indien beschikbaar.	In onderzoek

Mobiliteit:

Elektrisch rijden stimuleren	In juli 2019 is de eerste elektrische auto aangeschaft. In 2020 de 2e. In 2021 zijn er zelfs 2 nieuwe EV's aangeschaft. Jaarlijks 1 extra elektrische auto ipv een auto op conventionele brandstof. Wordt gestimuleerd. Maar het moet haalbaar zijn i.v.m. beschikbare laadmogelijkheden en stroom. We hebben op dit moment laadpalen geplaatst bij werknemers thuis.
------------------------------	---

Onderzoek naar elektrische bedrijfsbussen	Er is een elektrische bus aangeschaft. Een tweede onderzoek is uitgevoerd naar elektrische bussen & vrachtwagens in combinatie met beschikbare stroom. Dit is in een energie paspoort gegoten. Hierin staan de bevindingen en aanbevelingen voor de elektrificatie van het wagenpark van Technobeton in de vorm van deze laadtoets voor de locatie Wessem.
Uitbreiden B20 diesel gebruik	in uitvoering
Thuis werken stimuleren	In uitvoering
Video conference inrichten tussen Rotterdam en Wessem	Uitgevoerd maart 2020
Vervangen aggregaten voor nieuwe aggregaat stage 5	uitvoering begin 2021

Scope 3:

Optimalisatie van de ESCO joint 60s	implementatie in boekjaar 2023-2024
Door ontwikkelen van ERS top-down methode(n)	on hold
Ontwikkelen nieuw type voegovergang Thormajoint	Implementatie boekjaar 2023-2024
Plaatsen battery pack in Wessem	Eind 2024/ Begin 2025 wordt er een battery pack geplaatst. Dit om de energie van de zonnepanelen op te slaan. Daarnaast is het ook een energie-managementsysteem, die in dal- en piekmomenten handelt.

Door deze energiebeoordeling periodiek op te stellen kan steeds duidelijk benoemd worden in welke fase een bepaalde aanbeveling c.q. advies zich bevindt. Op het moment dat besloten wordt om tot implementatie over te gaan kan deze

worden opgenomen als maatregel met de inschatting van de te verwachten besparing en het implementatiemoment. Na invoering zal in deze energiebeoordeling vastgesteld worden of de maatregel effectief is geweest conform de gestelde uitgangspunten.