



## 4.B.2 Voortgangsrapportage Q1Q2 2022

### Verantwoording

**Titel** : Voortgangsrapportage Footprint Q1Q2 2022

**Versie** : versie 2  
**Datum** : 21 december 2022  
**Opgesteld door** : H. Stam  
B. Kraaijeveld  
M. Glasbeek (IMR Advies)

**Gecontroleerd en goedgekeurd door** : P.J. Vroom

**Datum controle en goedkeuring** : 21 december 2022

**Contact** : Sikkelsestraat 28  
3319 JL Dordrecht  
T (+31) 78 616 2837  
E info@allgroenbv.nl

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding en indeling rapport .....	3
1.2	Verantwoordelijk persoon .....	3
<b>2</b>	<b>METHODE EN AFBAKENING SCOPE 1, 2 EN 3 .....</b>	<b>4</b>
2.1	Methode.....	4
2.2	Organisatorische grens.....	5
2.3	Aantal medewerkers .....	5
2.4	Scope 1, 2 en 3 .....	5
2.5	Nauwkeurigheid.....	6
<b>3</b>	<b>CARBON FOOTPRINT ANALYSE Q1Q2 2022.....</b>	<b>7</b>
3.1	Carbon Footprint DBGG Q1Q2 2022 scope 1 & 2 .....	7
	Carbon Footprint DBGG Q1Q2 2020 scope 1 & 2 .....	7
3.2	Directe CO2 emissies (scope 1).....	7
3.3	Indirecte CO2 emissies (scope 2).....	8
3.4	Project gerelateerde uitstoot .....	8
<b>4</b>	<b>ANALYSE VOORTGANG REDUCTIEDOELSTELLINGEN EN MAATREGELEN.....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>RAPPORTAGE CONFORM NEN-ISO 14064-1.....</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>LITERATUUR.....</b>	<b>12</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en indeling rapport

De Biesbosch Gijsbersgroep (DBGG) is een professioneel bedrijf op het gebied van groen-, grond- en infrawerken en machineverhuur. De organisatie is gevestigd in Dordrecht.

De werkzaamheden worden voornamelijk uitgevoerd in regio Zuid-Holland. De klanten bestaan uit overheden, particulieren, woningcorporaties en overige organisaties. DBGG verzorgt voor hen aanleg en onderhoud op het gebied van groen, grond en infra.

Deze CO<sub>2</sub>-emissie inventaris is opgesteld in het kader van de certificering volgens de CO<sub>2</sub>-prestatieladder. De CO<sub>2</sub>-prestatieladder is een initiatief van ProRail dat in december 2009 is geïntroduceerd. Doel van ProRail was dat de leveranciers en aannemers waar ProRail mee samenwerkt werden geacht de CO<sub>2</sub>-emissie die samenhangen met hun activiteiten in de eerste plaats te kwantificeren en in de tweede plaats te reduceren. Vanuit andere organisaties (met name overheden) kwam ook belangstelling om de leveranciers waar mee zij samen werkten gecertificeerd te laten zijn volgens de prestatieladder. Om de prestatieladder breder te kunnen gebruiken is deze verzelfstandigd en in eigendom gegeven van de onafhankelijke Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO).

DBGG is in mei 2020 gecertificeerd voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder trede 4. In dit kader is het de taak van de KAM-assistent, die valt onder de verantwoording van de KAM-coördinator, om de scope 1 en 2 emissies over de eerste helft van 2022 te inventariseren, analyseren en te rapporteren. Voorliggend rapport geeft hier invulling aan.

DBGG kan dit rapport gebruiken ten behoeve van certificatie volgens de CO<sub>2</sub>-prestatieladder 3.1 en om haar scope 1, 2 en scope 3 emissies te rapporteren aan partijen die zelf ook gecertificeerd zijn volgens de CO<sub>2</sub>-prestatieladder van SKAO.

Deze inventarisatie is opgesteld volgens de eisen die worden gesteld in de NEN-ISO 14064 -1 [2].

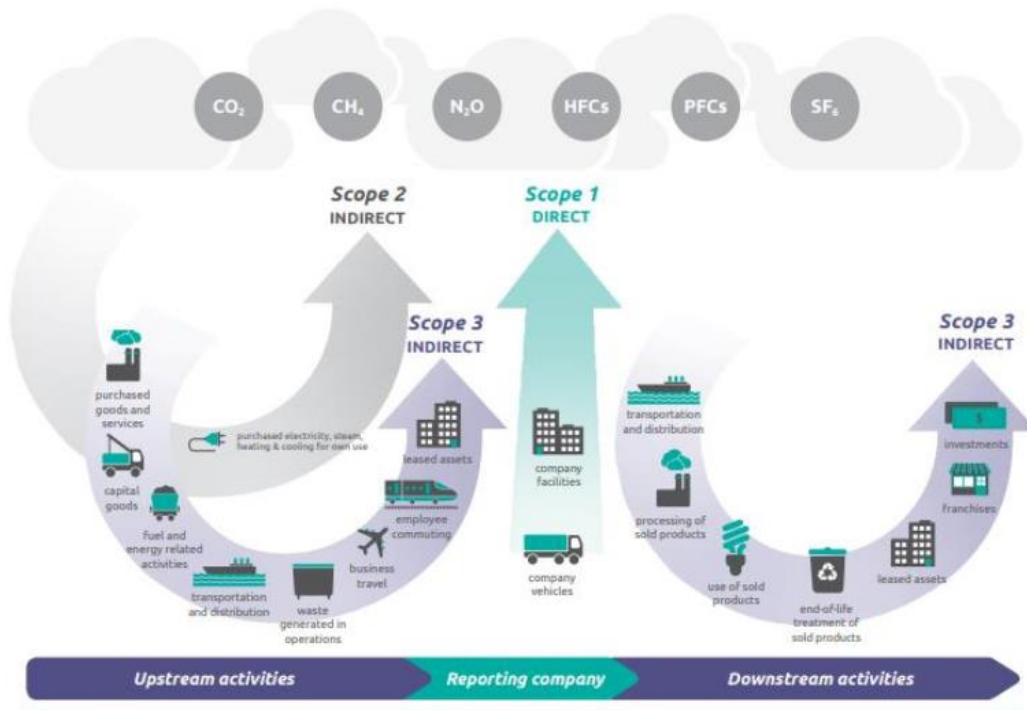
## 1.2 Verantwoordelijk persoon

De statutair verantwoordelijk persoon voor de rapporterende organisatie is mevr. B. Kraaijeveld, KAM-assistent, die valt onder de verantwoording van de KAM-coördinator.

## 2 Methode en afbakening scope 1, 2 en 3

### 2.1 Methode

Deze rapportage is opgesteld conform de NEN-ISO 14064-1. Hierin worden verschillende types van CO2 emissies onderscheiden. Deze emissies zijn onderverdeeld in drie scopes, namelijk scope 1 Directe CO2 emissies, scope 2 Indirecte CO2 emissies en scope 3 Overige indirecte CO2 emissies.



Figuur 1 scopediagram CO2 prestatieladder

#### Scope 1

Scope 1 omvat de directe emissies door de eigen organisatie, zoals emissies door eigen gas gebruik en emissies door het eigen wagenpark.

#### Scope 2

Scope 2 zijn indirecte emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit die de organisatie gebruikt.

#### Scope 3

Scope 3 zijn overige indirecte emissies die een gevolg zijn van de activiteiten van de organisatie, maar voort komen uit bronnen die geen eigendom zijn van de organisatie, noch beheerd worden door de organisatie.

Business travel behoort tot scope 3, maar wordt in de CO2-prestatieladder wel meegenomen in de CO2-emissie-inventaris zoals bedoeld in eis 3.A.1.

De Carbon Footprint van DBGG is bepaald aan de hand van scope 1, 2 en 3, zoals beschreven in het handboek van de CO2 prestatieladder.

## 2.2 Organisatorische grens

De organisatorische grens van DBGG is vastgesteld volgens het GHG protocol.

De CO2 Prestatieladder 3.1 maakt onderscheid tussen klein, middelgroot en groot bedrijf. DBGG valt aan te merken als klein bedrijf, omdat de verwachting is dat over heel 2022 de totale uitstoot van de kantoren en bedrijfsruimten minder dan 500 tonCO<sub>2</sub> bedroeg en de totale uitstoot van alle bouwplaatsen en productielocaties minder dan 2.500 tonCO<sub>2</sub> bedroeg.

## 2.3 Aantal medewerkers

Het gemiddeld aantal medewerkers bij DBGG in de eerste helft van 2022 is bepaald aan de hand van het gemiddeld aantal FTE in deze periode, namelijk 5,86.

## 2.4 Scope 1, 2 en 3

Onder de directe CO<sub>2</sub> emissies van DBGG, scope 1, valt het aardgasverbruik, het brandstofverbruik van het wagenpark en het brandstofverbruik van het materieel.

### *Aardgasverbruik*

Om de hoeveelheid aardgasverbruik te bepalen is gebruik gemaakt van de meterstanden en energierapporten van de energieleverancier.

### *Energieverbruik*

Ook voor het bepalen van de hoeveelheid energieverbruik in de eerste helft van 2022 is gebruik gemaakt van de meterstanden en energierapporten van de energieleverancier.

### *Brandstofverbruik wagenpark*

De brandstofgegevens van het wagenpark van DBGG zijn op een aantal manieren geregistreerd. Om te beginnen maakt DBGG gebruik van tankpassen die bijna allemaal gekoppeld zijn aan een nummerplaat van een voertuig. DBGG kan bij BP een overzicht van alle tankingen per tankpas opvragen gedurende het hele jaar door. In dit overzicht wordt er onderscheid gemaakt tussen benzine en diesel.

Daarnaast heeft DBGG op haar terrein een Shell GTL Fuel tank met diesel staan. Deze tank wordt meerdere keren per jaar aangevuld. Een deel van de GTL verkoopt DBGG. Het overige deel wordt door DBGG zelf gebruikt voor het wagenpark en het materieel. Door middel van facturen van OQ Value en de tankregistratie is het verbruik per periode te herleiden.

### *Brandstofverbruik materieel*

Het brandstofverbruik voor materieel is voor DBGG niet noemenswaardig. Het verbruik is wel meegenomen in de CO<sub>2</sub> footprint maar het is zo weinig dat hier geen reductiedoelstellingen voor worden opgesteld.

### *Zakelijk gebruik privéauto*

Er zijn binnen DBGG in de eerste helft van 2022 geen zakelijke kilometers met een privéauto gereden.

### *Overig brandstof materieel*

Overig brandstof is niet van toepassing voor DBGG geweest in de eerste helft van 2022.

### *Vliegreizen*

Er is in de eerste helft van 2022 bij DBGG geen gebruik gemaakt van vliegreizen.

### *Biomassa en CO2-verwijdering*

In paragraaf 7 uit de NEN-ISO 14049-1 wordt gesproken over CO2-emissies uit het verbranden van biomassa en broeikasgasverwijdering. In de eerste helft van 2022 heeft geen biomassa verbranding plaatsgevonden bij DBGG, daarnaast zijn er ook geen broeikasgassen verwijderd.

### *Uitsluitingen*

DBGG heeft er conform de CO2 prestatieladder 3.1 voor gekozen om de koelmiddelen buiten beschouwing te laten, aangezien er in de eerste helft van 2022 geen koelmiddelen zijn bijgevoeld. Ook Adblue wordt buiten beschouwing gelaten aangezien hier conform [www.co2emissiefactoren.nl](http://www.co2emissiefactoren.nl) geen bevestigde emissiefactor van is.

## **2.5 Nauwkeurigheid**

### **2.5.1 Nauwkeurigheid brandstof totalen**

De CO2-emissies van de bedrijfswagens is berekend naar aanleiding van de halfjaar gegevens van de tankpassen en de afname van de Shell GTL Fuel tank voor bedrijfswagens in het eerste halfjaar van 2022.

Gegevens van de tankpassen zijn in een overzicht in het account van DBGG bij BP te vinden. Door in te loggen op dit account kunnen de tankgegevens van 2022 worden opgevraagd. Per tankpas zijn alle tankingen van de eerste helft van 2022 terug te vinden.

Het totaal aantal afgenomen liters in de eerste helft van 2022 is gelijkgesteld aan het verbruik in deze periode. Deze gegevens geven echter niet de exacte uitstoot weer. Dit kan een positief en negatief effect hebben op de uitstootgegevens. Er zal namelijk nog een stuk verbruik in 2022 zijn van tankingen in 2021. Daarnaast zijn er in juni 2022 nog liters brandstof getankt die niet meer in dezelfde maand verbruikt zijn.

### **2.5.2 Nauwkeurigheid aardgasverbruik**

De gegevens van het aardgasverbruik die voor het opstellen van de footprint zijn gebruikt zijn afkomstig van de meterstanden. Doordat de meterstanden nog niet consequent werden afgelezen heeft de energieleverancier een inschatting gemaakt. Er zijn enkele variabelen die niet met genoeg zekerheid te voorspellen zijn waardoor de verwachting kan afwijken van het uiteindelijk verbruik op de jaarafrekening afhankelijk van, onder andere, de weersomstandigheden. Vanaf december 2022 zullen de meterstanden maandelijks worden afgelezen waardoor het verbruik nauwkeuriger inzichtelijk gemaakt kan worden.

### **2.5.3 Nauwkeurigheid elektriciteitsverbruik**

De gegevens van het elektriciteitsverbruik die voor het opstellen van de footprint zijn gebruikt zijn afkomstig van de meterstanden. Doordat de meterstanden nog niet consequent werden afgelezen heeft de energieleverancier een inschatting gemaakt. Er zijn enkele variabelen die niet met genoeg zekerheid te voorspellen zijn waardoor de verwachting kan afwijken van het uiteindelijk verbruik op de jaarafrekening afhankelijk van, onder andere, de weersomstandigheden. Vanaf december 2022 zullen de meterstanden maandelijks worden afgelezen waardoor het verbruik nauwkeuriger inzichtelijk gemaakt kan worden.

## 3 Carbon Footprint analyse Q1Q2 2022

### 3.1 Carbon Footprint DBGG Q1Q2 2022 scope 1 & 2

Scope	Categorie	Bron	Eenheid	Conversie	Hoeveelheid	Uitstoot ton CO2 per jaar	Uitstoot per kental	Kental
	Wagenpark	Benzine (E10)	liter	2,784	0,00	0,00		
		Diesel (B7)	liter	3,262	2.655,12	8,66		
		GTL	liter	3,274		0,00		
	Totaal Wagenpark				2.655,12	8,66	15,78	Omzet
	Gasverbruik	Aardgas	Nm3	1,884	0,00	0,00	0,0000	Graaddagen
	Overige emissies	Diesel (B7)	liter	3,262	1756,28	5,73		
	Totaal Overige emissies				1.756,28	5,73	10,44	Omzet
Totaal scope 1						14,39		
	Elektriciteit	Grijze stroom	kWh	0,556	12.903,00	7,17	1,49	Eigen FTE
Totaal scope 2						7,17		
Totaal scope 1 & 2						21,56	39,29	Omzet

Afbeelding 1: Carbon Footprint DBGG Q1 + Q2 2022

### Carbon Footprint DBGG Q1Q2 2020 scope 1 & 2

Scope	Categorie	Bron	Eenheid	Conversie	Hoeveelheid	Uitstoot ton CO2 per jaar	Uitstoot per kental	Kental
	Wagenpark	Benzine (E95)	liter	2,74	0,00	0,00		
		Diesel (NL)	liter	3,23	4.308,83	13,92		
	Totaal Wagenpark				4.308,83	13,92	37,38	Omzet
	Gasverbruik	Aardgas	Nm3	1,884	1.804,00	3,40	0,0024	Graaddagen
	Overige emissies	Aspen	liter	2,741	0	0,00		
	Totaal Overige emissies				0,00	0,00	0,00	Omzet
Totaal scope 1						17,32		
	Elektriciteit	Grijze stroom	kWh	0,556	12.542,50	6,97	1,02	Eigen FTE
Totaal scope 2						6,97		
Totaal scope 1 & 2						24,29	65,24	Omzet

Afbeelding 2: Carbon Footprint DBGG Q1 + Q2 2020

### 3.2 Directe CO2 emissies (scope 1)

Voor het bepalen van de footprint over de eerste helft van 2022 van DBGG is gebruik gemaakt van emissiefactoren, waarmee je CO2 uitstoot kunt berekenen. De emissiefactoren zijn te vinden op [www.co2emissiefactoren.nl](http://www.co2emissiefactoren.nl)

Onder de directe CO2 emissies van DBGG, scope 1, valt het aardgasverbruik, het brandstofverbruik van het wagenpark en het brandstofverbruik van het materieel.

#### 3.2.1 Aardgasverbruik

De uitstoot van het aardgasverbruik van DBGG in de eerste helft van 2022 is verdwenen. Het gasverbruik ging op aan het verwarmen van het kantoorpand van DBGG in Dordrecht, maar dit wordt nu elektrisch gedaan.

#### 3.2.2 Brandstofverbruik wagenpark

Het wagenpark van DBGG heeft het grootste aandeel in de CO2 footprint van de eerste helft van 2022. Het wagenpark bestaat uit een aantal dieservoertuigen.

Afbeeldingen 1 en 2 laten zien dat het totaal aantal afgenomen liters brandstof en de bijbehorende CO2 uitstoot van het eerste halfjaar van 2022 t.o.v. 2020 zijn afgenomen. Daarnaast is op basis van omzet de CO2 uitstoot van het wagenpark met 57% afgenomen t.o.v. 2020. Wat hier de exacte reden van is, is nog niet bekend.

### **3.3 Indirecte CO2 emissies (scope 2)**

Onder de directe CO2 emissies van DBGG, scope 2, valt het elektriciteitsverbruik.

#### **3.3.1 Elektriciteitsverbruik**

De uitstoot van het elektriciteitsverbruik van DBGG in de eerste helft van 2022 is 7,17 ton CO2 geweest, bij een verbruik van 12.903 kWh. In vergelijking met 2020 is de CO2 uitstoot met 2,87% gestegen. Het elektriciteitsverbruik gaat voornamelijk op aan de verlichting, keuken- en ICT apparatuur.

Op basis van FTE is het elektriciteitsverbruik in 2022 t.o.v. 2020 met 47% gestegen. Dit komt omdat de hal nu elektrisch wordt verwarmd in plaats van met gas.

### **3.4 Project gerelateerde uitstoot**

DBGG stoot in het eerste halfjaar van 2022 het grootste gedeelte van de CO2 uit tijdens project gerelateerde activiteiten. In totaal is dit 14,39 ton CO2 wat neerkomt op ruim 66% van de totale CO2 uitstoot van het eerste halfjaar in 2022 van DBGG.

Ten opzichte van het eerste halfjaar van 2020 is dit gestegen (t.o.v. 57,3% in 2020).



## 4 Analyse voortgang reductiedoelstellingen en maatregelen

Op basis van de gegevens van het eerste halfjaar van 2020 en van 2022 is een vergelijking gemaakt om de reductiedoelstellingen te monitoren. De reductiedoelstellingen voor het wagenpark en het materieel zijn gerelateerd aan omzetcijfers. De doelstelling voor aardgas is gerelateerd aan het aantal graaddagen. Voor elektriciteit is de doelstelling gerelateerd aan het aantal FTE. Er is gekozen om de doelstellingen aan kengetallen te koppelen om eventuele fluctuaties in bedrijfsomvang en productiviteit te ondervangen.

Categorie	Voortgang CO2 reductiedoelstellingen t.o.v. 2020		
	Doel 2022	Voortgang Q1 + Q2 2022	Verwachting 2022 (gebaseerd op Q1+Q2)
Wagenpark (o.b.v. omzet)	<b>-3%</b> (-4,6% t.o.v. totale uitstoot in ton CO2)	<b>-57,78%</b> o.b.v. omzet. (1,62% t.o.v. totale uitstoot in ton CO2)	<b>-38%</b> o.b.v. omzet. -21% t.o.v. totale uitstoot in ton CO2)
<b>Q1+Q2 2022</b> 1. Verschil absolute CO2 uitstoot wagenpark Q1/Q2 2022 t.o.v 2020 = -5,26ton CO2 2. 5,26 ton / 48,83 (totaal 2020) * 100% = 24,38%  <b>2022</b> 1. Verwachte absolute CO2 uitstoot wagenpark 2022 t.o.v 2020 = +1,33 ton CO2 2. 1,33 ton / 515,97 (totaal 2020) * 100% = 0,26%			
Aardgas (o.b.v. graaddagen)	<b>-2%</b> (-0% t.o.v. totale uitstoot in ton CO2)	<b>-100%</b> o.b.v. graaddagen (+2,68 % t.o.v. totale uitstoot in ton CO2)	<b>-100%</b> t.o.v. totale uitstoot in ton CO2 (verwachting o.b.v. graaddagen 2022 kan niet geschetst worden).
<b>Q1+Q2 2022</b> 1. Verschil absolute CO2 uitstoot aardgasverbruik Q1/Q2 2022 t.o.v 2020 = -3,4ton CO2 2. 3,4 ton / 48,83 (totaal 2020) * 100% = -15,76 %  <b>2022</b> 1. Verwachte absolute CO2 uitstoot wagenpark 2022 t.o.v 2020 = 2,62 ton CO2 2. 2,62 ton / 48,83 (totaal 2020) * 100% = 5,37%			
<b>Totaal scope 1 t.o.v. totale CO2 uitstoot</b>	<b>-2%</b> (t.o.v. totale CO2 uitstoot scope 1&2 2020)	<b>-16%</b> (t.o.v. totale CO2 uitstoot scope 1&2 2020)	<b>-17%</b> (t.o.v. totale CO2 uitstoot scope 1&2 2020)
Elektriciteit (o.b.v. FTE)	<b>-5%</b> -0,21% t.o.v. totale uitstoot in ton CO2)	<b>47%</b> o.b.v. FTE	<b>2,8%</b> o.b.v. FTE
<b>Totaal scope 2 o.b.v. ton CO2, gerelateerd aan FTE</b>	<b>-5%</b> (-0,21% t.o.v. totale uitstoot in ton CO2)	<b>47%</b> o.b.v. FTE	<b>2,8%</b> o.b.v. FTE
<b>Q1+Q2 2022</b> 1. Verschil aantal kWh Q1/Q2 2022 t.o.v 2020 = 360kWh 2. Verschil op basis van fte: +47 %  <b>2022</b> 1. Verschil aantal kWh 2022 t.o.v 2020 = 0,4 kWh 2. Verschil op basis van fte: +2,8%			

#### **4.1.1 Brandstofverbruik wagenpark**

Het wagenpark van DBGG heeft het grootste aandeel in de CO2 footprint van de eerste helft van 2022. Het wagenpark bestaat uit een aantal dieselveertuigen.

Te zien is dat een groot deel van het brandstofverbruik GTL is geweest. Ten opzichte van 2020 zijn de afgenomen liters vanaf 2022 in de footprint per kenteken inzichtelijk gemaakt, waardoor de afgenomen liters exact herleidbaar zijn. Dit komt doordat DBGG begin 2022 een eigen tank in gebruik heeft genomen waardoor de tankregistraties beter inzichtelijk gemaakt kunnen worden.

Vanaf 2022 moet blijken of het tanken bij de eigen tank ook bijdraagt aan het verminderen van de voertuigkilometers en de bijbehorende CO2 uitstoot.

#### **4.1.2 Elektriciteitsverbruik**

Er staat op de planning om de TL verlichting te vervangen voor led. Het gaat hierbij om de verlichting in de loods en op het kantoor. Het vervangen van de verlichting zal geleidelijk gaan verlopen, maar de verwachting is dat met deze maatregel de besparing op elektriciteit uiteindelijk kan oplopen tot 25%.

Daarnaast zal DBGG onderzoek doen naar het inkopen van groene stroom.

#### **4.1.3 Aardgasverbruik**

De uitstoot van het aardgasverbruik van DBGG in de eerste helft van 2020 is ruim 4 ton CO2. Het gasverbruik gaat op aan het verwarmen van het kantoorpand van DBGG in Dordrecht. Het creëren van bewustwording bij medewerkers kan bijdragen aan het verlagen van het aardgasverbruik.

In vergelijking met het eerste halfjaar van 2020 is het werkelijke aardgasverbruik met ruim een ton CO2 gestegen. Het creëren van bewustwording onder de medewerkers blijft een aandachtspunt.

## 5 Rapportage conform NEN-ISO 14064-1

Deze rapportage is opgesteld conform de eisen uit de NEN-ISO 14064-1; 2018 hoofdstuk 9. In dit hoofdstuk is een referentiematrix opgenomen om de rapportage inzichtelijk te maken.

<b>NEN ISO 14064-1 (2019)</b>	<b>§9.3.1 GHG report content</b>	<b>Beschrijving</b>	<b>Hoofdstuk onderhavige rapportage</b>
	A	Reporting organization	1.1
	B	Person /entity responsible	1.2
	C	Reporting period	1.1
<b>5.1</b>	D	Documentation of Organizational boundaries	2.2
<b>5.2</b>	E	Documentation of reporting Organizational boundaries including criteria to define significant emissions	2.2
<b>5.2.2</b>	F	Direct GHG emissions	2.4/ 3.2
<b>5.2.2</b>	G	Combustion of biomass	2.4
<b>5.2.2</b>	H	GHG removals	2.4
<b>5.2.3</b>	I	Exclusion of sources or sinks	2.4
<b>5.2.4</b>	J	Indirect GHG emissions	2.4/ 3.2
<b>6.4</b>	K	Base year	4
<b>6.4.2</b>	L	Changes or recalculations	2
<b>6.2</b>	M	Methodologies	2.1
<b>6.2</b>	N	Changes to methodologies	2.1
<b>6.2.3</b>	O	Emission or removal factors used	2, 3 en 4
<b>8.3</b>	P	Uncertainties	2.5 en 4
<b>8.3</b>	Q	Uncertainty assessment descriptions and result	2.5
	R	Statement in accordance with NEN-ISO 14064	5
	S	Statement on the verification	-
	T	GWP Values used including their source	-

## 6 Literatuur

Greenhouse Gas Protocol (2004), A Corporate Accounting and Reporting Standard, revised document.

Nederlands Normalisatie-instituut. NEN ISO 14064-1:2019, Greenhouse gases — Part 1: Specification with guidance at the organization level for quantification and reporting of greenhouse gas emissions and removals, Delft

SKAO (2020); CO2-prestatieladder 3.1