

dutch
boosting
group












Energie Management Plan

CO₂ -Prestatieladder
certificering *Handboek 4.0*
Trede 1

van
Dutch Boosting Group



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 ₂ -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 NLCO ₂ NEUTRAAL, update maatregellijst, update verhuizing en organizational boundaries	Jules	Ruben 
V5 (voor hercertificering zomer 2024)	Nieuwe boundary, data update 2023, algemeen aanpassingen	Jules, Wibe, Ruben	Jagua 
V1 (voor initiële audit H4.0 Trede 1 zomer 2025)	Nieuwe huisstijl, data update 2024, algemeen aanpassingen volgens nieuw handboek. Toevoegen extra paragrafen	Wibe, Ties, Ruben, Tom	Jagua 
V2 (voor initiële audit H4.0 Trede 1 zomer 2025)	Bijwerken punten n.a.v. interne audit.	Tom, Wibe	Tom 

Inhoud

Versiegeschiedenis	2
INLEIDING	5
1.1 Leeswijzer	5
1.2 Beschrijving organisatie	5
1.3 Energie en CO ₂ –beleid	6
1.4 Organisatorische grenzen	7
1.5 Kantoor Utrecht en samenwerking ChangeKitchen	8
1.6 Gehuurde kapitaalgoederen	8
1.7 Projecten met gunningsvoordeel	8
1.8 Taken en verantwoordelijkheden	9
1.9 Planning	9
1.10 Kantoorlocaties	10
1.11 Omvang organisatie	10
A. INZICHT	11
A.1 Overzicht energiestromen en -verbruikers, energiebalans en -beoordeling	11
A.2 CO ₂ -emissies (Scope 1, Scope 2 & Business travel)	17
B. REDUCTIE	26
B.1 Doelstellingen	27
B.2 Maatregelen	30
C. COMMUNICATIE	32
C.1 Sleutelpersonen	32
C.2 Identificatie belanghebbenden	33


C.3	Beschikbare communicatiemiddelen	34
C.4	Communicatieplan Intern	35
C.5	Communicatieplan Extern	35
C.6	Actieplan en stuurcyclus	36
C.7	Onafhankelijke (interne) controle	37
D.	SAMENWERKING	38
D.1	Inventarisatie samenwerkingsbehoefte	38
D.2	Inventarisatie sector- en keteninitiatieven	39
D.3	Actieve deelname lopende initiatieven	39
D.4	Vrijgemaakt budget	39
BIJLAGE A:	ISO 14064-1	41
ISO 14064-1		41
BIJLAGE B:	ORGANIGRAM UITGEBREID	43
Organigram		43
BIJLAGE C:	CO₂-PRESTATIELADDERPROJECTEN 2024	44
CO₂-Prestatieladderproject Thorn Wessem		44
Energiebalans en emissie-inventaris		44
Projectplan		45

Inleiding

Voor u ligt het Energie Management Plan (EMP) van de Dutch Boosting Group (DBG), opgesteld volgens de richtlijnen beschreven in ISO 14064-1. In bijlage A staat een overzicht beschreven waar alle specifieke onderdelen uit de norm benoemd worden in dit document. Vooropgesteld is dit document opgesteld t.b.v. het certificeren van DBG op de CO₂-Prestatieladder Handboek 4.0 trede 1. Daarnaast dient het document ter vergroting van het bewustzijn over de CO₂-emissies gerelateerd aan onze activiteiten, voor zowel eigen collega's als externen.

1.1 Leeswijzer

Dit document is volgens de vier pijlers van de CO₂-Prestatieladder ingericht: Inzicht, Reductie, Communicatie en Samenwerking. 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 en 3 emissies inzichtelijk door emissiedata van de afgelopen jaren te presenteren. In Reductie wordt de eerder beschreven data omgezet tot actie: hier worden de doelstellingen van DBG, de te ondernemen maatregelen en hun stuurcyclus beschreven. In het hoofdstuk Communicatie wordt de manier van communiceren over de CO₂-Prestatieladder beschreven. In het laatste hoofdstuk, Samenwerking, wordt de kennis- en samenwerkingsbehoefte geanalyseerd en de inspanningen omschreven die DBG zal ondernemen om invulling te geven aan deze behoefte.



Een bijzondere organisatie, met een betekenisvolle missie

1.2 Beschrijving organisatie

In 2013 begon Dutch Boosting Group als 2ndSense. Inmiddels zijn we met zo'n 65 mensen. Als Dutch Boosting Group willen wij bijdragen aan waardevolle, toekomstbestendige oplossingen voor mens en omgeving, dat is onze purpose. 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 Laloux¹. Dit wordt ook wel zelforganisatie genoemd. Elke Booster (hoe we onze collega's noemen) is anders, maar we zijn allemaal bewust, bevlogen en dynamisch. Als cyane organisatie werken we zonder 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 heelheid 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 CO₂-prestatieladder:

- We hebben geen 'hoger management' die onderstaande plan kan onderschrijven. In plaats daarvan is Tom de Waal aangesteld als 'CO₂-booster'. Deze interne rol draagt de verantwoordelijkheid voor de implementatie en borging van de CO₂-prestatieladder. Deze rolhouder is dus in feite het hoger management van dit thema.
- Voor het opstellen van dit plan en bijbehorende documentatie omtrent CO₂-emissies en de prestatieladder-certificering is in 2025 is een werkgroep opgezet bestaande uit: Tom de Waal, Wibe Schoenmaker, Ties Ludden en Ruben Offringa. De interne audit is uitgevoerd door Jagua Lamfers.

1.3 Energie en CO₂ –beleid

Om daadwerkelijk bovenstaand doel te bewerkstelligen, is naast het uitdragen naar onze klanten waar we voor staan als Dutch Boosting Group het ook heel belangrijk om onze interne bedrijfsvoering te analyseren. Om zelf ook toekomstbestendig voor mens en omgeving te zijn, passen wij ons energie en CO₂-beleid aan op onze purpose en streven we ernaar om middels

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

deze CO₂-prestatieladder certificering onze CO₂-voetafdruk te monitoren en middels passende maatregelen te reduceren.

1.4 Organisatorische grenzen

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de organisatorische grens is bepaald van Dutch Boosting Group ten behoeve van het bepalen van de CO₂ uitstoot.

De organisatorische grens van Dutch Boosting Group (KvK-nummer 09216835) is in 2025 bepaald aan de hand van de laterale methode zoals beschreven in het 'CO₂ Prestatieladder Handboek 4.0'. De organisatorische grens is vastgesteld op louter Dutch Boosting Group B.V.

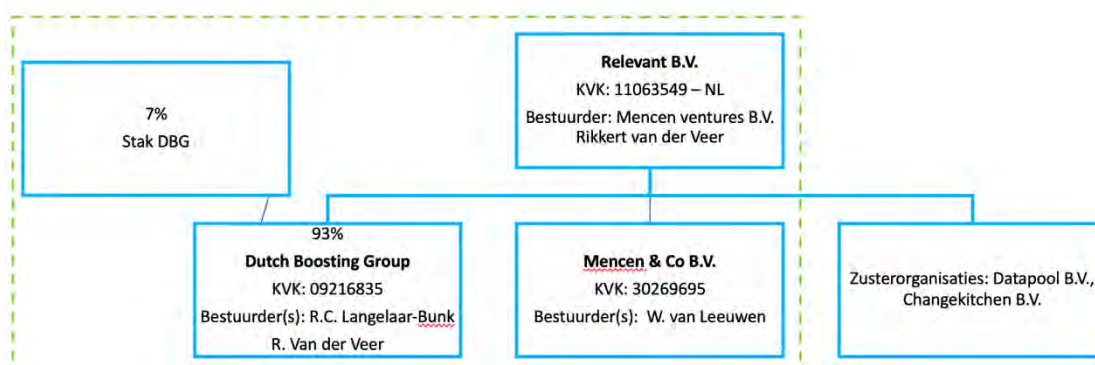
De structuur van de organisatie is opgebouwd rond Relevant B.V., dat fungeert als een centrale entiteit binnen het concern. Relevant B.V. staat geregistreerd onder KVK-nummer 11063549. Onder Relevant B.V. valt de Dutch Boosting Group (DBG), geregistreerd onder KVK-nummer 09216835. Binnen deze structuur zijn er meerdere zusterorganisaties die onder dezelfde bestuurlijke paraplu vallen, waaronder:

- Mecen & Co B.V.
- Mecen & Co ICT B.V.
- Datapool B.V.
- Changekitchen B.V.

Deze zustermaatschappijen opereren zelfstandig maar zijn verbonden via gedeeld eigenaarschap of bestuur.

Daarnaast is er een STAK (Stichting Administratiekantoor) genaamd STAK DBG, die een meerderheidsbelang van 7% houdt in Dutch Boosting Group. Dit is een vorm van aandelenbeheer en zeggenschap via certificering van aandelen onder werknemers.

Organigram 13 sept 2024



Figuur 1: Organigram Dutch Boosting Group t.b.v. bepaling organisatorische grenzen

De A/C-analyse beschrijft of er organisaties met sterke financiële banden (A-leveranciers) van DBG zijn die ook moeder- of zusterorganisaties zijn. Dit wordt bepaald door een lijst op te stellen van alle partijen waar DBG inkopen bij doet, en deze te sorteren van groot naar klein. De partijen die samen de 80% van de inkoopwaarde vertegenwoordigen zijn A-leveranciers, de

overige 20% niet. Uit de analyse is gebleken dat Mencen & Co B.V., Systems Engineering & Management B.V., Mahini Beheer B.V., Azida Beheer B.V. en .Relevant B.V. binnen de 80% inkoopwaarde vallen, en zodoende A&C-leverancier zijn. Deze A&C-leveranciers moeten derhalve binnen de organisatorische grens van de CO₂-prestatieladder opgenomen worden.

De organisatorische grens is vastgesteld op Dutch Boosting Group B.V., Mencen & Co B.V. en .Relevant B.V.. Omdat Mencen & Co B.V. en .Relevant B.V. beide een klein aantal werknemers heeft en diensten uitvoert voor DBG is er gekozen om DBG als benaming te houden. Zie bijlage B voor een uitgebreide versie van het organigram.

DBG neemt de volledige uitstoot van de kantoorlocatie van Mencen & Co B.V. en .Relevant B.V. en de andere eenmanszaken op in haar CO₂-boekhouding. De autokilometers van de verschillende A&C leveranciers worden in de meeste gevallen al gedeclareerd via de voorzieningen van Dutch Boosting Group B.V.. De uitzonderingen daarop zijn .Relevant B.V. en Mencen & Co B.V.. Eerstgenoemde is handmatig toegevoegd. Mencen & Co B.V. heeft een eigen NS-account en eigen declaratie voor autokilometers. Gezien het beperkte aantal medewerkers (7 personen) dat werkzaamheden verricht voor DBG, CK, Datapool en OA, is het op dit moment niet proportioneel om de emissies per persoon per entiteit afzonderlijk te analyseren. De reeds opgenomen uitstoot van de gedeelde kantoorlocatie wordt daarom beschouwd als representatief voor de huidige situatie.

1.5 Kantoor Utrecht en samenwerking ChangeKitchen

Per juli 2023 houdt DBG kantoor samen met ChangeKitchen in Utrecht. Deze samenvoeging tussen DBG en de Changekitchen Groep (CKG) betekent een samenwerking tussen verschillende partijen die actief zijn op het gebied van organisatieontwikkeling en -verandering. Door de samenwerking tussen de verschillende onderdelen is ook besloten om in 2024 de organisatorische grenzen opnieuw te bepalen middels een A/C-analyse.

1.6 Gehuurde kapitaalgoederen

Binnen deze kantooromgeving wordt gebruikgemaakt van een gehuurde printer, die via een operationele leaseconstructie ter beschikking is gesteld. Deze printer wordt ingezet als kapitaalgoed voor dagelijkse bedrijfsvoering, waaronder het afdrukken van interne documenten, klantcommunicatie en rapportages. Het elektriciteitsverbruik is opgenomen binnen onze grens.

1.7 Projecten met gunningsvoordeel

DBG heeft een drie projecten waarbij bij de inschrijving de CO₂ Prestatieladder een rol heeft gespeeld. De projecten zelf hadden geen gunningsvoordeel, echter de raamovereenkomst waarbinnen de projecten zijn gegund wel. Projecten waarbij de inschrijving de CO₂-Prestatieladder een rol heeft gespeeld:

- Waterschap Limburg – Thorn Wessems Dijkversterking SE Implementatie
- Waterschap Limburg – SE Implementatie
- Gemeente Amsterdam – Projectmanagement bureau – Implementatie Levvr

De werkzaamheden van Dutch Boosting Group zijn voor bovenstaande drie projecten tijdens de ontwerpfase geweest. Omdat het project bij de gemeente Amsterdam half december 2024 begonnen is, is er beoordeeld dat de relevantie op het gebied van CO₂ in 2024 verwaarloosbaar is en is het project voor dit auditjaar komen te vervallen. De werkzaamheden bij project SE

Implementatie bestonden uit Systems Engineering, ofwel procesbegeleiding in verschillende projecten. Deze verscheidenheid maakt het rekenen erg moeilijk. In Bijlage C: CO₂-Prestatieladderprojecten 2024 is een verdere inventarisatie en uitwerking van deze projecten te vinden.

1.8 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 partijen, welke verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van de taken.

Taak	Verantwoordelijke
Ondersteuning administratieve gedeelte CO ₂ 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 monitoring en voortgang maatregelen, intern aanspreekpunt, collega's betrokken houden	CO ₂ - booster
Hercertificering (up-to-date houden documentatie, borging van certificaat, deelname initiatief, ophalen en bijhouden kennis buiten organisatie etc.)	
Toepasselijke wettelijke verplichtingen ² gerelateerd aan energiebesparing, duurzame energie en CO ₂ -reductie bijhouden.	
Borgen interne kwaliteit en auditprocessen	Kwaliteit - booster

1.9 Planning

Een planning is opgesteld om de acties en risico's t.b.v. het behalen van de energie- en CO₂-reductiedoelstellingen in beeld te krijgen. Daarvoor is de Excel [Planning CPL interne audit.xlsx](#) gemaakt. Een uitwerking van de kansen wordt beschreven in het hoofdstuk Reductie.

² De belangrijkste wetgeving en regels op het gebied van energiebesparing en CO₂-reductie in Nederland omvatten de Informatieplicht energiebesparing voor bedrijven, de CO₂-Prestatieladder, en het stimuleren van duurzame energieopwekking en gebouwverbetering door subsidies en de Europese richtlijnen voor energieprestatie van gebouwen. De wettelijke basis hiervoor ligt deels in het Klimaatakkoord, de Omgevingswet en Europese regelgeving. Op dit moment is enkel de CO₂-Prestatieladder van toepassing op DBG.

1.10 Kantoorlocaties

Dutch Boosting Group heeft momenteel twee kantoorlocaties te Utrecht en Groningen. Beide locaties worden gehuurd van een pandbeheerder. In 2023 hebben we de kantoorlocatie aan de Vendelier in Veenendaal ingewisseld voor het huidige kantoor in de Pastoefabriek in Utrecht. Ook hebben we sinds 1 januari 2024 een groter kantoor betrokken in Groningen, binnen hetzelfde gebouw.

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

1.11 Omvang organisatie

Met 52 fte en een omzet van 6,68 miljoen euro in 2024 is Dutch Boosting Group volgens 'CO₂ Prestatieladder Handboek 4.0' een *kleine organisatie*.

A. Inzicht

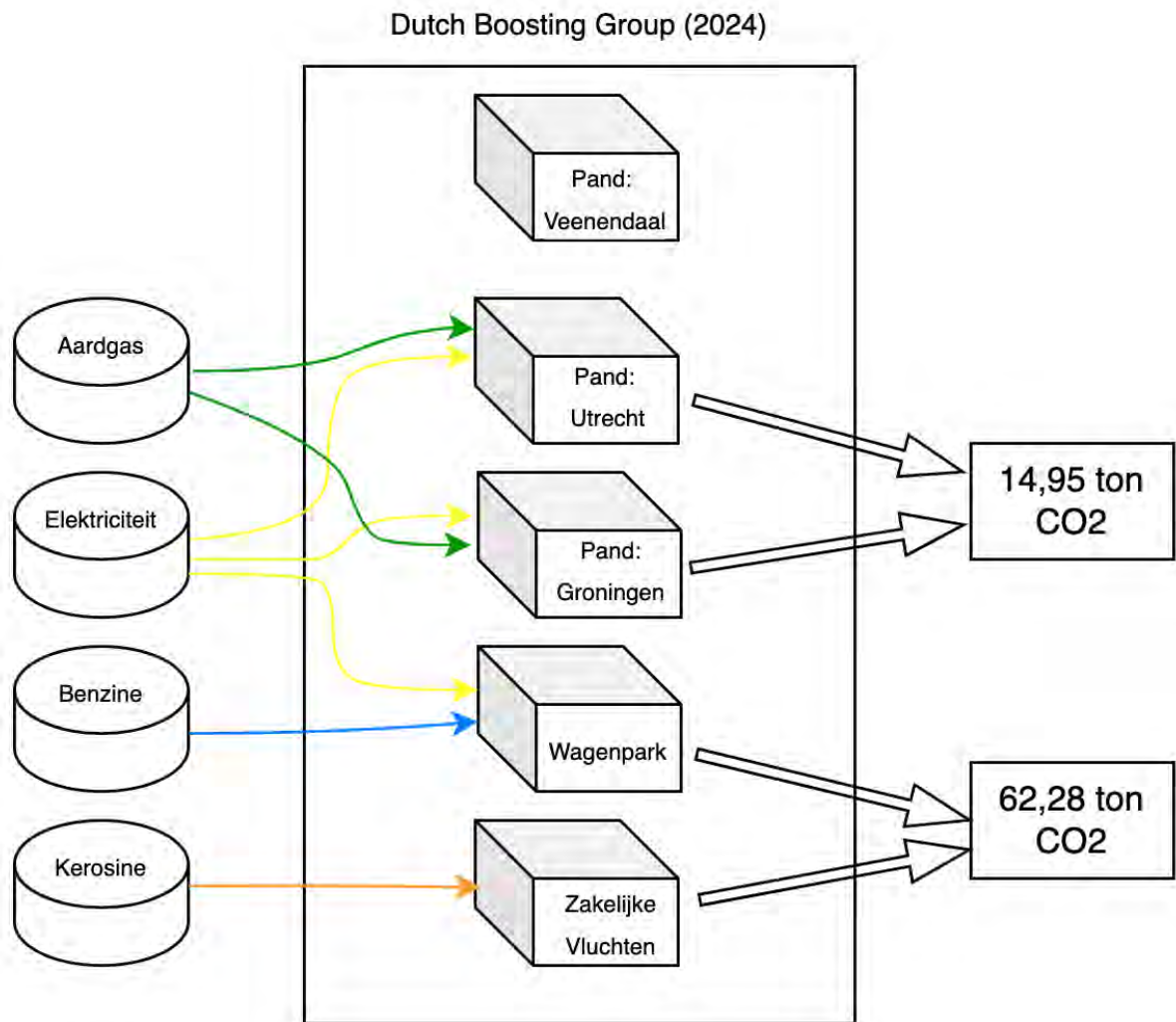
In het hoofdstuk Inzicht gaat dit EMP verder in op de energiehuishouding van DBG. Dit wordt gedaan middels een overzicht van energiestromen en een emissie-inventaris in scope 1, scope 2 en business travel, over de periode 2019 tot 2024.

Dit hoofdstuk geeft invulling aan de volgende eisen vanuit H 4.0:

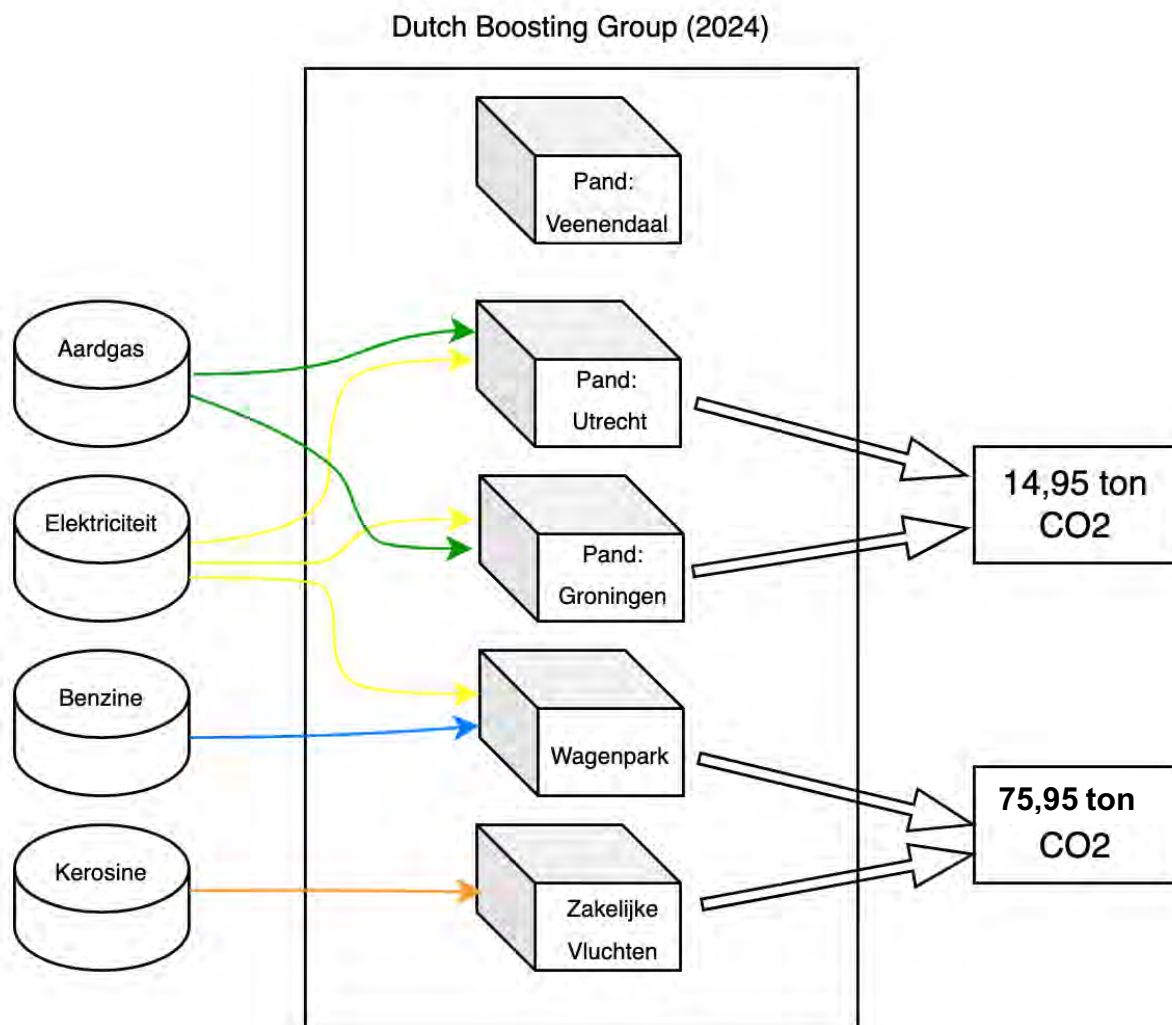
Eis	Naam		Beschrijving
1.A.1	Energieverbruik		De organisatie heeft kwantitatief inzicht in het eigen energieverbruik.
	1.A.1-1	Energiebalans en energiebeoordeling	De organisatie beschikt over een energiebalans, een energiebeoordeling volgens ISO 50001 en inzicht in rol flexibel energiesysteem
1.A.2	Emissies		De organisatie heeft kwantitatief inzicht in haar scope 1-, scope 2 emissies
	1.A.2-1	Emissie-inventaris scope 1 en 2	De organisatie moet een CO ₂ -emissie-inventaris opstellen voor haar scope 1 en scope 2-emissies.

A.1 Overzicht energiestromen en -verbruikers, energiebalans en -beoordeling

De energiestromen zijn inzichtelijk gemaakt en in de flowchart weergegeven in



Figuur 2. Om onze activiteiten uit te voeren, beschikken wij op dit moment over een tweetal kantoren in Groningen en Utrecht en gebruiken onze collega's veelal het OV of een leaseauto om op locatie te komen. Daarnaast zijn er afgelopen jaar een aantal zakelijke vluchten uitgevoerd en deze zijn logischerwijs ook opgenomen in het verbruik. 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 2024 weergegeven.



Figuur 2: Een overzicht van de energiestromen binnen Dutch Boosting Group met daarbij de verschillende bronnen van CO₂ uitstoot.

Dit leidt voor het jaar 2024 tot een energiebalans, weergegeven in **Tabel 1: Tabel 1**, waarin alle gekochte-, zelf opgewekte- en verkochte energie en het finale energieverbruik van de organisatie is gekwantificeerd. Aangezien er geen sprake is geweest van zelf opgewekte of verkochte energie, zijn deze niet opgenomen in de energiebalans.

Tabel 1: Energiebalans over het jaar 2024

Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid
Gasverbruik panden	3231,7	m ³

Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	152,4	liter
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	0	liter
Finale energieverbruik scope 1	3231,7	m ³

Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	108842,2	kWh
Elektriciteitsverbruik panden - grijze stroom	15018,7	kWh
Elektriciteitsverbruik panden - biomassa	0	kWh
Elektriciteitsverbruik panden- groene stroom	0	kWh
Finale energieverbruik scope 2	123860,9	kWh

Goed om op te merken bij bovenstaande gegevens, en dan met name de pandgegevens, zijn dat deze geschat zijn op basis van het totaal energieverbruik van de gehele locatie, waarbij er vervolgens een fractie daarvan, naar rato, is doorberekend aan Dutch Boosting Group. Om een beeld te krijgen van de energie-efficiëntie is gekeken naar de totale opgetelde vloeroppervlakte van onze kantoorruimtes (zie **Tabel 3**) en het verbruik afgezet tegen de Energiekentallen utiliteitsbouw dienstensector voor kantoorgebouwen³ (zie **Tabel 4**)

Tabel 2: Vloeroppervlakte kantoorruimtes DBG:

Kantoor Utrecht Pastoefabriek ruimte 1	558 m ²
Kantoor Utrecht Pastoefabriek ruimte 2	255 m ²
Kantoorruimte Groningen Helperpark	100 m ²
TOTAAL	913 m²

Tabel 3: Vergelijking energieverbruik DBG t.o.v. kentallen CBS

	Energiegebruik DBG	Kentallen CBS (kantoorruimtes: overig 500 – 1000 m ²)
Gas	3,5 m ³ /m ²	12,8 m ³ /m ²

³ CBS (2019): Energiekentallen utiliteitsbouw dienstensector; oppervlakteklasse
<https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/83374NED>

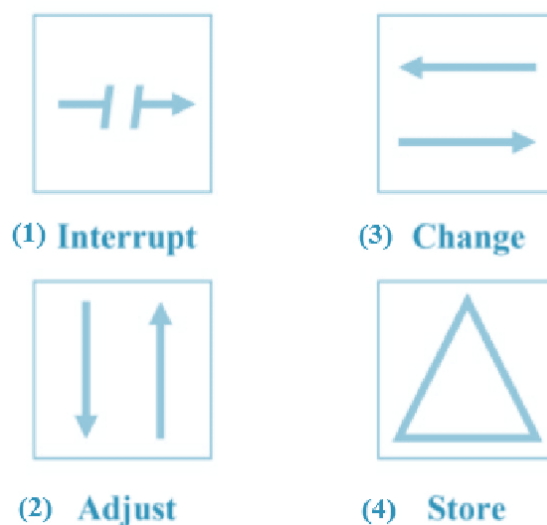
Elektra	16,4 kWh/m ²	54,9 kWh/m ²
---------	-------------------------	-------------------------

Zoals te zien is in **Tabel 4**, is het energieverbruik van DBG zeer gunstig ten opzichte van de kentallen voor vergelijkbare kantoorruimtes, namelijk een factor 3,4 efficiënter. Dit is deels te wijten aan efficiënt ruimtegebruik en redelijke accurate isolatie. Echter zijn er altijd mogelijkheden tot verbetering van onze energieprestaties. Mogelijkheden die we serieus willen onderzoeken zijn het toevoegen van zonnepanelen op het platte dak, zodat we onze energiebalans ook echt in balans kunnen brengen. Hier is echter wel de coöperatie en inzet vanuit de pandverhuurder voor nodig. Daarnaast is er flinke winst te behalen om ons energieverbruik te reduceren als we collectief minder (elektrisch) gaan rijden. Meer hierover volgt in hoofdstuk B. Reductie

Flexibiliteit in het energiesysteem

Nu er inzicht is in de energiestromen die er zijn binnen Dutch Boosting Group, kan er ook inhoudelijk iets gezegd worden over de mate van energieflexibiliteit die DBG, in de toekomst, toe kan voegen in de energiemix. Het doel hiervan is om congestie tegen te gaan door de vraag en aanbod van de benodigde energie beter op elkaar af te stemmen, en/of het aandeel duurzame energie in het energiesysteem te vergroten.

Energieflexibiliteit, en dan met name flexibilitiediensten, zijn onder te verdelen in 4 categorieën:



Figuur 3: de 4 categorieën van flexibilitiediensten: 1) afbreken/curtailen, 2) aanpassen vraag op aanbod, 3) conversie en 4) opslag

Op dit moment heeft DBG weinig tot geen assets in eigen beheer waarmee een flexibilitiedienst te bewerkstelligen is. Echter, in de toekomst zijn er wel degelijk mogelijkheden om het energiegebruik middels flexibiliteit te verbeteren. In **Tabel 5** zijn per categorie enkele toekomstige mogelijkheden geschetst:

Tabel 4: Verkenning van de mogelijkheden voor toepassing flexibilitiediensten.

Flexibilitiedienst	Mogelijkheid voor DBG
--------------------	-----------------------

<p>(1) Curtailen</p>	<p>Het dak van de Pastoefabriek is plat, groot en geschikt voor zonnepanelen met oost-west oriëntatie. Op deze manier kunnen we gedurende de dag energie opwekken die we voor een groot gedeelte zelf kunnen gebruiken, in combinatie met onze mede-kantoorgebruikers en de school op de begane grond. Op de momenten dat de energie-opwek te hoog wordt, kan gecurtaild worden door de omvormer hierop af te stellen.</p>
<p>(2) Demand response</p>	<p>Tegenover onze kantoorlocatie delen we een privé parkeerlocatie waarop 6 stuks laadpalen zijn geïnstalleerd. In de toekomst zou een solar carport in combinatie met de laadpalen flexibiliteit kunnen bieden door de zonopwek af te stemmen op de laadenergie. Ook kan het overschot zonopwek op dak direct aan het laadplein worden doorgegeven.</p>
<p>(3) Conversie</p>	<p>In het huidige kantoor zijn er weinig reële opties op het gebied van energie omzetting op het gebied van waterstof, warmte of een andere relevante energiedragen. Een out-of-the-box mogelijkheid zou het opslaan van regenwater vanaf het dak in een retentiezak in de kruipruimte, om hier vervolgens met overschot aan energie warmte aan toe te voegen om deze later terug te winnen.</p>
<p>(4) Opslag</p>	<p>In aanvulling op de flexibiliteitsoplossing genoemd onder (2) en (3), kan in combinatie met de zon op dak en het laadplein gekozen worden voor batterijopslag. Naar de toekomst toe kan ook gekeken worden naar opslag in de buurt, bijvoorbeeld door het overschot aan zonne-energie op dak op</p>

te slaan in een buurtbatterij die de dichtstbijzijnde woonwijk in de avonden kan gebruiken.

A.2 CO₂-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 CO₂ uitstoot van middelen op naam van DBG (bijvoorbeeld het lease wagenpark) en onder scope 2 valt de indirecte uitstoot waarbij er CO₂ is uitgestoten, bijvoorbeeld bij de opwekking van de elektriciteit die we in de panden gebruiken. Als laatste is ook de business travel⁴ in kaart gebracht. Dit betreft in het geval van DBG de gedeclareerde kilometers gemaakt met privéauto's (elektrische en -benzine) en kilometers gemaakt met zakelijke vluchten. Alle gegevens van de jaren 2019 tot en met 2024 staan beschreven in Tabel 2 tot en met Tabel 7. Tabel 7 geeft een totaaloverzicht met daarbij de voortgang in 2024 ten opzichte van 2019.

Referentiejaar

Als referentiejaar is het jaar 2019 genomen sinds de start van de metingen in 2022. 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 na 2022 zullen daarom een accurater beeld geven van de voortgang in CO₂-reductie van DBG ten opzichte van voor de pandemie.

Conversie

De conversiefactoren van energetische eenheden naar ton CO₂ voor auto's en vliegtuigen zijn afkomstig van de CO₂ emissiefactoren website. Bij zowel auto's als vluchten is er gekozen voor Well to Wheel emissies en bij vluchten is de lengte van de vlucht bepalend. Daarnaast zijn voor deze certificering enkel 'reguliere' CO₂-emissies meegenomen waarbij andere BKG-groepen (zoals CH₄, N₂O, NF₃ of SF₆) en biogene CO₂-emissies of opnames buiten de scope vallen.

Data en herkomst

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 m³ gas en kWh elektriciteit. Let op dat dit *toegerekend verbruik* is: de pandbeheerders verdelen het totale

⁴ 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 en gevlogen zijn voor DBG. Hieronder vallen zakelijke kilometers gemaakt met een privéauto maar bijvoorbeeld ook aandeelhouders met een eigen financial leaseconstructie.

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 CO₂ uitstoot. Daarnaast zijn, op het moment van schrijven, de verbruiksgegevens van het pand in Groningen voor 2024 nog niet beschikbaar. Om toch een goede inschatting te maken zijn de verbruiksgegevens van 2023 genomen als uitgangspunt. De daadwerkelijke verbruiksgegevens kunnen dus afwijken, maar de verwachting is dat dit de totale analyse minimaal zal beïnvloeden. De getallen waarvoor de inschatting geldt zijn rood gemarkeerd in Tabel 7.

Het brandstofverbruik bedrijfsmiddelen voor zowel elektrische als hybride- en benzineauto's is opgevraagd bij de verschillende leasemaatschappijen. De waardes in Tabel 2 tot en met Tabel 7 zijn dan ook de daadwerkelijk getankte of geladen hoeveelheden. Wel is er een correctie uitgevoerd op deze data. Op het moment van schrijven wordt namelijk nog uitgezocht of de data vanuit de laadpasleveranciers compleet is en het verbruik van alle leaseauto's bevat. Voor 14% van alle leaseauto's is dit nu nog niet duidelijk (zie ook de data in de Excel). Het totale verbruik is daarom vermenigvuldigd met 1,14. Ook zijn de zakelijk gereden kilometers met een privéauto meegenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen elektrische en benzineauto's.

Tabel 2: Het overzicht van de CO₂-emissies van 2019 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2019.

Overzicht CO ₂ -Emissies 2019					
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2019
Gasverbruik	3230,0	m ³	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%
			Totaal scope 1	77,4	76,2%
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2019
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	1259,2	kWh	649	0,8	0,8%
Electriciteitsverbruik - grijze stroom	13735,4	kWh	649	8,9	8,8%
Electriciteitsverbruik - biomassa	0	kWh	75	0	0,0%
Electriciteitsverbruik - groene stroom	0	kWh	0	0	0,0%
			Totaal scope 2	9,7	9,6%
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	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%
			Totaal business travel	14,4	14,2%
Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel				101,5	

Tabel 3: Het overzicht van de CO₂-emissies van 2020 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2020.

Overzicht CO ₂ -Emissies 2020					
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2020
Gasverbruik	3430,4	m ³	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%
			Totaal scope 1	38,6	69,4%
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2020
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	7171,8	kWh	556	4,0	7,2%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	12949,9	kWh	556	7,2	13,0%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0	kWh	75	0,0	0,0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	0	kWh	0	0,0	0,0%
			Totaal scope 2	11,2	20,1%
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	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%
			Totaal business travel	5,8	10,4%
Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel				55,6	

Tabel 4: Het overzicht van de CO₂-emissies van 2021 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2021.

Overzicht CO ₂ -Emissies 2021					
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2021
Gasverbruik	3833,4	m ³	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%
			Totaal scope 1	33,7	59,5%
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2021
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	13348,8	kWh	556	7,4	13,1%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	16302,9	kWh	556	9,1	16,0%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0	kWh	75	0,0	0,0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	0	kWh	0	0,0	0,0%
			Totaal scope 2	16,5	29,2%
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	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%
			Totaal business travel	6,4	11,3%
Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel				56,6	

Tabel 5 Het overzicht van de CO₂-emissies van 2022 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2022.

Overzicht CO ₂ -Emissies 2022					
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2022
Gasverbruik	3216,6	m ³	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%
			Totaal scope 1	43,1	46,5%
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	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%
			Totaal scope 2	32,2	34,8%
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	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%
			Totaal business travel	17,3	18,7%
Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel				92,6	

Tabel 6: Het overzicht van de CO₂-emissies van 2023 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2023.

Overzicht CO ₂ -Emissies 2023					
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2023
Gasverbruik	6053,0	m ³	2079	12,6	12,0%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	6114,6	Liter	2821	17,2	16,5%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	0	Liter	3256	0,0	0,0%
			Totaal scope 1	29,8	28,6%
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2023
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	85762,6	kWh	337	28,9	27,7%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	26007,0	kWh	456	11,9	11,4%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0	kWh	44	0,0	0,0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	0	kWh	0	0,0	0,0%
			Totaal scope 2	40,8	39,0%
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2023
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	97162	km	193	18,8	18,0%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	121664	km	69	8,4	8,0%
Zakelijk vervoer - vluchten Intercontinentaal	39936	km	157	6,3	6,0%
Zakelijk vervoer - vluchten Europees	0	km	172	0,0	0,0%
Zakelijk vervoer - vluchten regionaal	1948	km	234	0,5	0,4%
			Totaal business travel	33,9	32,4%
Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel				104,5	

Tabel 7: Het overzicht van de CO₂-emissies van 2024 binnen scope 1, scope 2 en business travel inclusief het aandeel in de totale uitstoot in % van 2024.

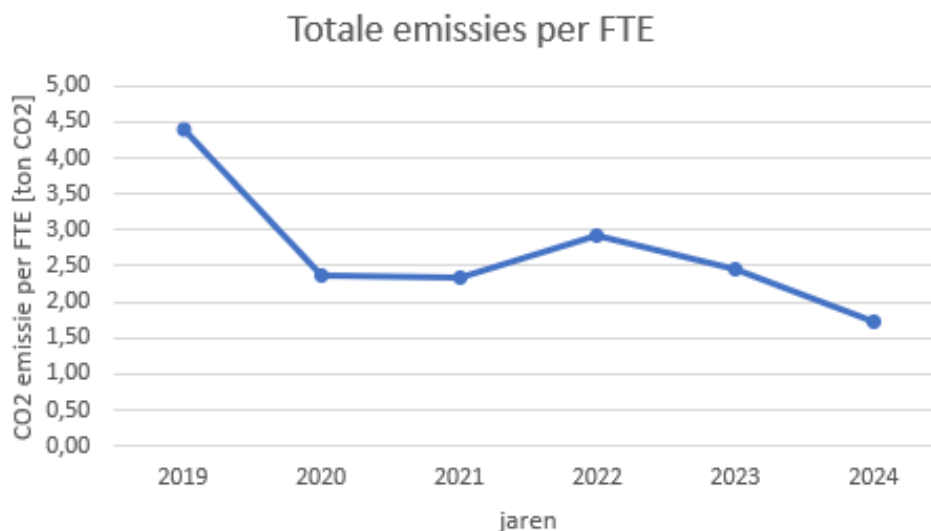
Type emissiestromen scope 1	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2024
Gasverbruik	3231,7	m ³	2134	6,9	7,6%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	152,4	Liter	2821	0,4	0,5%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	0	Liter	3256	0,0	0,0%
			Totaal scope 1	7,3	8,0%
Type emissiestromen scope 2	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2024
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	108842,2	kWh	328	35,7	39,1%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	15018,7	kWh	536	8,1	8,8%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0	kWh	71	0,0	0,0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	0	kWh	0	0,0	0,0%
			Totaal scope 2	43,8	47,9%
Type emissiestromen Business travel	Aantal	Eenheid	Conversiefactor* (g CO ₂ per eenheid)	Uitstoot (ton CO ₂)	Aandeel totale uitstoot 2024
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers	97428	km	193	18,8	20,6%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	210908	km	67	14,1	15,5%
Zakelijk vervoer - vluchten Intercontinentaal	46566	km	157	7,3	8,0%
Zakelijk vervoer - vluchten Europees	0	km	172	0,0	0,0%
Zakelijk vervoer - vluchten regionaal	0	km	234	0,0	0,0%
			Totaal business travel	40,2	44,1%
Totale uitstoot scope 1, scope 2 en business travel				91,3	

Tabel 8: Het totale overzicht van de jaarlijkse CO₂-emissies inclusief de voortgang ten opzichte van het basisjaar 2019.

Voortgang jaarlijkse CO ₂ -Emissies (ton CO ₂)							
Type emissiestromen	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024 vs 2019
Type emissiestromen scope 1							
Gasverbruik	6,10	6,46	7,14	6,71	12,58	6,90	13%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	48,97	27,77	26,45	36,35	17,25	0,43	-99%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	22,31	4,35	0,00	0,00	0,00	0,00	-100%
Totaal scope 1	77,38	38,58	33,60	43,05	29,83	7,33	-91%
Totaal scope 1 per FTE	3,36	1,64	1,39	1,36	0,70	0,14	-96%
Type emissiestromen scope 2							
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	0,82	3,99	6,98	22,81	28,90	35,70	4268%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	8,91	7,20	8,72	9,40	11,86	8,05	-10%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Totaal scope 2	9,73	11,19	15,70	32,21	40,76	43,75	350%
Totaal scope 2 per FTE	0,42	0,48	0,65	1,02	0,96	0,83	95%
Type emissiestromen Business travel							
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers benzine	7,50	2,60	4,16	10,79	18,75	18,80	151%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	6,92	3,20	2,96	6,50	8,39	14,13	104%
Zakelijk vervoer - vluchten Intercontinentaal	0,00	0,00	0,00	0,00	6,27	7,31	-
Zakelijk vervoer - vluchten Europees	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Zakelijk vervoer - vluchten regionaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	0,00	-
Totaal business travel	14,42	5,80	7,12	17,30	33,87	40,25	179%
Totaal business travel per FTE	0,63	0,25	0,29	0,55	0,80	0,76	21%
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024 vs 2019
Totale emissies	101,54	55,57	56,41	92,56	104,47	91,32	-10%
Aantal FTE	23,01	23,49	24,17	31,60	42,40	53,00	130%
Totale emissies per FTE	4,41	2,37	2,33	2,93	2,46	1,72	-61%
Absolute voortgang totaal	100%	55%	56%	91%	103%	90%	
Absolute voortgang per FTE	100%	54%	53%	66%	56%	39%	
Verwachting doelstelling per FTE (-73%)	100%	88%	76%	64%	51%	39%	

In Tabel 7 staan naast de totale emissies per categorie ook de totale emissies per FTE⁵ vermeld. Het aantal is gebaseerd op het totaal aantal FTE 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, 31,6 in 2022, 42,4 in 2023 en 52,0 in 2024. De stijging in totale CO₂-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 CO₂-emissies ten opzichte van het basisjaar 2019 vermeld in Tabel 7. De doelstelling vermeld in dit Energiemanagementplan van 73% reductie in 2025 betekent een verwachte reductie van afgerond 12% per jaar vanaf 2019. Ook kunnen op deze manier 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.

⁵ Full-time Equivalent, dit komt overeen met een volledige werkweek van één werknemer (40 uur).



In Tabel 8 en

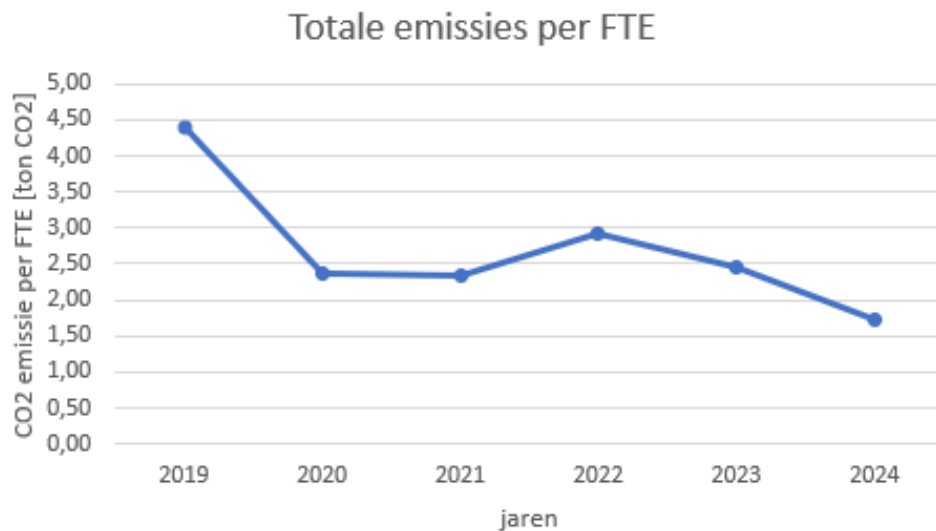
Figuur 5 is te zien dat de totale CO₂-emissies per FTE in 2024, net als in 2023, zijn gedaald ten opzichte van het referentiejaar 2019. Ook is de totale uitstoot over 2024 lager dan 2023 en zelfs 2022. Deze daling in CO₂-emissies kan voor een groot deel worden toebedeeld aan de verdere afbouw van het aantal benzine leaseauto's ten opzichte van de elektrische. In 2024 was er nog slechts 1 werknemer met een benzine leaseauto. Ook kiezen niet alle nieuwe werknemers direct voor een leaseauto maar gaan steeds meer voor bijvoorbeeld een OV-abonnement. Daarnaast zie je een sterke daling in de uitstoot van de panden. Dit is grotendeels te verklaren door de verhuizing naar Utrecht voor het hoofdkantoor. Het verbruik van het nieuwe pand voor zowel elektriciteit als gas is lager. Het gasverbruik is bijvoorbeeld gedaald van 12,58 naar 6,9 ton CO₂.

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 aannames met uitzondering van de eerdergenoemde aanname voor het gas en elektriciteitsverbruik van het pand in Utrecht en de correctie op de verbruiksdata voor de leaseauto's, welke tot op heden nog onduidelijk zijn. Daarnaast is er de aanname voor de uitstoot van de gedeclareerde kilometers met privéauto's. Hiervoor is de daarbij horende conversiefactor van de CO₂ emissiefactoren website gebruikt wanneer het type auto onbekend is en waarbij dus geen rekening gehouden is met de individuele uitstootverschillen per 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.

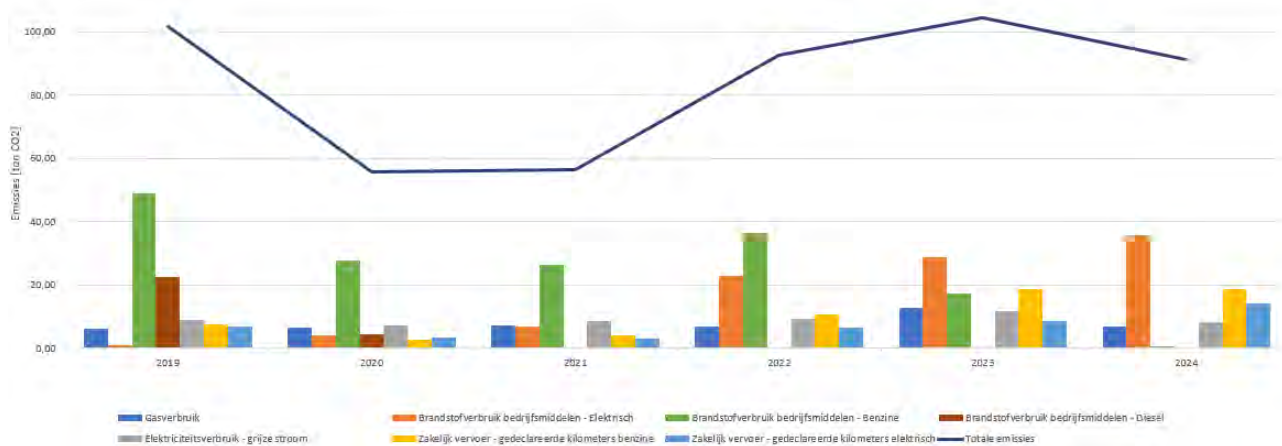
Kijkende naar de verschillen in 2024 ten opzichte van 2023, kunnen een aantal zaken worden geconcludeerd. De totale uitstoot bijvoorbeeld is met 22% gedaald en voor het eerst sinds 2020 weer in dalende lijn. De reden hiervoor kan grotendeels worden toebedeeld aan de groei in het aantal werknemers waarbij niet dezelfde groei in leaseauto's, privéauto's en/of het pand verbruik te zien is, naast de eerdergenoemde redenen. Ook heeft het uitfaseren van

benzineauto's in 2024 tot een grotere daling geleid in uitstoot van benzine in scope 1, dan de toename van uitstoot van elektrische auto's in scope 2.

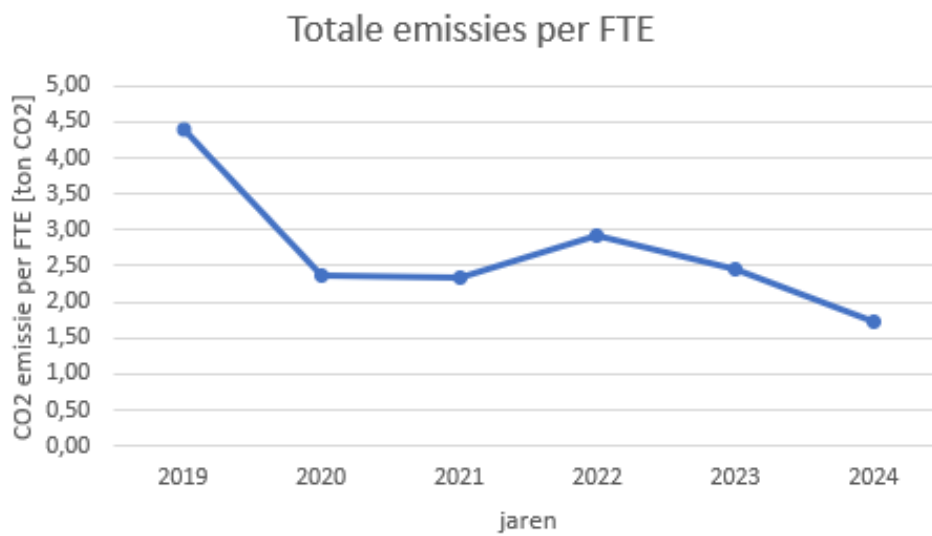
Naast de absolute daling in uitstoot, is (logischerwijs) ook een daling in de totale uitstoot per FTE zichtbaar. Dit is het doel waar we op sturen, welke verder geïllustreerd is in



Figuur 5 en Figuur 6. Wanneer je kijkt naar Figuur 6 is te zien dat in 2024, een jaar voor het doelstelling jaar 2025, DBG voor loopt op de verwachte reductie van 73%. Zoals ook te zien is in Tabel 9, zit DBG in 2024 op een reductie van 65% ten opzichte van het referentiejaar 2019. De verwachting is dan ook dat het reductiedoel van 73% realistisch en haalbaar is.



Figuur 4: De CO₂-emissies per categorie en het totaal van 2019 tot en met 2024.



Figuur 5: De trend van de totale emissies per FTE tot nu toe

B. Reductie

Het hoofdstuk Reductie beschrijft de doelen en maatregelen die DBG heeft opgesteld ten behoeve van het verminderen van de CO₂ footprint en het vergroten van het bewustzijn omtrent dit thema. Hieronder wordt CO₂ reductiedoel verder beschreven, alsmede de maatregelen die dit doel zullen dienen.

Dit hoofdstuk geeft invulling aan de volgende eisen vanuit H4.0:

Eis	Naam		Beschrijving
1.B.1	Plan van aanpak		De organisatie heeft voorbereidende acties, maatregelen en doelstelling(en) voor de korte termijn en heeft deze vastgelegd in een plan van aanpak.
	1.B.1-1	CO ₂ -doelstelling voor de korte termijn	De organisatie moet een plan van aanpak opstellen met daarin één CO ₂ -reductiedoelstelling voor de korte termijn.
	1.B.1-2	Energiebesparings- en duurzame energiedoelstelling voor de korte termijn	De organisatie moet in haar plan van aanpak kwantitatieve doelstellingen voor de besparing van het energieverbruik en voor het zelf opwekken, opslaan en gebruiken van duurzame energie opnemen voor de korte termijn.
	1.B.1-3	Plan van aanpak voor de korte termijn	Het plan van aanpak is een concreet plan voor de korte termijn met daarin alle voorgenomen voorbereidende acties en maatregelen om de doelstellingen te halen.
1.B.2	Realisatie van doelstellingen		De organisatie slaagt erin de doelstellingen en/of de voorbereidende acties en maatregelen uit het plan van aanpak te realiseren.
	1.B.2-1	Realisatie- en/of resultaatsverplichting	De organisatie moet aantonen dat de doelstellingen en/of de voorbereidende acties en maatregelen uit het plan van aanpak zijn gerealiseerd.

B.1 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 CO₂-Prestatieladder. Ons doel is vooropgesteld om een toekomstbestendige organisatie te zijn voor mens en omgeving, waarbij meervoudige waarde creatie voor ons centraal staat. Onze doelstellingen zijn daarom niet alleen gericht op het reduceren van de eigen CO₂-emissies en energiebesparing, maar ook op bewuster omgaan met de emissie-impact van keuzes.

CO₂-reductie

Met de certificering volgens het handboek 4.0 stelt Dutch Boosting Group een nieuw korte termijn doel op. Het voorgaande doel was om in 2025, 73% CO₂ uitstoot te reduceren per FTE ten opzichte van het referentiejaar 2019. Dat hield een CO₂-intensiteitsindicator van 1,1 ton CO₂/FTE in 2025.

Dutch Boosting Group heeft als doel gesteld om in 2027, 60% CO₂ uitstoot te reduceren per FTE ten opzichte van referentiejaar 2023. Dat houdt een CO₂-intensiteitsindicator van 1,0 ton CO₂/fte. Ten opzichte van het vorige doel is dit 9,1% reductie.

Gezien DBG nog steeds de ambitie heeft om te groeien, verbinden we de CO₂-emissies aan het aantal FTE. Dit geeft de mogelijkheid om een eerlijke vergelijking te maken tussen de jaren. Om een zo accuraat mogelijke inschatting te kunnen maken van het aantal FTE in 2025 is uitgegaan van een groei van 12 FTE per jaar ten opzichte van de meest recente data uit 2025 op het moment van vaststellen van het reductiedoel. Dit komt neer op een groei van 76 FTE einde 2025 naar 100 FTE in 2027. Deze groei is in lijn met de ambities van DBG. De groei in FTE wordt ook beschreven Tabel 9.

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 9.

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 CO₂ uitstoot niet hoger is in 2027 dan in 2023 ondanks de groei van het aantal FTE. Dit betekent dat wij verwachten, in lijn met de volledige data uit 2024 van beide panden, en dankzij de maatregelen beschreven in het volgende hoofdstuk, niet meer te gaan verbruiken in de panden met meer werknemers. Wat betreft de auto's is de ambitie om in 2027 de totale directe CO₂-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 77%.

In absolute cijfers daalt de scope 1-uitstoot van 29,8 ton CO₂ in 2023 (0,70 ton CO₂ per FTE bij 42,4 FTE) naar 7 ton CO₂ in 2027 (0,07 ton CO₂ per FTE bij 100 FTE).

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. In het referentiejaar 2023 is elektrificatie van het wagenpark al hard op weg. Dit is ook terug te zien in Tabel 9. Om deze reden is de ambitie om in 2027, in scope 2, een reductie per FTE te hebben van 11,7% ten opzichte van 2023. In absolute cijfers stijgt de scope 2-uitstoot van 40,8 ton CO₂ in 2023 (0,96 ton CO₂ per FTE bij 42,4 FTE) naar 85 ton CO₂ in 2027 (0,85 ton CO₂ per FTE bij 100 FTE).

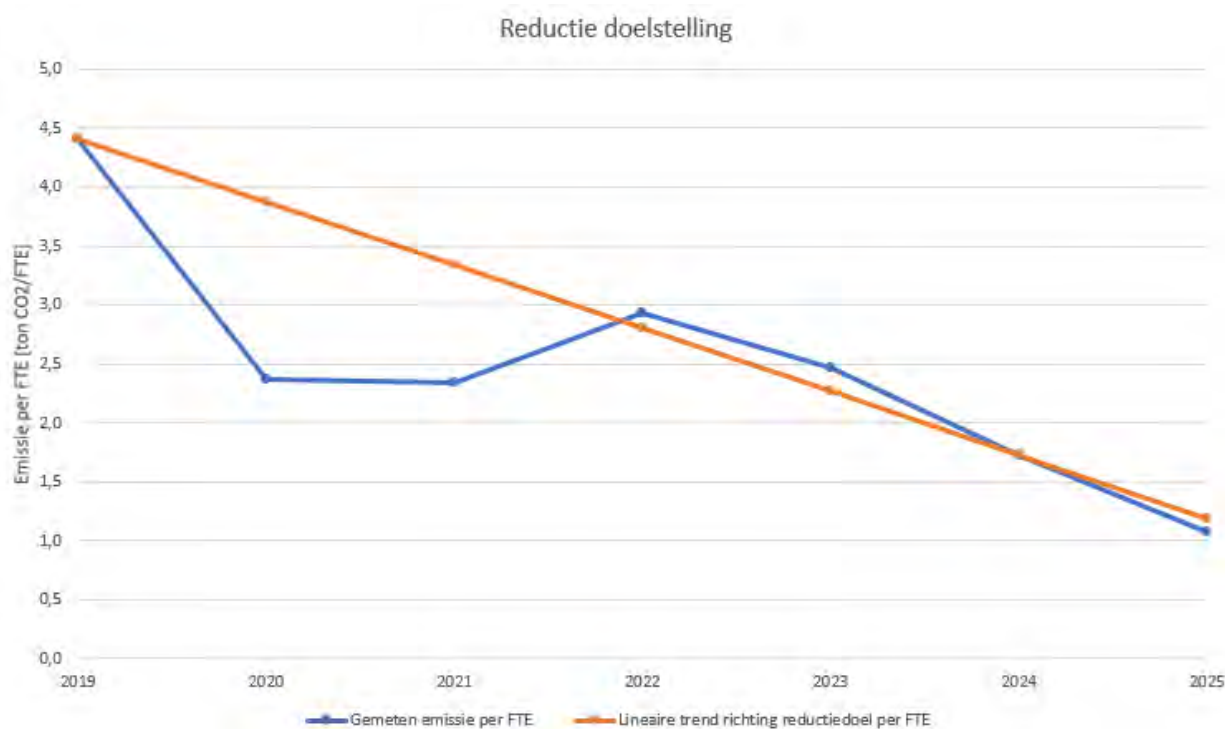
Scope 3 "Business travel"

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, waaronder ook zakelijke vluchten. 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. Door middel van auto- en vlucht bewust mobiliteitsbeleid en de stimulering van elektrificatie van privéauto's heeft DBG echter een reductie van 93,7% per FTE als doel gesteld. In absolute cijfers daalt de scope 3-uitstoot van 33,9 ton CO₂ in 2023 (0,80 ton CO₂ per FTE bij 42,4 FTE) naar 5 ton CO₂ in 2027 (0,05 ton CO₂ per FTE bij 100 FTE).

In Tabel 9 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 60% uitstoot CO₂ per FTE**, ondanks de verwachte toename in scope 2.

Tabel 9: Absolute uitstoot (in ton CO₂) en gestelde doelstellingen (in procentueel verschil) per scope

Voortgang jaarlijkse CO ₂ -Emissies (ton CO ₂)								Absoluut verschil	Procentueel	Absoluut verschil	Procentueel
Type emissiestromen	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	in ton CO ₂	verschil	in ton CO ₂	verschil
	Doelstelling							2025 vs 2019	2025 vs 2019	2025 vs 2024	2025 vs 2024
Type emissiestromen scope 1											
Gasverbruik	6,1	6,5	7,1	6,7	12,6	6,9	7,0	0,9	15%	0,1	2%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Benzine	49,0	27,8	26,5	36,3	17,2	0,4	0,0	-49,0	-100%	-0,4	-100%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Diesel	22,3	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-22,3	-100%	0,0	-
Totaal scope 1	77,4	38,6	33,6	43,1	29,8	7,3	7,0	-70,4	-91%	-0,3	-4%
Totaal scope 1 per FTE	3,4	1,6	1,4	1,4	0,7	0,1	0,1	-3,2	-96%	0,0	-14%
Type emissiestromen scope 2											
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - Elektrisch	0,8	4,0	7,0	22,8	28,9	35,7	38,6	37,7	4618%	2,9	8%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom	8,9	7,2	8,7	9,4	11,9	8,1	9,0	0,1	1%	0,9	12%
Elektriciteitsverbruik - biomassa	0,0	0,0	0,0	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	0,0	0%	0,0	-
Totaal scope 2	9,7	11,2	15,7	32,2	40,8	43,8	47,6	37,8	389%	3,8	9%
Totaal scope 2 per FTE	0,4	0,5	0,6	1,0	1,0	0,8	0,8	0,4	91%	0,0	-2%
Type emissiestromen scope 3											
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers benzine	7,5	2,6	4,2	10,8	18,8	18,6	4,8	-2,7	-37%	-14,0	-75%
Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers elektrisch	6,9	3,2	3,0	6,5	8,4	14,1	4,4	-2,6	-37%	-9,8	-69%
Zakelijk vervoer - vluchten Intercontinentaal	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	7,3	0,0	0,0	-	-7,3	-100%
Zakelijk vervoer - vluchten Europees	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-
Zakelijk vervoer - vluchten regionaal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	-	0,0	-
Totaal business travel	14,42	5,80	7,12	17,30	33,87	40,25	9,11	-5,31	-37%	-31,1	-77%
Totaal business travel per FTE	0,63	0,25	0,29	0,55	0,80	0,76	0,15	-0,47	-75%	-0,6	-80%
Totale emissies	101,5	55,6	56,4	92,6	104,5	91,3	63,7	-37,9	-37%	-27,6	-30%
Aantal FTE	23,0	23,5	24,2	31,6	42,4	53,0	59,0	36,0	156%	6,0	11%
Totale emissies per FTE	4,4	2,4	2,3	2,9	2,5	1,7	1,1	-3,3	-76%	-0,6	-37%
Absolute voortgang totaal	100%	55%	56%	91%	103%	90%	63%				
Absolute voortgang per FTE	100%	54%	53%	66%	56%	39%	24%				
Verwachting doelstelling per FTE (73% reductie)	100%	88%	76%	64%	51%	39%	27%				
Verwachting doelstelling per FTE (absoluut, 73% reductie)	4,4	3,9	3,3	2,8	2,3	1,7	1,2				



Figuur 6: De trend van de emissies per FTE tot nu toe en de trend volgens de doelstelling bij een lineaire afname.

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 hieronder 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 medehuurders en pandbeheerders, en dat we verwachten dat significantere reductie middels de andere maatregelen behaald kan worden.

Energiebesparing en duurzame energie

Dutch Boosting Group heeft naast een CO₂-doelstelling ook een doel gesteld op het gebied van energiebesparing. In 2027 heeft DBG een reductie van 60% energieverbruik per FTE ten opzichte van het referentiejaar 2023. Dit is de eerste energiereductie doelstelling die DBG heeft vastgesteld. In lijn met de CO₂ doelstelling is het ook bij de energiereductie doelstelling relevant om dit te benaderen per FTE. Een benadering per m² gebruiksoppervlak van de huisvesting is interessant om te hanteren als er op de huisvesting gefilterd wordt.

In het referentiejaar 2023 was het totaal finale energieverbruik 225.509,2 kWh en had DBG 42,4 FTE, wat neerkomt op 5.318,6 kWh per FTE. DBG heeft als energiereductie doelstelling opgenomen dat in 2027 het energieverbruik per FTE met 60% wordt verminderd ten opzichte van 2023, wat neerkomt op circa 2.127,4 kWh per FTE en dus een totaal finaal energieverbruik van 212.740 kWh in 2027.

B.2 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 leeuwendeel van de emissies voortkomt uit ons wagenpark en de gebruikte kantoorlocaties. Binnen deze thema's is de SKAO-maatregelenlijst 2025 geïnventariseerd samen met input die we bij collega's hebben opgehaald. Vervolgens zijn uit deze lijst kansrijke maatregelen geselecteerd gebaseerd op de verwachte impact op de belangrijkste emissie-stromen. De haalbaarheid en relevantie van de verzamelde maatregelen zijn besproken met de relevante rolhouders, zoals HR en Office Management.

Maatregelen

De maatregelen zijn opgedeeld in scope 1, 2 en 3 gerelateerde emissies, en beschrijven de maatregel, het beoogde effect, de verantwoordelijke collega en de beoogde einddatum. Deze zijn te vinden in de Maatregelenlijst 2025, op de website van SKAO.

Algemene maatregelen voor de emissiereductie 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 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 gesprek aan te gaan en te zoeken naar een constructieve samenwerking. Deze maatregelen hebben betrekking tot zowel het CO₂-doel als het energiereductie doel.

Bij Dutch Boosting Group ligt dus duidelijk de focus op het reduceren van CO₂-uitstoot afkomstig van de mobiliteit. Dit houdt onder anderen in: het verder elektrificeren van het wagenpark, het ontmoedigen van reizen met de auto, het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en het opstellen van beleid rondom zakelijk vliegen.

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. Daarbij kijken wij uit naar de mogelijkheden om de dienstverlening van DBG in kaart te brengen bij een volgende certificering.

C. Communicatie

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.

Dit hoofdstuk geeft invulling aan de volgende eisen vanuit H4.0:

Eis	Naam		Beschrijving
1.C.1	Sleutelpersonen op de hoogte		De organisatie zorgt dat de sleutelpersonen aantoonbaar op de hoogte zijn van hun rol in het energie- en CO ₂ -beleid van de organisatie.
	1.C.1-1	Sleutelpersonen op de hoogte	De sleutelpersonen moeten aantoonbaar op de hoogte zijn van hun rol.
1.C.2	Communicatieplan		De organisatie communiceert intern én extern over haar plan van aanpak, inclusief de voortgang.
	1.C.3-1	Communicatieplan	De organisatie heeft een communicatieplan opgesteld en voert dit plan volgens planning uit.

C.1 Sleutelpersonen

Binnen onze organisatie zijn vijf sleutelpersonen geïdentificeerd die een cruciale rol spelen in het realiseren van het energie- en CO₂-beleid. Deze personen zijn geselecteerd op basis van hun functie, invloed op processen met CO₂-impact en betrokkenheid bij projecten binnen de scope van de CO₂-Prestatieladder. Daarnaast is een zesde sleutelpersoon tijdelijk betrokken vanwege het CO₂-Prestatieladder project.

Naam	Functie	Project(en)	CO ₂ -bewustzijnniveau	Opleiding/Training
Iris Langedijk	HR	-	Ondersteunen	-
Tom de Waal	Consultant Technisch Management	Adviseur Technisch Management bij Waterketen,	Verantwoordelijk voelen	CO2-booster

		Waterschap Drents Overijsselse Delta		
Harry van der Velde	Consultant Systems Engineering	SE-adviseur en coach op verschillende projecten	Betrokken voelen	-
Ties Ludden	Consultant Duurzaamheid & Participatie	Participatie inrichten bij Warmte Uitvoeringsplan (WUP), Gemeente Delft	Verantwoordelijk voelen	Ondersteuning CO2-booster
Martijn Hendriks	Consultant Omgevingsmanagement	Renovatie sluiscomplexen o.a. Houtribcomplex te Lelystad	Betrokken voelen	-
Joep Ottenhoff	Consultant Systems Engineering	SE-adviseur bij Waterschap Limburg	Gelieerd aan CO ₂ -Prestatieladderproject	-

Voor elke kennishub is er minimaal één sleutelpersoon aangewezen. Daarnaast is er één interne medewerker van onze organisatie als sleutelpersoon benoemd. Ook is er één sleutelpersoon wegens zijn betrokkenheid bij het CO₂-prestatieladderproject aangehaakt. Deze personen zijn verantwoordelijk voor het aansturen, uitvoeren of ondersteunen van maatregelen die bijdragen aan CO₂-reductie en energie-efficiëntie. Welke verantwoordelijkheid door welke sleutelpersoon opgepakt gaat worden volgt uit de eerste sleutelpersonen kennissessie.

De sleutelpersonen beschikken aantoonbaar over de benodigde basiscompetenties, waaronder:

- Kennis van het energie- en CO₂-beleid van de organisatie;
- Inzicht in hun eigen rol en invloed op energieverbruik en CO₂-uitstoot;
- Vaardigheden om actief bij te dragen aan monitoring, communicatie en beleidsontwikkeling;
- Bewustzijn van de gevolgen van het niet naleven van het CO₂-managementsysteem.

De extra competenties zijn vastgesteld op basis van betrokkenheid bij de CO₂-prestatieladder. Er worden jaarlijks twee interne kennissessies georganiseerd om competenties op te frissen, -te vergroten en maatregelen uit de organisatie op te halen. De sleutelpersonen zijn via de mail op de hoogte gebracht van hun rol en de eerste sessie staat gepland in oktober. De consultant technisch management is tevens de kennisverantwoordelijke sleutelpersoon.

C.2 Identificatie belanghebbenden

De volgende partijen zijn geïdentificeerd als belanghebbenden bij CO₂-Prestatieladdergerelateerde 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 CO₂-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.

C.3 Beschikbare communicatiemiddelen

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

Communicatiemiddel	Doelgroep	Communicatiefrequentie
Eigen website (www.dutchboostinggroup.nl)	Opdrachtgevers, opdrachtnemers/ leveranciers, SKAO, Certificerende instellingen of individueen	Halfjaarlijks
SKAO website (www.skao.nl)	Opdrachtgevers, opdrachtnemers/ leveranciers, SKAO, Certificerende instellingen of individueen	Jaarlijks (gegevens worden jaarlijks bijgewerkt op de SKAO website)
Interne communicatie (mailing of tweewekelijkse Hygge ⁶)	Collega's	Halfjaarlijks (of vaker wanneer uitrol van bepaalde maatregelen dat nodig heeft of er anderszids grote updates zijn)

⁶ 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.

DBG Social Media (Linkedin of Instagram)	Overig	Incidenteel (bij halfjaarlijkse update of anderzijds wanneer er iets CO ₂ -gerelateerd te posten is)
--	--------	---

C.4 Communicatieplan Intern

Gezien onze collega's onze toekomstgerichte purpose delen en uitdragen, is het belangrijk dat ze actief meegenomen worden in het CO₂-reductie en -bewustwordingsgedeelte van de CO₂-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 duurzaamheidskwesies worden collega's ook tussentijds geïnformeerd wanneer er veranderingen of updates zijn over o.a. CO₂-initiatieven, maatregelen, CO₂-emissiedata etc.

De interne communicatieplanning is weergegeven in onderstaande tabel.

Boodschap	Middel	Frequentie	Verantwoordelijke
Energiebeleid en reductiedoelstellingen	Hygge	Elke 6 ^e maand	CO ₂ -booster
Energiegebruik en trends binnen DBG	Hygge	Elke 6 ^e maand	CO ₂ -booster
Maatregel-update (reductie en evaluatie)	Hygge	Elke 6 ^e maand	CO ₂ -booster
Zuinig-rijden +bandenspanning	Mail	Elke 6 ^e maand, bij nieuwe collega's	CO ₂ -booster
Incidentele CO₂-gerelateerde update	Mail/Hygge	Incidenteel (indien nodig)	CO ₂ -booster

Interne communicatieplanning

C.5 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.

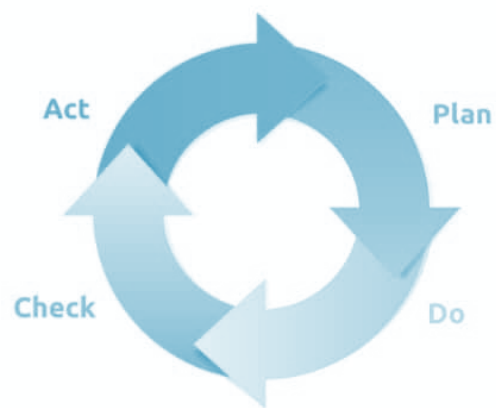
Uitzondering op bovenstaande zijn CO₂-gerelateerde communicatie-uitingen op de social media (Linkedin en Instagram). Hier zullen wij incidenteel berichten plaatsen wanneer er geschikte content beschikbaar is. De externe communicatieplanning is weergegeven in onderstaande tabel.

Boodschap	Middel	Frequentie	Verantwoordelijke
Halfjaarlijkse update en voortgang (energiebeleid, maatregelen, initiatief, projecten met gunningsvoordeel)	DBG website	Elke 6 ^e maand	CO ₂ -booster
Jaarlijkse update (emissiedata, maatregelen, initiatief, gunningsvoordeel-projecten)	DBG website, SKAO website	Elke 12 ^e maand	CO ₂ -booster
Social media post	Linkedin, Instagram	Incidenteel	Marketing en Communicatie - booster

Externe communicatieplanning

C.6 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 CO₂-bewustzijn te verhogen en de CO₂-emissie te reduceren. Ons managementsysteem is ingericht volgens de Plan, Do, Check, Act-cyclus. In deze cyclus



maken we plannen m.b.t. CO₂-emssies 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.

C.7 Onafhankelijke (interne) controle

Binnen het kader van 'Check' zal er jaarlijks een interne controle uitgevoerd worden. De CO₂-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

D. Samenwerking

Vanuit de CO₂-Prestatielader 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.

Eis	Naam	Beschrijving	
1.D.1	Kennis- en samenwerkingsbehoefte	De organisatie analyseert haar eigen kennis- en samenwerkingsbehoefte die gerelateerd is aan haar klimaattransitieplan voor haar belangrijkste activiteiten en haar plan van aanpak.	
	1.D.1-1	Inventarisatie kennis-/samenwerkingsbehoefte	De organisatie analyseert de kennis- en samenwerkingsbehoefte in relatie tot de maatregelen in het klimaattransitieplan en het plan van aanpak.
1.D.2	Inventarisatie mogelijkheden	De organisatie inventariseert de mogelijkheden hoe zij invulling kan geven aan de kennis- en samenwerkingsbehoefte.	
	1.D.2-1	Kennisverantwoordelijke sleutelpersoon	De organisatie wijst één of meerdere sleutelpersonen aan die verantwoordelijk zijn voor het ophalen en bijhouden van kennis die buiten de organisatie al beschikbaar is.
	1.D.2-2	Inventarisatie samenwerkingsverbanden	De organisatie inventariseert bestaande relevante samenwerkingsverbanden die aansluiten bij de kennis- en samenwerkingsbehoefte.

D.1 Inventarisatie samenwerkingsbehoefte

Ten behoeve van de maatregelen opgesteld in het reductiehoofdstuk heeft DBG een inventarisatie van de samenwerkingsbehoefte doorlopen. Een analyse van de maatregelen laat zien dat er twee speerpunten de focus betreffen; Kantoren en mobiliteit.

Wat betreft kantoren heeft DBG te maken met de situatie dat de gebouwen niet in eigen bezit zijn. Dit wil zeggen dat de gebouweigenaar betrokken moet worden bij de ambitie van DBG. Het

samenwerken en ideeën uitwisselen met organisaties die in een vergelijkbare situatie zitten is als waardevol vastgesteld. Daarnaast kan gekeken worden naar praktische maatregelen die zonder de gebouweigenaar toe te passen zijn.

In het kader van mobiliteit moet er gekeken worden naar een aantal factoren. Ten eerste is het van belang dat de auto minder vaak en zuiniger gebruikt wordt. Daarnaast moet ook beleid geschreven worden rondom zakelijke vliegreizen. DBG zal niet de enige organisatie zijn die voor dit soort uitdagingen staat. Daarom bestaat ook op dit thema de behoefte om kennis uit te wisselen met organisaties.

D.2 Inventarisatie sector- en keteninitiatieven

Het overzicht⁷ 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.

Voor de samenwerkingsbehoefte omtrent kantoren is er inmiddels contact gelegd met Dutch Green Building Council. Een inspiratiesessie over Paris Proof ambitie wordt in oktober georganiseerd. Onderdeel daarvan is het meekrijgen van de gebouweigenaar. Bij de mobiliteitsuitdaging kan er gekeken worden naar de Coalitie Anders Reizen, hier zijn nog geen gesprekken mee gevoerd. Wel is er gekeken naar de openbare tools die online staan. Beide onderwerpen komen bij Stichting Positieve Impact.

D.3 Actieve deelname lopende initiatieven

Dutch Boosting Group heeft zich per 15 Juli 2022 aangesloten bij het initiatief "Nederland CO₂ Neutraal". Dit is een groot netwerk van bedrijven die samen komen om kennis te delen. Meerdere keren per jaar worden er events georganiseerd met 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. De stichting is inmiddels van naam veranderd en heet nu de Stichting Positieve Impact.

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 zijn: Update maart 2024 of Update maart 2025.

D.4 Vrijgemaakt budget

Jaarlijks wordt er tijd beschikbaar gesteld voor onze collega's om te besteden aan duurzaamheid. Hiermee kunnen betrokken collega's deelnemen aan de events van stichting Positieve Impact, presentaties maken voor externe en interne kennisdelingen op gebied van

⁷ <https://www.CO2-prestatieladder.nl/nl/initiatieven-en-programmas>

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.

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. 5-6
2	Verantwoordelijke voor het document	Pag. 6
3	Beschreven periode	Pag. 10-11
4	Documentatie van de organisatorische grenzen	Pag. 7-8
5	Documentatie van rapportagegrenzen, inclusief: criteria bepaald door de organisatie om significante emissies te definiëren	Pag. 8-9
6	Directe BKG-emissies, afzonderlijk gekwantificeerd voor CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, NF ₃ , SF ₆ en andere geschikte BKG-groepen (HFK's, PFC's, enz.) in ton CO ₂ e	Pag. 15-19
7	Een beschrijving van hoe biogene CO ₂ -emissies en verwijderingen worden verwerkt in de BKG-inventaris en de relevante biogene CO ₂ -emissies en verwijderingen afzonderlijk gekwantificeerd in ton CO ₂ e	Pag. 15
8	Indien gekwantificeerd, directe verwijdering van broeikasgassen, in ton CO ₂ e	Niet van toepassing
9	Uitleg van de uitsluiting van enige significante BKG-bronnen of -putten uit de kwantificering	Pag. 15
10	Gekwantificeerde indirecte BKG-emissies gescheiden per categorie in ton CO ₂ e	Pag. 15-19
11	Het gekozen historische basisjaar en de basisjaar BKG-balans	Pag. 15-16
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. 15-16

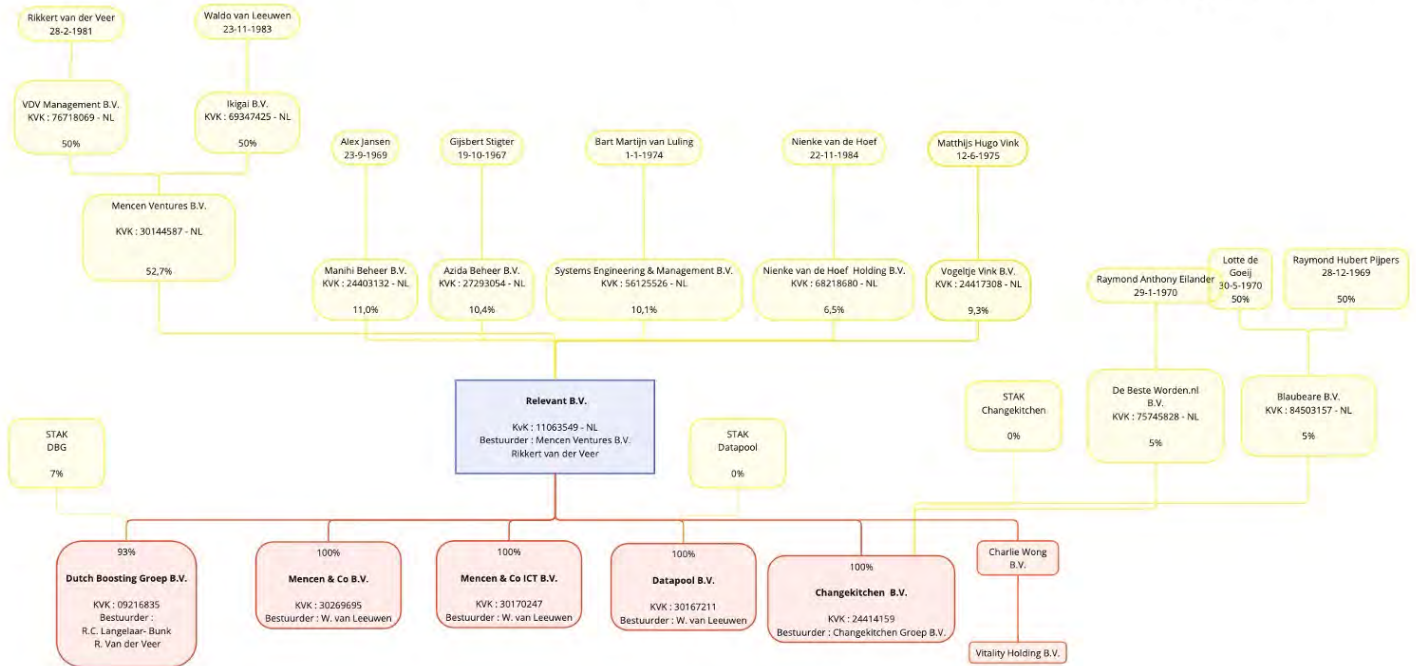
13	Verwijzing naar, of beschrijving van, kwantificering benaderingen, inclusief redenen voor hun keuze	Pag. 15 + Pag. 20-21
14	Uitleg van elke wijziging in kwantificering eerder gebruikte benaderingen	Pag. 15
15	Verwijzing naar of documentatie van gebruikte BKG emissie- of verwijderingsfactoren	Pag. 15
16	Beschrijving van de impact van onzekerheden op de nauwkeurigheid van de BKG-emissie en -verwijdering gegevens per categorie	Pag. 20-21
17	Beschrijving en resultaten van onzekerheidsbeoordeling	Pag. 15
18	Een verklaring dat het BKG-rapport is opgesteld in overeenstemming met ISO 14064-1	Pag. 5
19	Een openbaarmaking waarin wordt beschreven of de BKG-inventaris, het BKG-rapport of de BKG-verklaring is geverifieerd, inclusief het type verificatie en het niveau van zekerheid bereikt	Pag. 5
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. 23-29
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 ₂ e	Pag. 23-29

Bijlage B: Organigram uitgebreid

Organigram

Organigram Changekitchen Groep B.V.

structuur 13 september 2024



Bijlage C: CO₂-Prestatieladderprojecten 2024

Projecten waarbij de inschrijving de CO₂-Prestatieladder een rol heeft gespeeld:

- Waterschap Limburg – Thorn Wessem Dijkversterking SE Implementatie
- Waterschap Limburg – SE Implementatie
- Gemeente Amsterdam – Projectmanagement bureau – Implementatie Levvr

De werkzaamheden van Dutch Boosting Group zijn voor bovenstaande drie projecten tijdens de ontwerpfase geweest. Omdat de het project bij de gemeente Amsterdam half december begonnen is, is er beoordeelt dat de relevantie op het gebied van CO₂ in 2024 verwaarloosbaar is en is het project voor dit auditjaar komen te vervallen. De werkzaamheden bij project SE Implementatie bestonden uit Systems Engineering, ofwel procesbegeleiding in verschillende projecten. Deze verscheidenheid maakt het rekenen erg moeilijk. Project Thorn Wessem is gekozen als CO₂-Prestatieladderproject omdat het hier specifiek over één project met één projectteam gaat.

CO₂-Prestatieladderproject Thorn Wessem

Het project Thorn Wessem liep van jan '23 tot mei '25 met als standplaats Roermond. Het projectteam omvatte zo'n 50 mensen uit heel Nederland. Betrokken partijen tijdens deze fase waren DBG, Ingenieursbureau WSP en waterschap Limburg.

Vanuit DBG waren er in de planuitwerkingfase zes consultants in verschillende mate betrokken. De standplaats buiten de randstad maakte dat er door onze consultants vaak op afstand gewerkt werd. De helft van de consultants nam het openbaar vervoer en de andere helft de elektrische auto en gemiddeld bezochten ze Roermond met een frequentie van één keer per maand.

Als Systems Engineering consultant geef je het ontwerpproces vorm en heb je inhoudelijk niet veel in te brengen. Bij dit project zijn er een aantal duurzaamheidseisen opgenomen in het ontwerp. Denk hierbij aan eisen over de levensduur van materialen, emissie loos bouwen, MKI-scores en flora. Aan ons de taak dit onder de aandacht te blijven brengen. De rapportage hierover, komt echter op het rekest van het Waterschap. Het vervolg van dit stuk gaat dieper in op de emissies van het projectteam tijdens het ontwerpproces.

Energiebalans en emissie-inventaris

De energiebalans is een gekwantificeerde lijst van gekochte-, zelf opgewekte- en verkochte energie. Bij de inventarisatie wordt er gekeken naar energiegebruik bij Transport (A4) en Bouwplaats (A5). Omdat het project zich in de ontwerpfase bevond is enkel Transport (A4) van werknemers van belang. In het volgende blok wordt een schatting gemaakt van de verschillende emissiebronnen en -kwantiteit.

De emissie-inventaris voor dit project heeft de volgende potentiële bronnen:

Scope 1: Directe uitstoot: brandstofverbruik benzineauto's.

Scope 2: Indirecte uitstoot: elektriciteitsverbruik van computers en werkplekken.

Scope 3: Indirecte up- en downstream uitstoot: productie en transport materialen.

Tijdens de ontwerpfase van een CO₂-Prestatieladderproject zijn emissies uit personenvervoer vaak de meest dominante en direct beïnvloedbare bron, aangezien materiaalgebruik en bouwactiviteiten nog niet plaatsvinden. Wegens een gebrek aan informatie over het energielabel, de werkplekdichtheid en andere variabelen die impact hebben op scope 2 is er gekozen hier geen schatting over te maken. Onderstaande tabel geeft een inschatting van de totale emissies gerelateerd aan mobiliteit in 2024 bij project Thorn Wessem.

Groep	Vervoersmiddel	Aantal personen	Afstand per rit (km)	Aantal ritten per jaar	Totale emissie in kg CO ₂
DBG	OV	3	160	24	0
	Elektrische auto	3	160	24	714,24
Waterschap Limburg	Benzineauto	39	15	274	31.256,55
	Elektrische auto	2	15	274	509,64
	Fiets	3	15	274	0

Het leeuwendeel van de waterschap-werknemers woont in de relatieve nabijheid van het kantoor en dus is er aangenomen dat men vaak de auto of de fiets neemt, wetende dat de trein vaak genomen wordt voor langere afstanden. Volgens het CBS ([bron](#)) neemt 7,1% van de mensen de fiets voor woon-werkverkeer, dit zijn 3 mensen op een populatie van 44. Volgens dezelfde organisatie ([bron](#)) was 4,5% van de auto's elektrisch in Nederland in 2024, wat 2 mensen zijn op een populatie van 41. De gemiddelde afstand van de Randstad naar Roermond is zo'n 160 kilometer en voor lokale medewerkers is een afstand van 15 kilometers geschat. Per jaar maken de DBG'ers deze rit 24 keer (heen en terug). Met een gemiddeld aantal werkdagen op kantoor van 3 en een totaal aantal werkdagen van 228 komt het totaal voor waterschap-werknemers op 137 dagen op kantoor. Omdat er geen betrouwbare gegevens beschikbaar zijn voor energieverbruik in en bij het kantoorpand van Waterschap Limburg is dit buiten beschouwing gelaten.

Voor de emissiefactoren ([bron](#)) is er bij de benzineauto gekozen voor 0,195 kg CO₂/km, bij de elektrische auto voor gemiddelde stroommix: 0,062 kg CO₂/km en de trein en fiets kennen geen CO₂-uitstoot. De genoemde mobiliteits-gerelateerde emissies van DBG'ers zijn al opgenomen in het totale emissieoverzicht van Dutch Boosting Group.

Projectplan

Voor het project zijn bij de start geen afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en registratie van het zakelijk verkeer. Wel zijn er maatregelen uitgevoerd om de kilometers met benzineauto's te beperken:

- Uitfaseren benzineauto's
- Beperken van fysieke overleggen
- Overleggen via Teams
- Reizen met openbaar vervoer

Binnen het CO₂-team en met de sleutelpersonen is er de ambitie uitgesproken de emissierapportage voor CO₂-Prestatieladderprojecten breder dan alleen mobiliteit te trekken. Hier wordt in de komende maanden in onder andere het sleutelpersonenoverleg invulling aan gegeven.