

# Energie Management Plan

t.b.v CO<sub>2</sub>-prestatieladder  
certificering van Dutch  
Boosting Group



## Inhoud

Versiegeschiedenis 3

### **INLEIDING..... 4**

Leeswijzer 4

Beschrijving organisatie 4

Cyane organisatiestructuur 4

Organisatorische grenzen 5

Projecten met gunningsvoordeel 6

Taken en verantwoordelijkheden 7

### **INZICHT: CO<sub>2</sub> EMISSIE-INVENTARIS..... 7**

Overzicht energiestromen en -verbruikers 7

CO<sub>2</sub>-emissies (Scope 1, Scope 2 & Business travel) 8

### **REDUCTIE: ENERGIEMANAGEMENT ACTIEPLAN .....12**

Doelstellingen 13

Maatregelen 15

### **TRANSPARANTIE: COMMUNICATIEPLAN ..... 20**

Identificatie belanghebbenden 20

Beschikbare communicatiemiddelen 20

Communicatieplan Intern 21

Communicatieplan Extern 21

Actieplan en stuurcyclus 22

Onafhankelijke (interne) controle 22

### **PARTICIPATIE SECTOR- EN KETENINITIATIEVEN..... 23**

**Inventarisatie sector- en keteninitiatieven 23**

**Actieve deelname lopende initiatieven 23**







**Kennis-hub Duurzaamheid 23**

**Vrijgemaakt budget 23**

**BIJLAGE A: ISO 14064-1 ..... 24**

**ISO 14064-1 24**

### Versiegeschiedenis

Versie	Veranderingen	Opgesteld door	Akkoord en gecontroleerd door
V1 (werkversie, juni 2022)	Opstellen document	Derk, Ruben, Jelle Staal en Jules	Jules 
V1.1 (na consultatie bedrijfsvenster 1 juli 2022)	Beschrijving cyaan, maatregellijst update, collectieve ondertekening	Derk, Ruben, Jelle Staal en Jules	Jules 
V2 (na interne audit)	Beschrijving CO <sub>2</sub> -booster verantwoordelijkheden, stuurcyclus verder beschreven, comments verwerken voor fase 1 audit	Jules	Keimpe 
V3 (na pre-audit DNV, voorbereiding definitieve eerste audit)	Verwerking punten pre-audit	Derk, Ruben, Jelle Staal en Jules	Jules 
V3.1 (na audit DNV)	Toegevoegd: Onzekerheid pandverbruik, doelstelling alternatieve brandstoffen, vermelding koplopersambitie	Jules	Ruben 
V4 (voor hercertificering, zomer 2023)	Toegevoegd: Data update 2022 en inzichten, verslaglegging NLCO2NEUTRAAL, update maatregellijst, update verhuizing en organizational boundaries	Jules	Ruben 

## INLEIDING

Voor u ligt het Energie Management Plan (EMP) van de Dutch Boosting Group (DBG), opgesteld volgens de richtlijnen beschreven in ISO 14064-1 (zie Bijlage A voor een overzicht). Vooropgesteld is dit document opgesteld t.b.v. het certificeren van DBG op de CO<sub>2</sub>-prestatieladder niveau 3. Daarnaast dient het document ter vergroting van het bewustzijn over de CO<sub>2</sub>-emissies gerelateerd aan onze activiteiten, voor zowel eigen collega's als externen.

### Leeswijzer

Dit document is volgens de vier pijlers van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder ingericht: Inzicht, Reductie, Transparantie en Participatie. In deze Inleiding is een korte beschrijving van onze organisatie en wordt beschreven wat er binnen de organisatorische grenzen valt voor deze certificering. In het hoofdstuk Inzicht maken we de scope 1&2 emissies inzichtelijk door emissiedata van de afgelopen jaren te presenteren. In Reductie wordt de data beschreven in Inzicht omgezet tot actie: hier worden de doelstellingen van DBG, de te ondernemen maatregelen en hun stuurcyclus beschreven. In het hoofdstuk Transparantie wordt de manier van communiceren over de CO<sub>2</sub>-prestatieladder beschreven. In het laatste hoofdstuk, Participatie, wordt de inspanningen omschreven die DBG zal ondernemen om te participeren in de CO<sub>2</sub>-prestatieladder.



### Beschrijving organisatie

In 2013 begon Dutch Boosting Group als 2ndSense. Inmiddels zijn we met zo'n 45 mensen. Als [Dutch Boosting Group](#) willen wij bijdragen aan waardevolle, toekomstbestendige oplossingen voor mens en omgeving. Alles wat we doen, doen we met groot besef van verantwoordelijkheid voor mensen en omgeving: duidelijk, duurzaam en dynamisch. Zo geven we complexe projecten van klanten een boost. Dat is onze definitie van zinvol werken.

Dutch Boosting Group is voor overheden en organisaties partner voor advies en projectmanagement van uitdagende projecten. Dat betekent samenwerken met klanten, mensen in de omgeving en collega's. Mensenwerk dus! We combineren een vaste methodiek (Systems Engineering), inhoudelijke kennis en betrokkenheid. Met onze aanpak zorgen we voor overzicht en duidelijkheid in grote projecten. Wij zorgen voor vernieuwing, verbetering en versnelling in complexe projecten voor infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid en energietransitie.

### Cyane organisatiestructuur

Dutch Boosting Group is niet gestructureerd als de meeste organisaties. Binnen onze organisatie zijn er geen managers of functietitels, maar zijn we ingericht volgens het cyane organisatiemodel van Frederic Laloux<sup>1</sup>. Elke

<sup>1</sup> Voor meer informatie over het cyane organisatiemodel, zie bijvoorbeeld deze blog van Het Eerste Huis: [Reinventing Organizations methode | Het Eerste Huis](#)

Booster (hoe we onze collega's noemen) is anders, maar we zijn allemaal bewust, bevlogen en dynamisch. Als cyane organisatie werken we zonder functietitels en hiërarchie. Op deze manier kunnen we zorgen dat taken worden opgepakt door degenen die daar het beste in zijn. Wij geloven dat dit bijdraagt aan de heiligheid van onze organisatie en het werkplezier van onze Boosters.

Wat ons bindt is een algeheel doel, beschreven in onze purpose:

## **WIJ DRAGEN BIJ AAN WAARDEVOLLE TOEKOMSTBESTENDIGE OPLOSSINGEN VOOR MENS EN OMGEVING**

Onze cyane structuur heeft enkele gevolgen voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder:

- We hebben geen 'hoger management' die onderstaande plan kan onderschrijven. In plaats daarvan hebben we alle collega's gevraagd hun handtekening onder dit plan te zetten. Dit is in de zomer van 2022 gebeurt.
- Voor het opstellen van dit plan en bijbehorende documentatie omtrent CO<sub>2</sub>-emissies en de prestatieladder-certificering is een werkgroep opgezet bestaande uit: Derk Voorin Holt, Jelle Staal, Ruben Offringa en Jules van Liefland. Na de eerste versie is er feedback opgehaald bij het Bedrijfsvenster<sup>2</sup>, en de interne controle is gedaan door onze Booster Kwaliteit (Keimpe Oenema).
- Voor het onderhouden van het energiemangementplan en de prestatieladder-certificering is er een nieuwe taak in het leven geblazen: CO<sub>2</sub>-booster. Vanaf 2022 zal Jules van Liefland de CO<sub>2</sub>-booster van DBG zijn.

### **Organisatorische grenzen**

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de organisatorische grens is bepaald van Dutch Boosting Group ten behoeve van het bepalen van de CO<sub>2</sub> uitstoot.

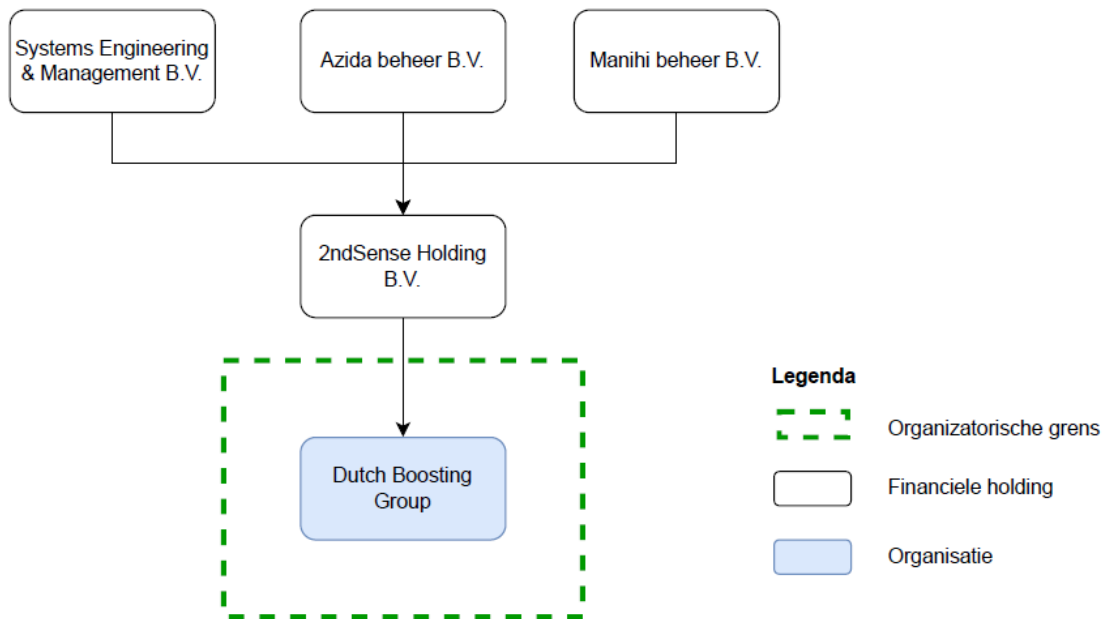
De organisatorische grens van Dutch Boosting Group (KvK-nummer 09216835) is bepaald aan de hand van de operationele controle methode zoals beschreven in het Green House Gas Protocol (GHG-protocol) en het 'CO<sub>2</sub> Prestatieladder Handboek 3.1'.

De Dutch Boosting Group valt juridisch gezien onder de financiële holding 2ndSense Holding B.V. Naast de Dutch Boosting Group bevat de 2ndSense Holding geen dochtermaatschappijen waar een financieel meerderheidsbelang in wordt gehouden of operationele controle over bestaat.

Het organogram in Figuur 1 geeft de organisatiestructuur weer van de 2nd Sense Holding B.V.. De 2ndSense Holding B.V. is ondergebracht onder drie andere financiële holdings: Systems Engineering & Management B.V., Azida Beheer B.V. en Manihi Beheer B.V.. Aangezien er onder de financiële holdings, inclusief 2ndSense Holding B.V. geen operaties plaats vinden, en dus geen CO<sub>2</sub> uitstoot plaatsvind, worden deze niet meegenomen op het CO<sub>2</sub> prestatieladder certificaat. De organisatorische grens omvat dus alleen de operaties uitgevoerd door Dutch Boosting Group.

---

<sup>2</sup> Wekelijkse bijeenkomst van de Booster Organisatie, Booster Markt en onze Vaandeldrager waarin grotere thema's besproken worden en advies gevraagd wordt door collega's.



**Figuur 1:** Organogram 2ndSense Holding B.V. / Dutch Boosting Group t.b.v. bepaling organisatorische grenzen

Dutch Boosting Group heeft twee kantoorlocaties te Utrecht en Groningen:

Kantoor Utrecht	Kantoor Groningen
Rotsoord 3a 3523CL Utrecht	Helperpark 276-5 9723ZA Groningen

### Organisatorische grenzen: kantoor Utrecht en ChangeKitchen

Per juli 2023 houdt DBG kantoor samen met [ChangeKitchen](#) in Utrecht. Dit is een samenwerking tussen verschillende partijen die actief zijn op het gebied van organisatieontwikkeling en -verandering. De organisatorische grenzen zijn volgens bovenstaande methode ongewijzigd, maar dat neemt niet weg dat er in de toekomst mogelijk een bredere samenwerking tot stand komt en er met andere organisatorische grenzen naar deze certificering gekeken dient te worden. ChangeKitchen is momenteel niet gecertificeerd op de CO<sub>2</sub>-prestatieladder, maar er wordt momenteel onderzocht of het gezamenlijk halen van deze certificering mogelijk en wenselijk is.

Tot die tijd wordt er pragmatisch omgegaan met de verplichtingen die vanuit de certificering voortvloeien in combinatie met de ChangeKitchen samenwerking. Zo worden de emissies die voortvloeien uit het gezamenlijk kantoorgebruik volledig opgenomen in de CO<sub>2</sub>-rapportering van DBG en worden maatregelen ook breder uitgevoerd.

### Projecten met gunningsvoordeel

DBG heeft geen projecten behaald met gunningsvoordeel. Wanneer dit in de toekomst het geval is, zal deze sectie een overzicht geven van de projecten op basis van gunningsvoordeel

## Taken en verantwoordelijkheden

Om te borgen dat er aan de eisen vanuit de SKAO omtrent de certificering voldaan wordt, worden hieronder enkele taken en verantwoordelijkheden beschreven. In dit document wordt op verschillende plekken verwezen naar deze verantwoordelijke partijen, welke verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van de taken.

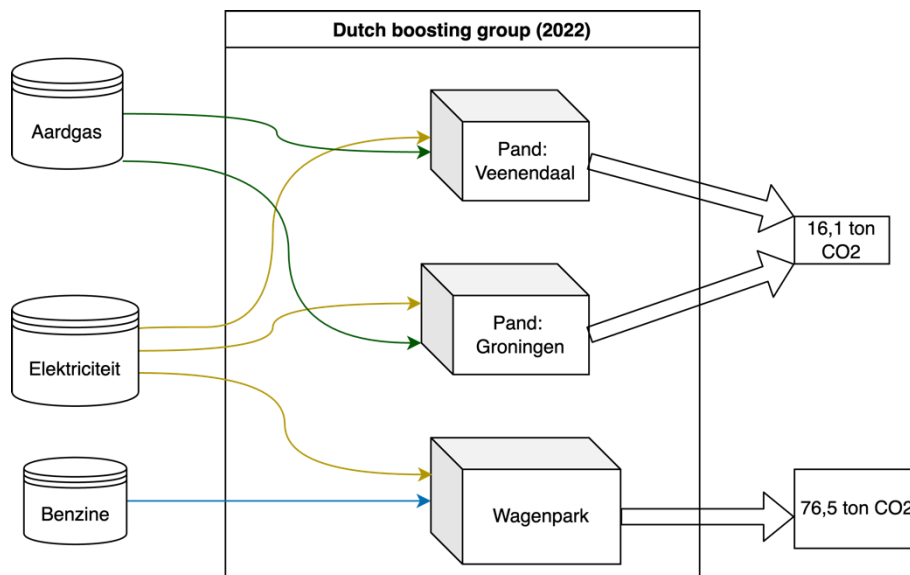
Taak	Verantwoordelijke
Ondersteuning administratieve gedeelte CO <sub>2</sub> prestatieladder certificering (data verzamelen, contacten bijhouden, facturering)	Office management
Uitvoeren van maatregelen met 'Office management' als verantwoordelijke	
Uitvoeren van maatregelen met 'HR' als verantwoordelijke	HR
Overzien voortgang maatregelen, intern aanspreekpunt, collega's betrokken houden	CO <sub>2</sub> – booster
Hercertificering (up-to-date houden documentatie, borging van certificaat, deelname initiatief etc.)	
Borgen interne kwaliteit en auditprocessen	Kwaliteit – booster

## INZICHT: CO<sub>2</sub> EMISSIE-INVENTARIS

In het hoofdstuk Inzicht gaat dit energiemanagement plan verder in op de energiehuishouding van DBG. Dit wordt gedaan middels een overzicht van energiestromen en een emissie-inventaris in scope 1, scope 2 en business travel, over de periode 2019 tot 2022.

### Overzicht energiestromen en -verbruikers

De energiestromen zijn inzichtelijk gemaakt de flowchart weergegeven in Figuur 2. Om onze activiteiten uit te voeren, beschikken wij over een tweetal kantoren in Groningen/Utrecht en gebruiken onze collega's veelal het OV of een leaseauto om op locatie te komen. De panden gebruiken aardgas en elektriciteit voor verwarming en licht, de auto's zijn momenteel een mix van elektrische-, hybride- en benzineauto's. In de flowchart zijn de uitstootgegevens van 2022 weergegeven. De energiestromen zijn sindsdien niet veranderd. Wel is het kantoor in Veenendaal sindsdien vervangen door die in Utrecht, en zijn de hoeveelheden CO<sub>2</sub>-emissies anders. Deze worden hieronder verder beschreven.



**Figuur 2:** Een overzicht van de energiestromen binnen Dutch Boosting Group met daarbij de verschillende bronnen van CO<sub>2</sub> uitstoot.

## CO<sub>2</sub>-emissies (Scope 1, Scope 2 & Business travel)

De emissie-inventaris voor scope 1, scope 2 & business travel staat hieronder beschreven. Onder scope 1 valt de directe CO<sub>2</sub> uitstoot van middelen op naam van DBG (bijvoorbeeld het lease wagenpark) en onder scope 2 valt de indirecte uitstoot waarbij er CO<sub>2</sub> is uitgestoten, bijvoorbeeld bij de opwekking van de elektriciteit die we in de panden gebruiken. Als laatste is ook de business travel in kaart gebracht. Dit betreft in het geval van DBG de gedeclareerde kilometers gemaakt met privéauto's, zowel elektrische als benzineauto's. Business travel staat apart vermeld omdat dit geen uitstoot betreft van middelen in eigendom van DBG maar wordt wel meegenomen aangezien deze kilometers zakelijk gereden zijn voor DBG. Hieronder vallen kilometers gemaakt met een privéauto maar bijvoorbeeld ook aandeelhouders met een eigen financial leaseconstructie. Alle gegevens van de jaren 2019, 2020, 2021 en 2022 staan beschreven in Tabel 1 tot en met Tabel 4. Tabel 5 geeft een totaaloverzicht met daarbij de voortgang in 2022 ten opzichte van 2019. De conversiefactoren van energetische eenheden naar ton CO<sub>2</sub> zijn afkomstig van de CO<sub>2</sub> emissiefactoren [website](#). Daarnaast zijn voor deze certificering enkel 'reguliere' CO<sub>2</sub>-emissies meegenomen waarbij andere BKG-groepen (zoals CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, NF<sub>3</sub> of SF<sub>6</sub>) en biogene CO<sub>2</sub>-emissies of opnames buiten de scope vallen.

De waarden voor het gas- en elektriciteitsverbruik van de panden is opgevraagd bij de pandeigenaren en zijn dus gebaseerd op de aan DBG toegerekende hoeveelheden m<sup>3</sup> gas en kWh elektriciteit. Let op dat dit *toegerekend verbruik* is: de pandbeheerders verdelen het totale energie- en gasverbruik van het pand naar rato van gehuurd oppervlak over de verschillende huurders, waaronder ons. De gegevens voor verbruik in de panden in dit document zijn daarom inschattingen op basis van de beschikbare gegevens en kunnen daarom afwijken van het daadwerkelijke verbruik en daarom de CO<sub>2</sub> uitstoot. Daarnaast zijn, op het moment van schrijven, de verbruiksgegevens van het pand in Veenendaal voor 2022 nog niet beschikbaar. Daarom is ervoor gekozen om dezelfde hoeveelheden gas en elektriciteit als in 2021 aan te nemen voor dit pand om een zo toch accuraat mogelijk beeld te kunnen geven van het absolute verbruik door de jaren heen.

Het brandstofverbruik bedrijfsmiddelen voor zowel elektrische als hybride- en benzineauto's is opgevraagd bij de verschillende leasemaatschappijen. De waardes in Tabel 1 tot en met Tabel 4 zijn dan ook de daadwerkelijk



getankte of geladen hoeveelheden. Ook zijn de zakelijk gereden kilometers met een privéauto meegenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen elektrische en benzineauto's.

Als referentiejaar is het jaar 2019 genomen. De voornaamste reden hiervoor is dat dit het meest recente 'normale' jaar was aangezien 2020 en 2021 sterk beïnvloed werden door de COVID-19 pandemie. Dit laatste is ook terug te zien in de uitstootgegevens van 2020 en 2021. Het aantal gereden kilometers met zowel leaseauto's als privéauto's is drastisch minder in deze jaren. Uit de data blijkt dat deze bron een groot aandeel van de totale uitstoot vertegenwoordigt (>90% in 2019). De gegevens van 2022 zullen daarom een accurater beeld geven van de voortgang in CO<sub>2</sub>-reductie van DBG ten opzichte van voor de pandemie.

Een duidelijke verandering voor DBG in 2022 ten opzichte van 2019 is het aandeel elektrische auto's in het wagenpark. Dit aantal is namelijk aanzienlijk gestegen terwijl het aantal benzineauto's, met het daarbij horende aandeel in de totale CO<sub>2</sub> uitstoot, is gedaald. Dit is ook terug te zien in Tabel 1 & Tabel 4 en Figuur 3. Daarnaast is ervoor gekozen om de totale uitstoot per jaar ook uit te drukken in uitstoot per FTE<sup>3</sup>. Op deze manier kunnen de verschillende jaren beter met elkaar vergeleken worden binnen een snelgroeiende organisatie als DBG, aangezien de uitstoot voor een groot deel afhankelijk is van het aantal collega's met een (lease)auto. Ook kan de totale uitstoot per FTE beter vergeleken worden met andere bedrijven in deze sector en daarbuiten.

Kijkende naar de verschillen in 2022 ten opzichte van 2021, kunnen een aantal zaken worden geconcludeerd. De totale uitstoot is verdubbeld in 2022 ten opzichte van 2021 en gestegen naar bijna evenveel als het referentiejaar 2019. De reden hiervoor is de groei in het aantal werknemers en de toename in het aantal gereden kilometers met zowel de leaseauto's als zakelijke kilometers met privéauto's. 2022 is, na de pandemiejaren, weer beter te vergelijken met het referentiejaar 2019. In Tabel 5 is te zien dat de uitstoot per FTE wel is gestegen ten opzichte van 2021 maar nog altijd in lijn is met de reductiedoelstelling ten opzichte van 2019. De uitstoot afkomstig van de huisvesting toont nauwelijks verandering tussen 2021 en 2022.

**Tabel 1:** Het overzicht van de CO<sub>2</sub>-emissies van 2019 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2019.

Overzicht CO <sub>2</sub> -Emissies 2019					
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2019
Gasverbruik	3230,0	m <sup>3</sup>	1890	6,1	6,0%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	17871,9	Liter	2740	49,0	48,2%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	6907,06	Liter	3230	22,3	22,0%
			<b>Totaal scope 1</b>	<b>77,4</b>	<b>76,2%</b>
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2019
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	1259,2	kWh	649	0,8	0,8%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	13735,4	kWh	649	8,9	8,8%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0	kWh	75	0	0,0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	0	kWh	0	0	0,0%
			<b>Totaal scope 2</b>	<b>9,7</b>	<b>9,6%</b>
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2019
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	34098	km	220	7,5	7,4%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	64700	km	107	6,9	6,8%
			<b>Totaal business travel</b>	<b>14,4</b>	<b>14,2%</b>
<b>Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel</b>				<b>101,5</b>	

<sup>3</sup> Full-time Equivalent, dit komt overeen met een volledige werkweek van één werknemer (40 uur).

**Tabel 2:** Het overzicht van de CO<sub>2</sub>-emissies van 2020 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2020.

Overzicht CO <sub>2</sub> -Emissies 2020					
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2020
Gasverbruik	3430,4	m <sup>3</sup>	1884	6,5	11,6%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	10135,9	Liter	2740	27,8	50,0%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	1346,48	Liter	3230	4,3	7,8%
			<b>Totaal scope 1</b>	<b>38,6</b>	<b>69,4%</b>
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2020
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	7171,8	kWh	556	4,0	7,2%
Electriciteitsverbruik - grijze stroom	12949,9	kWh	556	7,2	13,0%
Electriciteitsverbruik - biomassa	0	kWh	75	0,0	0,0%
Electriciteitsverbruik - groene stroom	0	kWh	0	0,0	0,0%
			<b>Totaal scope 2</b>	<b>11,2</b>	<b>20,1%</b>
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2020
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	13351	km	195	2,6	4,7%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	34736	km	92	3,2	5,8%
			<b>Totaal business travel</b>	<b>5,8</b>	<b>10,4%</b>
<b>Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel</b>				<b>55,6</b>	

**Tabel 3:** Het overzicht van de CO<sub>2</sub>-emissies van 2021 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2021.

Overzicht CO <sub>2</sub> -Emissies 2021					
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2021
Gasverbruik	3833,4	m <sup>3</sup>	1884	7,2	12,8%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	9501,6	Liter	2784	26,5	46,8%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	0	Liter	3262	0,0	0,0%
			<b>Totaal scope 1</b>	<b>33,7</b>	<b>59,5%</b>
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2021
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	13348,8	kWh	556	7,4	13,1%
Electriciteitsverbruik - grijze stroom	16302,9	kWh	556	9,1	16,0%
Electriciteitsverbruik - biomassa	0	kWh	75	0,0	0,0%
Electriciteitsverbruik - groene stroom	0	kWh	0	0,0	0,0%
			<b>Totaal scope 2</b>	<b>16,5</b>	<b>29,2%</b>
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2021
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	17636	km	195	3,4	6,1%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	32120	km	92	3,0	5,2%
			<b>Totaal business travel</b>	<b>6,4</b>	<b>11,3%</b>
<b>Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel</b>				<b>56,6</b>	

**Tabel 4** Het overzicht van de CO<sub>2</sub>-emissies van 2021 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2022.

Overzicht CO <sub>2</sub> -Emissies 2022					
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2022
Gasverbruik	3216,6	m <sup>3</sup>	2085	6,7	7,2%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	13055,8	Liter	2784	36,3	39,3%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	0	Liter	3262	0,0	0,0%
			<b>Totaal scope 1</b>	<b>43,1</b>	<b>46,5%</b>
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2022
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	53421,9	kWh	427	22,8	24,6%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	17971,5	kWh	523	9,4	10,2%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0	kWh	44	0,0	0,0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	0	kWh	0	0,0	0,0%
			<b>Totaal scope 2</b>	<b>32,2</b>	<b>34,8%</b>
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO <sub>2</sub> per eenheid)	Uitstoot (ton CO <sub>2</sub> )	Aandeel totale uitstoot 2022
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers benzine	55925	km	193	10,8	11,7%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	76524	km	85	6,5	7,0%
			<b>Totaal business travel</b>	<b>17,3</b>	<b>18,7%</b>
<b>Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel</b>				<b>92,6</b>	

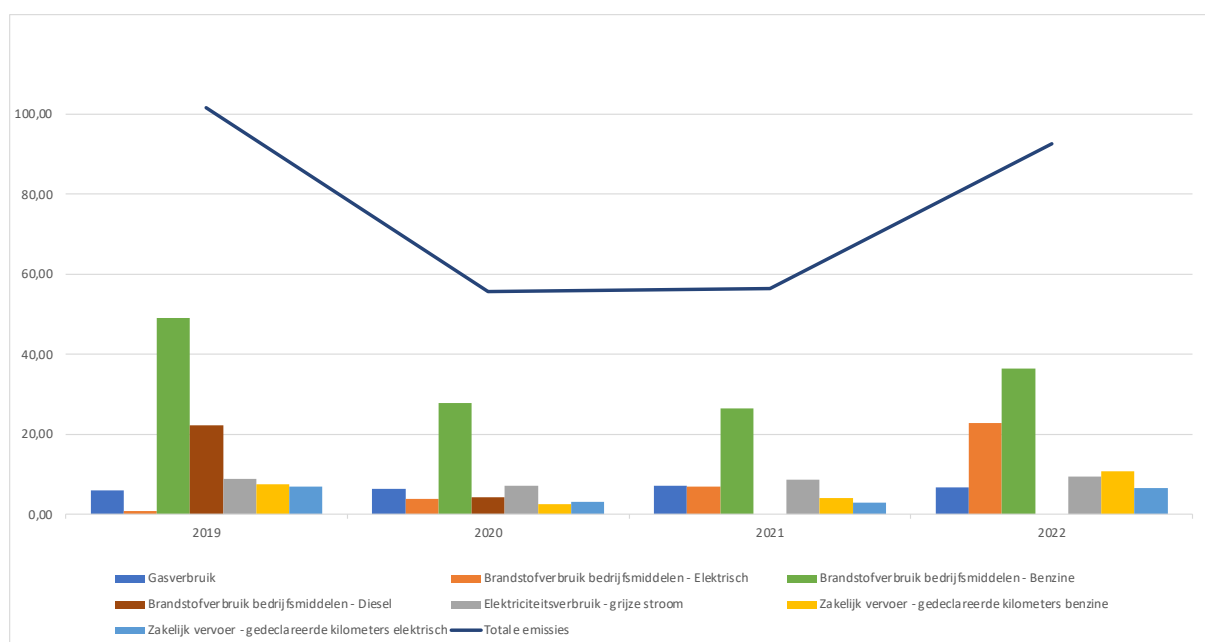
**Tabel 5:** Het totale overzicht van de jaarlijkse CO<sub>2</sub>-emissies inclusief de voortgang ten opzichte van het basisjaar 2019.

Voortgang jaarlijkse CO <sub>2</sub> -Emissies (ton CO <sub>2</sub> )					
Type emissiestromen scope 1	2019	2020	2021	2022	2022 vs 2019
Gasverbruik	6,10	6,46	7,14	6,71	10%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	48,97	27,77	26,45	36,35	-26%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	22,31	4,35	0,00	0,00	-100%
<b>Totaal scope 1</b>	<b>77,38</b>	<b>38,58</b>	<b>33,60</b>	<b>43,05</b>	<b>-44%</b>
<b>Totaal scope 1 per FTE</b>	<b>3,36</b>	<b>1,64</b>	<b>1,39</b>	<b>1,36</b>	<b>-59%</b>
Type emissiestromen scope 2	2019	2020	2021	2022	2022 vs 2019
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	0,82	3,99	6,98	22,81	2691%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	8,91	7,20	8,72	9,40	5%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0,00	0,00	0,00	0,00	0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	0,00	0,00	0,00	0,00	0%
<b>Totaal scope 2</b>	<b>9,73</b>	<b>11,19</b>	<b>15,70</b>	<b>32,21</b>	<b>231%</b>
<b>Totaal scope 2 per FTE</b>	<b>0,42</b>	<b>0,48</b>	<b>0,65</b>	<b>1,02</b>	<b>141%</b>
Type emissiestromen Business travel	2019	2020	2021	2022	2022 vs 2019
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers benzine	7,50	2,60	4,16	10,79	44%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	6,92	3,20	2,96	6,50	-6%
<b>Totaal business travel</b>	<b>14,42</b>	<b>5,80</b>	<b>7,12</b>	<b>17,30</b>	<b>20%</b>
<b>Totaal business travel per FTE</b>	<b>0,63</b>	<b>0,25</b>	<b>0,29</b>	<b>0,55</b>	<b>-13%</b>
	2019	2020	2021	2022	2022 vs 2019
<b>Totale emissies</b>	<b>101,54</b>	<b>55,57</b>	<b>56,41</b>	<b>92,56</b>	<b>-9%</b>
<b>Aantal FTE</b>	<b>23,01</b>	<b>23,49</b>	<b>24,17</b>	<b>31,60</b>	<b>37%</b>
<b>Totale emissies per FTE</b>	<b>4,41</b>	<b>2,37</b>	<b>2,33</b>	<b>2,93</b>	<b>-34%</b>
Absolute voortgang totaal	100%	55%	56%	91%	
Absolute voortgang per FTE	100%	54%	53%	66%	
Verwachting doelstelling per FTE (-73%)	100%	88%	76%	64%	

In Tabel 5 en Figuur 3 is duidelijk te zien dat de totale CO<sub>2</sub>-emissies per FTE in 2022 zijn gedaald ten opzichte van 2019. Dit kan grotendeels worden toebedeeld aan de reductie van het aantal kilometers gemaakt met benzineauto's. Uit onze analyse blijkt dat in 2022 meer dan 50% van alle leaseauto's binnen DBG elektrisch aangedreven zijn. Het is daarom ook de verwachting dat de daling in CO<sub>2</sub>-emissies zal worden doorgezet, ondanks het wegvallen van de reisbeperkingen van de COVID-19 pandemie.

In Tabel 5 staan ook de totale emissies per FTE vermeld. Het aantal is gebaseerd op het opgeteld aantal FTE's binnen DBG. De ambitie van DBG is om te groeien in het aantal werknemers en het aantal FTE is het afgelopen jaar dan ook flink gestegen. Namelijk 23,0 in 2019, 23,5 in 2020, 24,2 in 2021 en 31,6 in 2022. De stijging in totale CO<sub>2</sub>-emissies wordt daarom beter weergegeven per FTE. Daar is nog altijd een reductie te zien die in lijn is met de doelstelling voor 2025. Daarnaast staat ook de voortgang in totale CO<sub>2</sub>-emissies ten opzichte van het basisjaar 2019 vermeld in Tabel 5. De doelstelling vermeld in dit Energiemanagementplan van 73% reductie in 2025 betekent een verwachte reductie van afgerond 12% per jaar vanaf 2019.

De data in dit document geeft een accuraat beeld van de totale uitstoot van DBG binnen de drie scopes. Alle getallen en berekeningen zijn gebaseerd op echte data en bevatten weinig tot geen aannames. Een uitzondering is de aanname voor het gas en elektriciteitsverbruik van het pand in Veenendaal, welke tot op heden nog onbekend zijn. Daarnaast is er de aanname voor de uitstoot van de gedeclareerde kilometers met privéauto's. Hiervoor is de conversiefactor van de CO<sub>2</sub> emissiefactoren [website](#) gebruikt en daarbij is dus geen rekening gehouden met de individuele uitstootverschillen met auto. Aangezien beide aannames gezien kunnen worden als accurate benadering verwachten wij dat de impact hiervan op de betrouwbaarheid van deze emissie-inventaris verwaarloosbaar zullen zijn.



**Figuur 3:** De CO<sub>2</sub>-emissies per categorie en het totaal van 2019 tot en met 2022.

## REDUCTIE: ENERGIEMANAGEMENT ACTIEPLAN

Het hoofdstuk Reductie beschrijft de doelen en maatregelen die DBG heeft opgesteld ten behoeve van het verminderen van de CO<sub>2</sub> footprint en het vergroten van het bewustzijn omtrent dit thema. Hieronder wordt CO<sub>2</sub> reductiedoel verder beschreven, alsmede de maatregelen die dit doel zullen dienen. Ten slotte wordt de stuurcyclus en bijbehorende interne controle beschreven.

## Doelstellingen

Binnen Dutch Boosting Group zijn we groot voorstander van het uitspreken van ambitie en systeemdenken. Systeemdenken voor ons betekent dat het geheel meer kan zijn dan de som der delen, wanneer de juiste aandacht besteed wordt aan de toekomstbestendigheid en inpassing van een opgave. Zo kijken wij ook naar de CO<sub>2</sub>-prestatieladder. Ons doel is vooropgesteld om een toekomstbestendige organisatie te zijn voor mens en omgeving, waarbij meervoudige waardecreatie voor ons centraal staat. Onze doelstellingen zijn daarom niet alleen gericht op het reduceren van de eigen CO<sub>2</sub>-emissies, maar ook op bewuste omgaan met de emissie-impact van keuzes.

### **CO<sub>2</sub>-reductie**

Dutch Boosting Group heeft als doel gesteld om in 2025, 73% CO<sub>2</sub> uitstoot te reduceren per FTE ten opzichte van het referentiejaar 2019. Gezien DBG ook de ambitie heeft om snel te groeien, verbinden we de CO<sub>2</sub>-emissies aan het aantal FTE. Dit geeft de mogelijkheid om een eerlijke vergelijking te maken tussen de jaren. Om een zo accuraat mogelijk inschatting te kunnen maken van het aantal FTE in 2025 is uitgegaan van een groei 6 FTE per jaar ten opzichte van de meest recente data uit 2021 op het moment van vaststellen van het reductiedoel. Dit komt neer op een groei van 24,2 FTE in 2021 naar 48,2 FTE in 2025. Deze groei is in lijn met de ambities van DBG. Belangrijk hierbij te vermelden is dat ervan uit is gegaan van het scenario waarin iedere nieuwe werknemer kiest voor een elektrische leaseauto. Aangezien de verhuizing naar Utrecht en de daarbij horende verbetering in bereikbaarheid met het OV, is de verwachting dat een groter aandeel van de (nieuwe) werknemers zullen kiezen voor het OV. Toch houden we bij de reductiedoelstelling het minst gunstige scenario aan om toch op een haalbaar reductiedoel uit te komen. De groei in FTE wordt ook beschreven Tabel 6.

Hieronder worden de reductie doelstellingen verder gespecificeerd door een opdeling in de drie eerdergenoemde scopes. De directe emissies, de indirecte emissies, en de business travel. Alle uitstoot gegevens en de prognoses voor 2025 staan beschreven in Tabel 6.

#### *Scope 1 "Directe emissies"*

De directe emissies van DBG zijn te verdelen over twee posten, namelijk gasverbruik van de huisvesting, en brandstofgebruik van (lease) auto's. De ambitie voor huisvesting is om de CO<sub>2</sub> uitstoot niet hoger is in 2025 dan het gemiddelde van 2019 t/m 2021, ondanks de groei van het aantal FTE. Dit betekent dat wij verwachten, dankzij de maatregelen beschreven in het volgende hoofdstuk, niet meer te gaan verbruiken in de panden met meer werknemers en dat bij het selecteren van een nieuw (groter) pand bij een eventuele verhuizing deze ambitie in acht wordt genomen. Wat betreft de auto's is de ambitie om in 2025 de totale directe CO<sub>2</sub>-emissies te elimineren door geen auto's meer in het wagenpark te hebben die op een fossiele brandstof rijden. Dit heeft echter wel als gevolg dat emissies van het wagenpark verschuiven naar scope 2 (meegenomen het verschil in emissies tussen fossiel en elektrisch rijden). De reductie ambitie per FTE in scope 1 bedraagt hierdoor dus 96%.

In absolute cijfers betekent dit dat we van 77,4 ton uitstoot (over 23 FTE) in 2019 naar 7 ton uitstoot (over 48,2 FTE) willen gaan in 2025 voor scope 1 emissies.

#### *Scope 2 "Indirecte emissies"*

De indirecte emissies zijn ook onder te verdelen in verbruik van huisvesting en van het wagenpark. De ambitie wat betreft de absolute emissies van de huisvesting is hetzelfde als in scope 1. DBG streeft ernaar om de extra elektriciteitsvraag van nieuwe (extra) werknemers te compenseren met slimme maatregelen. Door de overstap naar elektrische auto's en de groei in aantal werknemers, verplaatst een groot deel van de totale uitstoot naar scope 2. Dit is ook terug te zien in Tabel 6. Om deze reden is de ambitie om in 2025, in scope 2, een maximale verhoging per FTE te hebben van 103% ten opzichte van 2019.

In absolute cijfers betekent dit dat we van 9,7 ton uitstoot (over 23 FTE) in 2019 naar 41,4 ton uitstoot *in scope 2* (over 48,2 FTE) in 2025 gaan. Deze maximale verhoging van 103% is gebaseerd op het huidige gemiddelde verbruik

van de elektrische auto's, doorgerekend voor het totaal aantal auto's in 2025, en het gelijk blijven van het energieverbruik van de panden ondanks de groei in het aantal werknemers.

### Scope 3 "Business travel"

Business travel gaat over alle uitstoot die komt kijken door zakelijk vervoer. Dit zijn dus gedeclareerde kilometers die daardoor onder de verantwoordelijkheid vallen van DBG. In de jaren van de coronapandemie (2020 en 2021) is het aantal gedeclareerde kilometers omlaaggegaan. Het gevolg van de pandemie is dat thuis werken en online vergaderen meer de standaard is geworden. Daar staat tegenover dat het streven is dat het bedrijf gaat groeien, waardoor er meer gedeclareerde kilometers te verwachten zijn. Om deze redenen is onze ambitie om de absolute waardes qua uitstoot hetzelfde te houden als het gemiddelde van 2019 t/m 2021. Dit resulteert in een reductie ambitie van 71% per FTE.

In Tabel 6 is de absolute uitstoot van de drie scopes, de ambitie qua groei en de reductie ambitie uitgezet. Hierin is te zien hoe DBG met de ambities per scope uitkomt op een **totale reductie ambitie van 73% uitstoot CO2 per FTE**, ondanks de verwachte toename in scope 2.

**Tabel 6:** Absolute uitstoot (in ton CO<sub>2</sub>) en gestelde doelstellingen (in procentueel verschil) per scope

Voortgang jaarlijkse CO <sub>2</sub> -Emissies (ton CO <sub>2</sub> )					Doelstelling	Absoluut verschil in ton CO <sub>2</sub>	Procentueel verschil	Procentueel verschil
Type emissiestromen scope 1	2019	2020	2021	2022	2025	2025 vs 2019	2025 vs 2019	2025 vs 2022
Gasverbruik	6,1	6,5	7,1	6,7	7,0	0,9	15%	4%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	49,0	27,8	26,5	36,3	0,0	-49,0	-100%	-100%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	22,3	4,3	0,0	0,0	0,0	-22,3	-100%	0%
<b>Totaal scope 1</b>	<b>77,4</b>	<b>38,6</b>	<b>33,6</b>	<b>43,1</b>	<b>7,0</b>	<b>-70,4</b>	<b>-91%</b>	<b>-84%</b>
<b>Totaal scope 1 per FTE</b>	<b>3,4</b>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>	<b>0,1</b>	<b>-3,2</b>	<b>-96%</b>	<b>-90%</b>
Type emissiestromen scope 2	2019	2020	2021	2022	2025	2025 vs 2019	2025 vs 2019	2025 vs 2022
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	0,8	4,0	7,0	22,8	32,4	31,6	3867%	42%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	8,9	7,2	8,7	9,4	9,0	0,1	1%	-4%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0%	0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0%	0%
<b>Totaal scope 2</b>	<b>9,7</b>	<b>11,2</b>	<b>15,7</b>	<b>32,2</b>	<b>41,4</b>	<b>31,7</b>	<b>326%</b>	<b>29%</b>
<b>Totaal scope 2 per FTE</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>0,4</b>	<b>97%</b>	<b>-18%</b>
Type emissiestromen scope 3	2019	2020	2021	2022	2025	2025 vs 2019	2025 vs 2019	2025 vs 2022
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers benzine	7,5	2,6	4,2	10,8	4,8	-2,7	-37%	-56%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	6,9	3,2	3,0	6,5	4,4	-2,6	-37%	-33%
<b>Totaal business travel</b>	<b>14,42</b>	<b>5,80</b>	<b>7,12</b>	<b>17,30</b>	<b>9,11</b>	<b>-5,31</b>	<b>-37%</b>	<b>-47%</b>
<b>Totaal business travel per FTE</b>	<b>0,63</b>	<b>0,25</b>	<b>0,29</b>	<b>0,55</b>	<b>0,18</b>	<b>-0,44</b>	<b>-71%</b>	<b>-66%</b>
Totale emissies	2019	2020	2021	2022	2025	2025 vs 2019	2025 vs 2019	2025 vs 2022
<b>Totale emissies</b>	<b>101,5</b>	<b>55,6</b>	<b>56,4</b>	<b>92,6</b>	<b>57,5</b>	<b>-44,0</b>	<b>-43%</b>	<b>-38%</b>
<b>Aantal FTE</b>	<b>23,0</b>	<b>23,5</b>	<b>24,2</b>	<b>31,6</b>	<b>49,6</b>	<b>26,6</b>	<b>116%</b>	<b>57%</b>
<b>Totale emissies per FTE</b>	<b>4,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,9</b>	<b>1,2</b>	<b>-3,3</b>	<b>-74%</b>	<b>-60%</b>
Absolute voortgang totaal	100%	55%	56%	91%	57%			
Absolute voortgang per FTE	100%	54%	53%	66%	26%			
Verwachting doelstelling per FTE (73% reductie)	100%	88%	76%	64%	27%			

### CO<sub>2</sub>-bewustzijn (inzicht en transparantie)

Naast bovenstaande concrete reductiedoel committeren we ons ook aan het expliciete bewustzijn omtrent de impact die keuzes kunnen hebben op uitstoot. Het doel is om daarom halfjaarlijks onze collega's te updaten omtrent onze CO<sub>2</sub>-emissies, en hoe we samen bewustere keuzes kunnen maken. Hiertoe willen we onze collega's de tools geven om zelf een afweging te maken over het effect van de trein/fiets naar kantoor pakken in plaats van de auto, thuis te werken of keuzes anderszins.

Om deze doelen te bereiken zal er een nauwere monitoring en sturing op CO<sub>2</sub>-emissies ingesteld worden. Hierdoor kunnen de gevolgen in CO<sub>2</sub>-emissies explicieter meegenomen worden in overwegingen met betrekking tot huisvesting en wagenpark, of andere toekomstige vraagstukken. Daarnaast zal er meer energie gestoken worden

in het informeren van collega's en aanmoedigen tot bewustere keuzes. De stappen richting onze doelen zijn hieronder beschreven onder Maatregelen.

### **Alternatieve brandstoffen**

Onze doelstelling voor het gebruik van alternatieve brandstoffen is om deze zoveel mogelijk in te zetten wanneer deze bijdragen aan onze reductiedoelstellingen, haalbaar zijn en voldoende impact hebben op emissies. Zoals beschreven in de maatregelen zullen we ons inzetten om groen gas en groene stroom bij onze pandbeheerders op de agenda te zetten. Hierbij plaatsen we wel de kanttekening dat de haalbaarheid hiervan valt of staat met de bereidheid van onze mede-huurders en pandbeheerders, en dat we verwachten dat significantere reductie middels de andere maatregelen behaald kan worden.

## **Maatregelen**

Om bovenstaande doelen te behalen worden maatregelen getroffen. Eerst wordt toegelicht hoe wij tot deze maatregelen zijn gekomen en vervolgens worden de maatregelen gepresenteerd.

### **Werkwijze opstellen maatregelen**

Wij hebben relevante maatregelen onderzocht aan de hand van de emissie-inventaris. Uit de emissie-inventaris blijkt het deel van het wagenpark wat rijdt op fossiele brandstof verantwoordelijk is voor het grootste deel van de emissies. Ook vermindering van het gasverbruik en elektriciteitsverbruik (grijze stroom) kunnen tot een emissie reductie leiden. Met dit uitgangspunt in gedachten is een inventarisatie van mogelijke reductiemaatregelen. De inventarisatie is hoofdzakelijk gebaseerd op twee bronnen: (1) maatregelen lijst van de SKAO en (2) input van collega's opgehaald tijdens het tweewekelijks bedrijfsoverleg, de 'hygge'. Vervolgens zijn uit deze lijst kansrijke maatregelen geselecteerd gebaseerd op de verwachte impact op de belangrijkste emissie-stromen. De haalbaarheid en relevante van de verzamelde maatregelen zijn eerst besproken met de office manager en HR. Vervolgens is de opgestelde lijst met kansrijke maatregelen voorgelegd aan het bedrijfsvenster van Dutch Boosting Group, een drietal collega's die adviseert over zaken omtrent de bedrijfsvoering van DBG. Aan de hand van de feedback van het bedrijfsvenster is de maatregelen lijst nogmaals aangescherpt en zijn de definitieve maatregelen geselecteerd.

### **Maatregelen**

Onderstaande maatregelen zijn opgedeeld in scope 1 & 2 gerelateerde emissies, en beschrijven de maatregel, het beoogde effect, de verantwoordelijke collega en de beoogde einddatum.

Algemene maatregelen voor de emissie reductie binnen het wagenpark (zowel fossiel als elektrisch) zijn nu opgenomen onder scope 1 emissie. Desalniettemin hebben deze maatregelen ook een verwachte impact op de scope 2 emissies veroorzaakt door het elektrisch aangedreven deel van het wagenpark.

Aangezien Dutch Boosting Group geen eigenaar is van de kantoorpanden in Utrecht en Groningen hebben wij hier minder vrijheid in het doorvoeren van reductiemaatregelen. De reductiemaatregelen voor het emissie uit gasverbruik en elektriciteitsverbruik voor de panden proberen de ruimte tot het doorvoeren van maatregelen die wij zelf hebben zo goed mogelijk te benutten. Daarnaast richten de maatregelen zich op het aanzetten van de pandbeheerders tot het maken van duurzame keuzes door hier het gespreken aan te gaan en te zoeken naar een constructieve samenwerkingen.

### **Ambitieniveau van de maatregelen**

De maatregelen van de SKAO die wij gaan implementeren hebben verschillende ambitieniveaus: A (achterblijver), B (middenmoot) of C (koploper). De maatregelen die geselecteerd zijn hebben uiteenlopende ambitieniveaus, maar over het algemeen is het niveau dat van onze maatregelen "middenmoot". Dit is ook in vergelijking met onze

sectorgenoten. Hoewel onze maatregelen mogelijk niet de meest ambitieuze zijn volgens de benaming van de SKAO, sturen we met onderstaande maatregelen wel op impact en hebben wij een zeer ambitieus reductiedoel in vergelijking met onze sectorgenoten.

### Scope 1: Directe emissies

'Directe emissies, of scope 1 emissies, zijn emissies die worden uitgestoten door installaties die in eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de organisatie, zoals emissies door eigen gasgebruik (in bijv. gasboilers, warmtekrachtinstallaties en ovens) en emissies door het eigen wagenpark.' – CO<sub>2</sub>-prestatieladder Handboek 3.1 (pagina 15)

Categorie	Maatregel	Beoogde effect en ambitieniveau (A/B/C)	Heeft effect op (incl. beoogd effect):	Verantwoordelijke	Beoogde einddatum en updates
Kantoor (Reductie)	1.1 Bij het afsluiten of wijzigen van huurcontracten voor kantoorruimte is verbetering van de energieprestatie van het gebouw onderdeel van de onderhandelingen. (SKAO)	Vermindering energieverbruik. (A)	Gasverbruik (onbekend)  Elektriciteitsverbruik – grijze stroom (onbekend)	Office management	Doorlopend.  Nieuwe kantoor heeft een hoger energielabel en is beter bereikbaar.
Kantoor (Reductie)	1.2 Met de pandbeheerders van de kantoren in gesprek over het afsluiten van een groen gas contract.	Onze interesse in groen gas kenbaar maken en onderzoeken of er over gegaan kan worden op groen gas leveringen. (B)	Gasverbruik (-1,1 ton CO <sub>2</sub> )	Office management	12-2022  Geen mogelijkheid bij pandbeheerder, blijft onderdeel van gesprek
Kantoor (Inzicht)	1.3 Van minimaal 75% van de kantoren wordt de hoofdmeterdata geregistreerd en jaarlijks gebenchmarkt met gelijksoortige panden (via Milieubarometer, e-nolis of vergelijkbaar). (SKAO)	Inzicht in energie verbruik vergroten en bewustwording creëren. (A)	Gasverbruik (onbekend)  Elektriciteitsverbruik – grijze stroom (onbekend)	Office management	Doorlopend  Benchmark wordt uitgevoerd bij beschikbaar komen definitieve data.



Mobiliteit (Reductie)	1.4 Vanaf 2023 moeten alle nieuwe elektrische auto's uitstoot vrij rijden (elektrisch of waterstof).	Uitstoot wagenpark verminderen. (C)	Brandstofverbruik – Benzine (100% reductie, -26,5 ton CO <sub>2</sub> )	HR	Doorlopend  Mobiliteitsbeleid is aangepast, fossiel wordt uitgefaseerd in lijn met lopende leasecontracten.
Mobiliteit (Reductie)	1.5 Onderzoeken of mobiliteitsbudget anders ingericht kan worden om duurzaam vervoer te stimuleren.	Duurzaam vervoer stimuleren. (B)	Brandstofverbruik – Benzine (onbekend)  Brandstofverbruik – Elektrisch (onbekend)  Zakelijk vervoer – gedeclareerde kilometers (onbekend)	HR	12-2022  Mobiliteitsbeleid is aangepast, en OV-kaart is nu ook een van de opties.
Mobiliteit (Reductie)	1.6 Slimmer omgaan met zomer/winter banden wissel	Zuiniger rijden. (ambitieniveau n.v.t.)	Brandstofverbruik – Benzine (onbekend)  Brandstofverbruik – Elektrisch (onbekend)  Zakelijk vervoer – gedeclareerde kilometers (onbekend)	HR	Doorlopend  Tweejaarlijkse herinneringen worden gedeeld om tijdig de banden te wisselen.
Mobiliteit (Reductie)	1.7 Werknemers stimuleren om de bandenspanning om de drie maanden te controleren om brandstof te besparen.	Uitstoot wagenpark verminderen en bewustzijn vergroten (C)	Brandstofverbruik – Benzine (onbekend)  Brandstofverbruik – Elektrisch (onbekend)  Zakelijk vervoer – gedeclareerde kilometers (onbekend)	HR	Doorlopend (elk kwartaal)
Mobiliteit (Inzicht en transparantie)	1.8 CO <sub>2</sub> uitstoot wagenpark inzichtelijk maken en resultaten halfjaarlijks met werknemers delen.	Inzicht in energie verbruik vergroten en bewustwording creëren. (n.v.t.)	Brandstofverbruik – Benzine (onbekend)  Brandstofverbruik – Elektrisch (onbekend)	Office management	Doorlopend (Half jaarlijks)  Challenge Zuinig Rijden uitgevoerd onder deze maatregel

			Zakelijk vervoer – gedeclareerde kilometers (onbekend)		
--	--	--	--	--	--

### Scope 2: Indirecte emissies

'Indirecte emissies zijn een gevolg van de activiteiten van de organisatie, maar komen voort uit bronnen die geen eigendom van de organisatie zijn en die ook niet beheerd worden door de organisatie.' – CO<sub>2</sub>-prestatieladder Handboek 3.1 (pagina 16)

Categorie	Maatregel	Beoogde effect en ambitieniveau (A/B/C)	Heeft effect op (incl. beoogd effect):	Verantwoordelijke	Beoogde einddatum
Kantoor (Reductie)	2.1 Met de gebouwbeheerder in gesprek over het gebruik en slimmer instellen van de klimaatinstallatie.	Energieverbruik verminderen (B)	Gasverbruik (onbekend) Elektriciteitsverbruik – grijze stroom (onbekend)	Office management	12-2023
Kantoor (Reductie)	2.2 Met de gebouwbeheerder in gesprek over het aanpassen van de lampen timer zodat de lampen niet overdag onnodig branden.	Energieverbruik verminderen (B)	Elektriciteitsverbruik – grijze stroom (onbekend)	Office management	12-2023
Algemeen (Transparantie)	2.3 CO <sub>2</sub> -reductie doelstellingen in het onboarding traject van nieuwe werknemers. (SKAO)	Bewustwording creëren (B)	Alle categorieën	HR	12-2022 Opgenomen in de onboarding
Algemeen (Reductie)	2.4 Bij aankoop van elektrische apparaten kiezen voor producten met het Energy Star label. (SKAO)	Energieverbruik verminderen (A)	Elektriciteitsverbruik – grijze stroom (onbekend)	Office management	Doorlopend

### Scope 3: Overige indirecte emissies

'Overige indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan als gevolg van de activiteiten van de organisatie maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom van de organisatie zijn noch beheerd worden door de organisatie. [...] Hoewel 'business travel' conform het GHG protocol een scope 3 emissie categorie is, moeten deze emissies voor de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder worden meegenomen in de emissie-inventaris voor 3.A.1.' – CO<sub>2</sub>-prestatieladder Handboek 3.1 (pagina 17)

Categorie	Maatregel	Beoogde effect en ambitieniveau (A/B/C)	Heeft effect op (incl. beoogd effect):	Verantwoordelijke	Beoogde einddatum
-----------	-----------	---	--	-------------------	-------------------

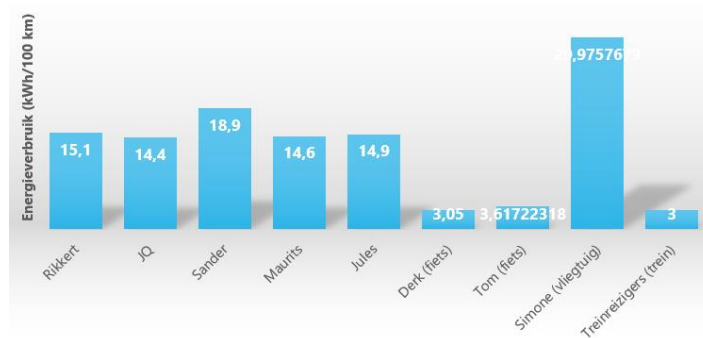
Mobiliteit (Reductie)	3.1 Bij de zoektocht naar een nieuwe locatie rekening houden met bereikbaarheid met OV.	OV gebruik stimuleren (n.v.t.)	Brandstofverbruik – Benzine (onbekend) Brandstofverbruik – Elektrisch (onbekend) Zakelijk vervoer – gedeclareerde kilometers (onbekend)	Office management	Juli 2023  Centrale kantoorlocatie gekozen met het nieuwe kantoor in Utrecht
-----------------------	---	--------------------------------	---	-------------------	--

### Challenge Zuinig Rijden

In mei 2023 is de Challenge Zuinig Rijden uitgezet door de CO2-booster. De challenge riep op om de verbruiksgegevens van de gebruikte vervoerswijze (auto, trein, vliegtuig, fiets, ...) te delen, en er kon in twee categorieën gewonnen worden. De eerste categorie betrof de grootste reductie (wie weet het meeste te besparen tijdens de challenge) en meest zuinig (wie verbruikt het minste energie per verplaatste km). De challenge is uitgezet om via een competitief element collega's bewust te maken van de impact van hun mobiliteitskeuzes en blijvende verandering teweeg te brengen.

De conclusies uit de challenge van collega's waren onder andere dat het rijgedrag enorm uitmaakt (langzaam optrekken, niet te hard rijden, uit laten rijden) en dat de trein en fiets een ordergrootte besparing kan realiseren. Enkele resultaten uit de challenge zijn in de figuur hieronder weergegeven:

Categorie: meest zuinig



Figuur 4 Resultaten CZR, categorie 2

## TRANSPARANTIE: COMMUNICATIEPLAN

Als cyane organisatie willen we niet alleen transparant zijn tussen collega's, maar ook tussen DBG en de buitenwereld. In dit hoofdstuk identificeren we belanghebbende partijen van onze communicatie-uitingen, communicatiemiddelen en beschrijven we het interne en externe communicatieplan.

### Identificatie belanghebbenden

De volgende partijen zijn geïdentificeerd als belanghebbenden bij CO<sub>2</sub>-prestatieladder-gerelateerde communicatie-uitingen. Van deze partijen worden alleen collega's als intern beschouwd.

- **Collega's (intern):** alle medewerkers van DBG. Het energiebeleid is van invloed op de bezigheden van de collega's, en daarnaast zijn zij de mensen die het beleid tot uitvoering brengen en uitdragen naar buiten.
- **Opdrachtgevers:** alle opdrachtgevers van DBG. Hun belang is weten in hoeverre de reductiedoelstellingen en -inspanningen overeenkomen met die van de opdrachtgever.
- **Opdrachtnemers/leveranciers:** partijen die in naam van DBG opdrachten uitvoeren of producten/diensten leveren. Deze hebben geen direct belang bij onze communicatie-uitingen, hoewel het wenselijk is dat zij op de hoogte zijn van wat we doen op emissiegebied.
- **SKAO:** Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen is eigenaar van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder. Het belang in onze individuele communicatie-uitingen is gering, maar de stichting heeft wel belang in het grotere geheel van gecertificeerde bedrijven en wat zij uitdragen als zijnde gecertificeerd.
- **Certificerende instellingen:** zullen onze communicatie-uitingen controleren om te kijken of we blijven voldoen aan de eisen die voor het certificaat gesteld worden.
- **Particulieren/individueen:** hebben geen direct belang bij de communicatie-uitingen, maar het geeft extra inzicht in onze bedrijfsvoering waar ze wellicht interesse in hebben.

### Beschikbare communicatiemiddelen

Dutch Boosting Group heeft de volgende middelen tot haar beschikking om bovengenoemde belanghebbenden te bereiken:

Communicatiemiddel	Doelgroep	Communicatiefrequentie
Eigen website ( <a href="http://www.dutchboostinggroup.nl">www.dutchboostinggroup.nl</a> )	Opdrachtgevers, opdrachtnemers/ leveranciers, SKAO, Certificerende instellingen of individuen	Halfjaarlijks
SKAO website ( <a href="http://www.skao.nl">www.skao.nl</a> )	Opdrachtgevers, opdrachtnemers/ leveranciers, SKAO, Certificerende instellingen of individuen	Jaarlijks (gegevens worden jaarlijks bijgewerkt op de SKAO website)
Interne communicatie (mailing of tweewekelijkse Hygge <sup>4</sup> )	Collega's	Halfjaarlijks (of vaker wanneer uitrol van bepaalde maatregelen dat nodig heeft of er anderzijds grote updates zijn)
DBG Social Media (Linkedin of Instagram)	Overig	Incidenteel (bij halfjaarlijkse update of anderzijds wanneer er iets CO <sub>2</sub> -gerelateerd te posten is)

<sup>4</sup> De Hygge ('gezelligheid' of 'knusheid' in het Deens) wordt om de week op vrijdagmiddag georganiseerd en tijdens dit uur is er, onder het genot van een borrel, ruimte voor mededelingen van collega's, terugblik/voorblik en updates over lopende projecten.

## Communicatieplan Intern

Gezien onze collega's onze toekomstgerichte purpose delen en uitdragen, is het belangrijk dat ze actief meegenomen worden in het CO<sub>2</sub>-reductie en -bewustwordingsgedeelte van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder. Zodoende is het interne communicatieplan zodanig ingericht dat collega's in ieder geval halfjaarlijks geïnformeerd worden. Tijdens deze halfjaarlijkse update wordt er teruggeblikt naar afgelopen jaar: hoe staat het met ons energiebeleid en reductiedoelstellingen, trends m.b.t. energieverbruik en hoe de maatregelen zijn verlopen (en hoe mogelijk bij te sturen). Daarnaast worden collega's ook halfjaarlijks geïnformeerd over zuiniger rijden en bijbehorende bandenspanning-check.

Echter, gezien de grootte van de organisatie en de algemene betrokkenheid van collega's bij duurzaamheidskwesities worden collega's ook tussentijds geïnformeerd wanneer er veranderingen of updates zijn over o.a. CO<sub>2</sub>-initiatieven, maatregelen, CO<sub>2</sub>-emissiedata etc.

De interne communicatieplanning is weergegeven in onderstaande tabel.

Boodschap	Middel	Frequentie	Verantwoordelijke
<b>Energiebeleid en reductiedoelstellingen</b>	Hygge	Elke 6 <sup>e</sup> maand	CO <sub>2</sub> -booster
<b>Energiegebruik en trends binnen DBG</b>	Hygge	Elke 6 <sup>e</sup> maand	CO <sub>2</sub> -booster
<b>Maatregel-update (reductie en evaluatie)</b>	Hygge	Elke 6 <sup>e</sup> maand	CO <sub>2</sub> -booster
<b>Zuinig-rijden + bandenspanning</b>	Mail	Elke 6 <sup>e</sup> maand, bij nieuwe collega's	CO <sub>2</sub> -booster
<b>Incidentele CO<sub>2</sub>-gerelateerde update</b>	Mail/Hygge	Incidenteel (indien nodig)	CO <sub>2</sub> -booster

### *Interne communicatieplanning*

## Communicatieplan Extern

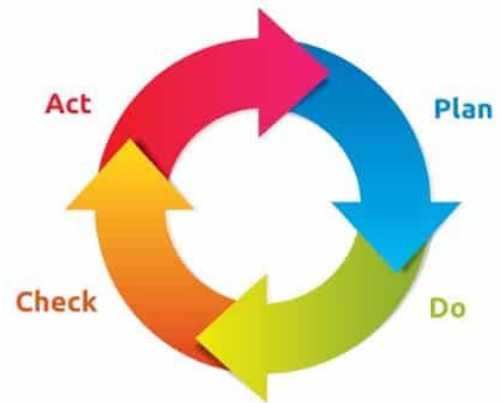
Ons communicatieplan extern volgt in grote lijnen het interne plan. Communicatie naar externen toe wordt echter uitsluitend gedaan via onze eigen website en die van de SKAO. Deze platformen zijn iets formeler en zijn geschikter om de vereiste documenten mee te delen. Grofweg bestaat de externe communicatie uit 2 momenten per jaar: een halfjaarlijkse tussenupdate en een jaarlijkse update. De halfjaarlijkse update gaat over het energiebeleid, de maatregelen en voortgang in het initiatief. De jaarlijkse update is groter met een geüpdatet energiemanagementplan, emissiedata en voortgang op maatregelen.

Uitzondering op bovenstaande zijn CO<sub>2</sub>-gerelateerde communicatie-uitingen op de social media (Linkedin en Instagram). Hier zullen wij incidenteel berichten plaatsen wanneer er geschikte content beschikbaar is. De externe communicatieplanning is weergegeven in onderstaande tabel.

Boodschap	Middel	Frequentie	Verantwoordelijke
<b>Halfjaarlijkse update (energiebeleid, maatregelen, initiatief, projecten met gunningsvoordeel)</b>	DBG website	Elke 6 <sup>e</sup> maand	CO <sub>2</sub> -booster
<b>Jaarlijkse update (emissiedata, maatregelen, initiatief, gunningsvoordeel-projecten)</b>	DBG website, SKAO website	Elke 12 <sup>e</sup> maand	CO <sub>2</sub> -booster
<b>Social media post</b>	Linkedin, Instagram	Incidenteel	Marketing-booster

## Actieplan en stuurcyclus

Om te borgen dat eerdergenoemde maatregelen genomen worden en het beoogde resultaat gerealiseerd wordt, moet er een managementsysteem ingericht worden. Dit managementsysteem beschrijft welke activiteiten in een jaar ondernomen worden door wie om het CO<sub>2</sub>-bewustzijn te verhogen en de CO<sub>2</sub>-emissie te reduceren. Ons managementsysteem is ingericht volgens de Plan, Do, Check, Act-cyclus. In deze cyclus maken we plannen m.b.t. CO<sub>2</sub>-emissies reduceren (Plan), die voeren we uit (Do), we evalueren of dit het gewenste resultaat heeft geboekt (Check) en vervolgens grijpen we in door nieuwe plannen te maken, uitvoeringsbeleid aan te passen of anderzijds actie te ondernemen (Act).



Onze cyclus is als volgt ingericht door het jaar:

- Jaarlijks: Volledige PDCA-cyclus doorlopen met als doel een geüpdatet energiemangementplan met huidige data, vernieuwde maatregelen en beoogd initiatief.
- Half-jaarlijks: 'Check' en 'Act' doorlopen met als doel het bijsturen van hoe maatregelen uitgevoerd worden (indien nodig) en communicatie-update over voortgang. Hierbij hoort ook een interne update over de voortgang, een directiebeoordeling en wordt er al input verzameld voor de jaarlijkse PDCA cyclus.
- Drie-maandelijks: 'Do' doorlopen met als doel het uitvoeren van de vastgestelde plannen,

## Onafhankelijke (interne) controle

Binnen het kader van 'Check' zal er jaarlijks een interne controle uitgevoerd worden. De CO<sub>2</sub>-booster zal een beschikbare collega vragen om de interne controle uit te voeren. De collega die deze onafhankelijke controle uitvoert, kijkt onder andere naar de volgende zaken en checkt of nog aan alle eisen voldaan wordt en of er mogelijkheden zijn tot verbeteringen:

- Data: compleetheid, betrouwbaarheid en gebruikte aannames bij verwerking emissie-data
- Maatregellijst: haalbaarheid, impact op organisatie en uitvoerbaarheid
- Maatregellijst: geboekte voortgang en evaluatie van maatregelen
- Communicatie-uitingen: kwaliteit, tijdigheid en compleetheid
- Energiemangementplan: inhoudelijk, leesbaarheid en duidelijkheid
- Managementproces: PDCA-cyclus, interne communicatie en directiebeoordelingen
- Overige relevante zaken

## PARTICIPATIE SECTOR- EN KETENINITIATIEVEN

Vanuit de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder wordt er gevraagd om deelname aan een sector- of keteninitiatief. Dutch Boosting Group dient zichzelf daarbij op de hoogte te stellen van de initiatieven die binnen de branche spelen, en actief deel te nemen.

### Inventarisatie sector- en keteninitiatieven

Het overzicht<sup>5</sup> van mogelijke programma's en initiatieven is geraadpleegd als overzicht van initiatieven waar Dutch Boosting Group aan mee kan doen. Hier zijn een aantal geschikte initiatieven gevonden die intern zijn voorgelegd aan de projectleider en het management. Jaarlijks wordt er geëvalueerd of de initiatieven nog genoeg raakvlakken hebben met de grootste energiestromen van het bedrijf, of er genoeg inzichten uit komen, en wat de stappen zijn om eventueel missende informatie op te halen. De overlegverslagen worden opgeslagen op een herleidbare plek.

### Actieve deelname lopende initiatieven

Dutch Boosting Group sluit zich per 15 Juli aan bij het initiatief "[Nederland CO<sub>2</sub> Neutraal](#)". Dit is een groot netwerk van bedrijven die samen komen om kennis te delen. Meerdere keren per jaar worden er events georganiseerd met top sprekers om iedereen te inspireren en motiveren. Dutch Boosting Group zal actief meedoen om het duurzame netwerk, en de kennis op gebied van duurzaamheid te vergroten.

Er zijn korte verslagen opgesteld door collega's die aanwezig waren bij de bijeenkomsten. Deze zijn in te zien in de update die op onze website gepubliceerd is: [Co2-update Maart 2023 - Dutch Boosting Group](#).

### Kennis-hub Duurzaamheid

Intern is er een kennis-hub actief op het gebied van duurzaamheid. De groep komt 2-wekelijks bij elkaar om het bedrijf op verschillende gebieden te ontwikkelen op gebied van duurzaamheid. Zo wordt er enerzijds gekeken of er duurzaamheidsvragen uit de markt komen waar wij bijdrage aan kunnen leveren, anderzijds wordt er bij bestaande klanten geïnventariseerd op welk gebied ze duurzamere keuzes kunnen maken en tenslotte wordt er voor een groot deel gekeken naar hoe we de interne organisatie duurzamer kunnen laten werken.

### Vrijgemaakt budget

Jaarlijks worden voor de CO<sub>2</sub> prestatieladder en voor de kennis-hub duurzaamheid een aantal interne uren gebruikt. Hiermee kunnen betrokken collega's deelnemen aan de NLCO<sub>2</sub>neutraal events, presentaties maken voor externe en interne kennisdelingen op gebied van duurzaamheid, periodiek overleggen met het interne team om uitstoot te inventariseren, maatregelen toevoegen/herzien, en elkaar ingelicht te houden. Voor deelname aan het initiatief is de jaarlijkse bijdrage van 1247 euro beschikbaar gesteld.

---

<sup>5</sup> <https://www.co2-prestatieladder.nl/nl/initiatieven-en-programmas>

## BIJLAGE A: ISO 14064-1

Deze bijlage geeft een overzicht van de vereisten van toepassing op dit document in overeenstemming met ISO 14064-1, inclusief de plaats waar iedere vereiste beschreven staat.

### ISO 14064-1

Nr.	Benodigde informatie in het Energiemanagementplan (EMP)	Waar te vinden in EMP
1	Beschrijving van de organisatie	Pag. 4
2	Verantwoordelijke voor het document	Pag. 3
3	Beschreven periode	Pag. 7
4	Documentatie van de organisatorische grenzen	Pag. 5
5	Documentatie van rapportagegrenzen, inclusief: criteria bepaald door de organisatie om significante emissies te definiëren	Pag. 5
6	Directe BKG-emissies, afzonderlijk gekwantificeerd voor CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O, NF <sub>3</sub> , SF <sub>6</sub> en andere geschikte BKG-groepen (HFK's, PFC's, enz.) in ton CO <sub>2</sub> e	Pag. 7
7	Een beschrijving van hoe biogene CO <sub>2</sub> -emissies en verwijderingen worden verwerkt in de BKG-inventaris en de relevante biogene CO <sub>2</sub> -emissies en verwijderingen afzonderlijk gekwantificeerd in ton CO <sub>2</sub> e	Pag. 7
8	Indien gekwantificeerd, directe verwijdering van broeikasgassen, in ton CO <sub>2</sub> e	Niet van toepassing
9	Uitleg van de uitsluiting van enige significante BKG-bronnen of -putten uit de kwantificering	Pag. 7
10	Gekwantificeerde indirecte BKG-emissies gescheiden per categorie in ton CO <sub>2</sub> e	Pag. 8-11
11	Het gekozen historische basisjaar en de basisjaar BKG-balans	Pag. 7
12	Uitleg van elke wijziging in het basisjaar of andere historische BKG-gegevens of categorisering en elke herberekening van het basisjaar of andere historische BKG-inventaris en documentatie van eventuele beperkingen aan de vergelijkbaarheid resulterend van een dergelijke herberekening	Pag. 7
13	Verwijzing naar, of beschrijving van, kwantificering benaderingen, inclusief redenen voor hun keuze	Pag. 7 + Pag. 10
14	Uitleg van elke wijziging in kwantificering eerder gebruikte benaderingen	Pag. 10
15	Verwijzing naar of documentatie van gebruikte BKG emissie- of verwijderingsfactoren	Pag. 7
16	Beschrijving van de impact van onzekerheden op de nauwkeurigheid van de BKG-emissie en -verwijdering gegevens per categorie	Pag. 10
17	Beschrijving en resultaten van onzekerheidsbeoordeling	Pag. 10
18	Een verklaring dat het BKG-rapport is opgesteld in overeenstemming met ISO 14064-1	Pag. 3
19	Een openbaarmaking waarin wordt beschreven of de BKG-inventaris, het BKG-rapport of de BKG-verklaring is	Pag. 3



	geverifieerd, inclusief het type verificatie en het niveau van zekerheid bereikt	
20	De GWP-waarden die in de berekening worden gebruikt met hun bron.	Niet van toepassing
21	Beschrijving van het BKG-beleid van de organisatie, strategieën of programma's	Pag. 15-22
22	Indien van toepassing, beschrijving van BKG-reductie maatregelen en hoe ze bijdragen aan BKG emissie- of verwijderingsverschillen, inclusief die zich voordoen buiten de grenzen van de organisatie, gekwantificeerd in ton CO <sub>2</sub> e	Pag. 15-22