



Energiemanagement Actieplan

CO2-PRESTATIELADDER NIVEAU3

PROVINCIE GRONINGEN

2 JULI 2024

Over de CO₂-Prestatieladder

Met een certificaat op de CO₂-Prestatieladder toont een organisatie aan dat ze inzicht heeft in haar CO₂-uitstoot, dat er ambitieuze doelstellingen en maatregelen worden genomen om deze uitstoot te reduceren en dat de organisatie hier continu in verbetert. Het certificaat is op 5 verschillende niveauste behalen: tot en met niveau 3 gaat het om de uitstoot van de eigen organisatie. Vanaf niveau 4 en 5 wordt er ook werk gemaakt van de CO₂-uitstoot van de keten en sector, zoals inkoop en aanbesteding, de leveranciers en het stimuleren van andere overheden en sectoren om ook maatregelen te nemen. Niveau 3 is het gebruikelijke instapniveau.

Elke gecertificeerde organisatie wordt jaarlijks geaudit door een onafhankelijke en geaccrediteerde Certificerende Instelling. Een gecertificeerde organisatie heeft hierdoor gegarandeerd een werkend CO₂-managementsysteem voor de organisatie, dat jaarlijks wordt getoetst op ambities, reductie en continue verbetering. Hoewel de meeste gecertificeerde organisaties bedrijven zijn, kunnen ook andere typen organisaties een certificaat halen voor de CO₂-Prestatieladder. Ook overheden kunnen een certificaat halen. Alliander, ProRail, de gemeentes Arnhem, Renkum, Barneveld, Harderwijk en De Fryske Marren en de Provincie Gelderland en de Ministeries van I&W, EZK en LNV, BZK zijn al gecertificeerd, en een tiental andere centrale en lokale overheden zijn ermee bezig.

Niveau 3 heeft betrekking op het reduceren van onze CO₂-uitstoot (klimaatmitigatie). Naast klimaatmitigatie is ook klimaatadaptatie nodig: het aanpassen van onze samenleving en leefomgeving aan de gevolgen van klimaatverandering. Dit omvat bijvoorbeeld aanpassingen in de openbare ruimte. Dergelijke ingrepen en hun effect op CO₂ komen bij de niveaus 4 en 5 aan bod, die zich richten op CO₂-reductie in de keten.

Inhoud

1	Inleiding	3
2	CO2-footprint	5
3	Reductiedoelstellingen	16
4	Plan van Aanpak reductiemaatregelen	21
5	Deelname aan- en initiatie van initiatieven	28
6	Verantwoordelijkheden en taakstellingen	29
7	Stuurcyclus CO2-management	30
	Bijlage 1 Methodiek voor de emissie inventaris	34

1 Inleiding

Klimaatverandering is aan de orde van de dag. In het in 2022 uitgebrachte rapport van het International panel on Climate Change (IPCC) wordt gesteld dat de opwarming van de aarde nu overal merkbaar is en dat de oorzaak ligt bij de menselijke uitstoot van broeikasgassen. Alleen met drastische maatregelen is de temperatuurstijging nog te beperken tot 2 graden Celsius. Komen we tot een opwarming boven de 2 graden Celsius, dan wordt de opwarming sterker, met een grotere toename van extremer weer en een sterkere zeespiegelstijging.

In 2015 heeft ook Nederland het Klimaatakkoord van Parijs getekend, waarin wordt gestreefd naar het beperken van de opwarming tot maximaal 2 graden Celsius, bij voorkeur maximaal 1,5 graden. Om de doelstellingen van Parijs te halen, moet de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen in 2030 gehalveerd zijn en in 2050 moet de uitstoot naar nul. (Bron: [Klimaatadaptatienederland.nl](https://klimaatadaptatienederland.nl))

De Provincie Groningen maakt zich hard voor duurzaamheid. In het coalitieakkoord 'Verbinden, versterken, vernieuwen' stelde het vorige college de verantwoordelijkheid te nemen voor het tegengaan van klimaatverandering. Concreter werd daarin benoemd dat wordt ingezet op minder CO₂-uitstoot, met een beoogde reductie van 55% in 2030. Het huidige college heeft in haar Hoofdlijnenakkoord 'Veur Mekoar' aangegeven dat duurzaamheid voor alle beleidsthema's een belangrijk onderdeel is en dat zij zelf ook doen wat zij van anderen vragen. Daarvoor heeft Gedeputeerde Staten in november 2023 de Aanpak Duurzame Ontwikkeling vastgesteld, waar de CO₂-Prestatieladder expliciet onderdeel van uit maakt.

Voor het bepalen van doelen voor de toekomst en het bijsturen om het gestelde doel voor 2030 te halen, is het belangrijk over een goed instrument te beschikken. Hiervoor implementeert en hanteert de organisatie de CO₂-Prestatieladder. Over de stand van zaken van de CO₂-uitstoot van de provincie en de ontwikkelingen op gebied van de CO₂-Prestatieladder, wordt meer informatie gegeven op de website: <https://www.provinciegroningen.nl/bestuur-en-organisatie/co2-beleid/>

1.1 Inhoudsopgave

Hoofdstuk 2 gaat in op de afbakening van de organisatie en de CO₂-footprint per thema. Hoofdstuk 3 en 4 geven de verschillende doelen en maatregelen van de organisatie aan op de thema's wagenpark, vastgoed, zakelijk reizen en het OV Bureau Groningen Drenthe. De keteninitiatieven waar de provincie Groningen aan deelneemt worden genoemd in hoofdstuk 5. De verantwoordelijken en taakstellingen komen aan bod in hoofdstuk 6. In het laatste hoofdstuk (7) komt de stuurcyclus aan bod. In onderstaande kruistabel staat in welke paragraaf van het Energiemanagement Actieplan de onderdelen uit de SO 14064-1 zijn omschreven.

§ 7.3 ISO 14064-1		Secctie in Energiemanagement Actieplan
a	Description of the reporting organization	§ 2.1 + addendum
b	Person or entity responsible for the report	§ 6.4 + Bijlage 1
c	Reporting period covered	§ 2.2
d	Documentation of organizational boundaries	§ 2.1 + addendum
e	Documentation of reporting boundaries, including criteria determined by the organization to define significant emissions	§ 2 of Afbakening organisatorische grenzen
f	Direct GHG emissions, quantified separately for CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, NF ₃ , SF ₆ and other appropriate GHG groups (HFC's, PFC's, etc.), in tonnes of CO ₂ e	§ 2.2
g	A description of how biogenic CO ₂ emissions and removals are treated in the GHG inventory and the relevant biogenic CO ₂ emissions and removals quantified separately in tonnes of CO ₂ e	§ 2.2
h	If quantified, direct GHG removals, quantified in tonnes of CO ₂ e	n.v.t.

i	Explanation for the exclusion of any significant GHG sources or sinks from the quantification	n.v.t.
j	Quantified indirect GHG emissions separated by category in tonnes of CO ₂ e	§ 2.2.5
k	The historical base year selected and the base-year GHG inventory	§ 2.2
l	Explanation of any change to the base year or other historical GHG data or categorization and any recalculation of the base year or other historical GHG inventory (6.4.1.), and documentation of any limitations to comparability resulting from such recalculation	§ 2.2 + Bijlage 1
m	Reference to, or description of, quantification approaches, including reasons for their selection	Bijlage 1
n	Explanation of any change to quantification approaches previously used	2.2.10 + 2.2.11
o	Reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used	Bijlage 1
p	Description of the impact of uncertainties on the accuracy of the GHG emissions and removals data per category	§ 2.2.10 + 2.2.11
q	Uncertainty assessment description and results	§ 2.2.10 + 2.2.11
r	A statement that the GHG report has been prepared in accordance with this document	Bijlage 1
s	A disclosure describing whether the GHG inventory, report or statement has been verified, including the type of verification and level of assurance achieved	§ 7.1 + Bijlage 1
t	The GWP values used in the calculation, as well as their source. If the GWP values are not taken from the latest IPCC report, include the emissions factors or the database reference used in the calculation, as well as their source	Bijlage 1 + PowerBI dashboard-werkruimte CO ₂

2 CO₂-footprint

2.1 Afbakening van de organisatie

Om goed inzicht te krijgen in de uitstoot van de eigen organisatie, is als eerste stap de grens van de organisatie bepaald. Hiervoor is uitgegaan van het Green House Gas Protocol, met de 'Control Approach'. Hierbij zijn alleen de organisaties, organisatiestructuren en samenwerkingsverbanden meegenomen waar de provincie operationele controle over heeft. Op 14 april 2024 is de 'Actualisatie organisatorische grenzen CO₂-Prestatieladder' door het concernberaad goedgekeurd. Dit betekent dat de CO₂-uitstoot van het OV Bureau Groningen Drenthe, net als in de rapportage over 2022, voor 65% meetelt voor de provincie Groningen.

2.1.1 OV-bureau Groningen Drenthe

Het openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe is een gemeenschappelijke regeling van de provincies Groningen en Drenthe en is opdrachtgever voor het openbaar busvervoer namens de beide provincies. In het driekoppig dagelijks bestuur zitten twee gedeputeerden, namens beide provincies en de verantwoordelijke wethouder van de stad Groningen. Als vervoersautoriteit is het OV-bureau een politiek gestuurde organisatie die het openbaar vervoer aanbesteedt aan een vervoerder. Momenteel is Qbuzz de concessiehouder. Het OV-bureau heeft geen bussen in eigendom, heeft geen buschauffeurs in dienst en legt de uitvoering van de dienstregeling neer bij de vervoerder. Wel keurt het OV-bureau de hoofdlijnen van de dienstregeling goed en draagt het de opbrengstverantwoordelijkheid voor de concessie. De reizigersinkomsten en de subsidie vanuit het rijk komen op rekening van het OV-bureau, van waaruit Qbuzz per DRU (dienstregelingsuur) wordt vergoed. Het OV-bureau houdt kantoor in Assen, de omvang van de organisatie is ongeveer 27 FTE. Ook heeft het 10% aandeel in het Publiek Vervoer Groningen Drenthe.

2.2 CO₂-footprint

Uit verschillende takken van de organisatie is data opgehaald en gecombineerd in een dashboard. Zakelijk reizen, vastgoed en het eigen wagenpark zijn de drie uitstootcategorieën. Als basisjaar van de CO₂-footprint is 2019 genomen. Dit was het meest recente jaar waar voldoende informatie opgehaald kon worden. Hierdoor kan de situatie van vóór corona als ijkpunt worden gebruikt. Dit geldt echter niet voor de data van zakelijk reizen. Dit komt doordat er een wisseling is geweest in boekhoudsysteem van 2020 naar 2021. Hierdoor werd inzichtelijk dat de gegevens zoals bijgehouden vóór 2021 (dus over de jaren 2019 en 2020) waarschijnlijk onjuist zijn. Daarbij zijn er in 2022 tekortkomingen geweest, waardoor toen niet de volledige dataset is meegenomen in het toen geldende EnergieManagement ActiePlan en dashboard.

Nu is duidelijk geworden dat de CO₂-uitstoot in 2021, 2022 en 2023 nagenoeg gelijk zijn, maar voor zakelijk reizen dusdanig afwijkt met de jaren 2019 en 2020. Daarmee is de conclusie dat de gegevens over de eerste twee jaren van meting onjuist zijn. Wat een grote toename in uitstoot op gebied van zakelijk reizen lijkt te zijn, is dus het resultaat van een grondige analyse uit de dataset.

Over 2019 tot en met 2023 hebben we alle brandstofdata van het OVB. Voor de jaren 2019, 2020 en 2021 beschikken we niet over de uitstoot van vastgoed, zakelijk reizen en wagenpark van het OVB. Omdat de uitstoot van deze laatste categorieën in 2022 en 2023 maar een fractie van de gehele uitstoot zijn (respectievelijk 3.2% en 0.9%), hebben we ervoor gekozen om in de rapportage over de uitstoot van de provincie als geheel ook de OVB data van 2019 tot en met 2021 mee te nemen, ondanks dat deze data incompleet is door het ontbreken van de data van vastgoed, zakelijk reizen en wagenpark. Vanaf 2022 is de data compleet en hebben we ook inzicht

De emissiefactoren voor gas, elektriciteit en brandstoffen worden jaarlijks geactualiseerd volgens de publicaties op www.co2emissiefactoren.nl. Door veranderingen in de aanvoerketen kunnen de CO₂-emissies per eenheid door de jaren heen variëren. De CO₂-emissiefactor per m³ aardgas is van 2,085 kg CO₂ per m³ gas in 2022 licht gedaald naar 2,079 kg CO₂ per m³ in 2023. Dit betekent dat bij gelijk gasverbruik in 2023, de uitstoot lager ligt dan in 2022. De gebruikte emissiefactoren en die van eerdere jaren worden bijgehouden in een datatabel die gelinkt is met het dashboard.

2.2.1 Totale trend provincie

In onderstaand figuur (figuur 1) is het verloop vanaf het basisjaar 2019 tot 2023 weergegeven. In het basisjaar is de totale CO₂-uitstoot van de provincie zonder het OVB 1925 ton CO₂, in 2020 1319 ton CO₂, in 2021 625 ton CO₂ en in 2022 slechts 610 ton CO₂. In 2023 stijgt dit licht naar 627 ton CO₂ (zie Figuur 1). Dit komt overeen met een reductie van 67.4%.

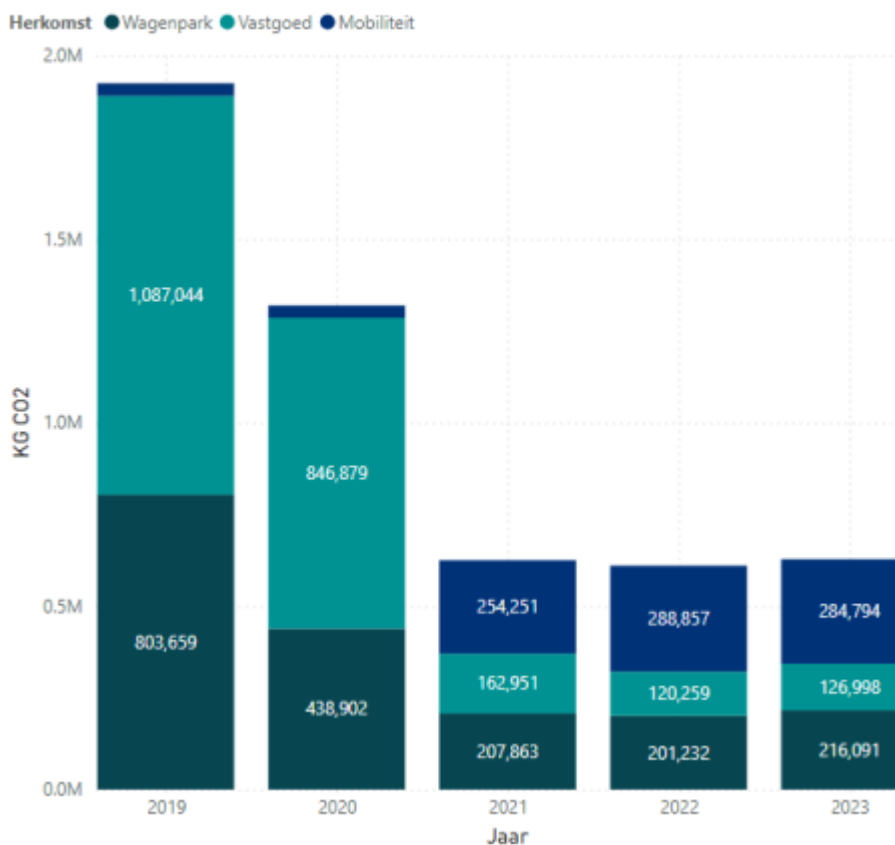
Ontwikkeling CO₂-uitstoot: 90% CO₂ reductie in 2035 ten opzichte van 2019



Figuur 1: Het verloop van de CO₂-uitstoot weergegeven van het basisjaar 2019 t/m 2023. De grijze lijn is de doelstelling van 90% reductie in 2035.

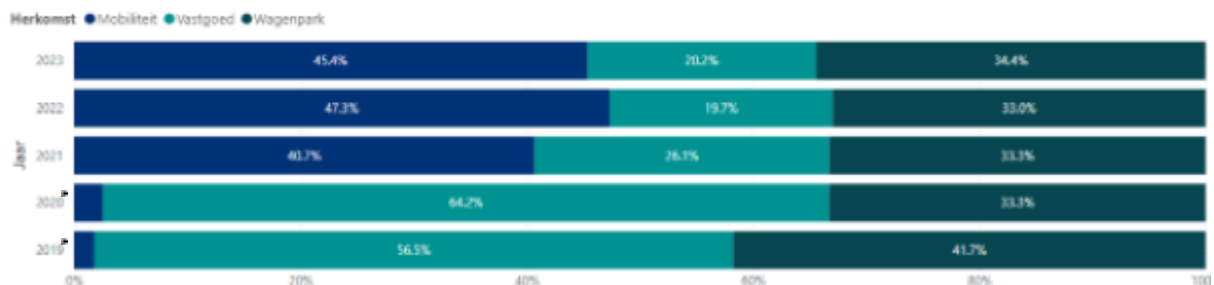
De hoofdreden van deze reductie is dat er een aantal aanmerkelijke maatregelen zijn genomen, zoals dat het provinciehuis van het gas is gegaan en het wagenpark op HVO-100 rijdt. In figuur 2 is te zien waar hoeveel resultaat bereikt is.

KG CO₂-uitstoot op basis van herkomst



Figuur 2: KG CO₂-uitstoot op basis van herkomst

KG CO₂-uitstoot op basis van herkomst

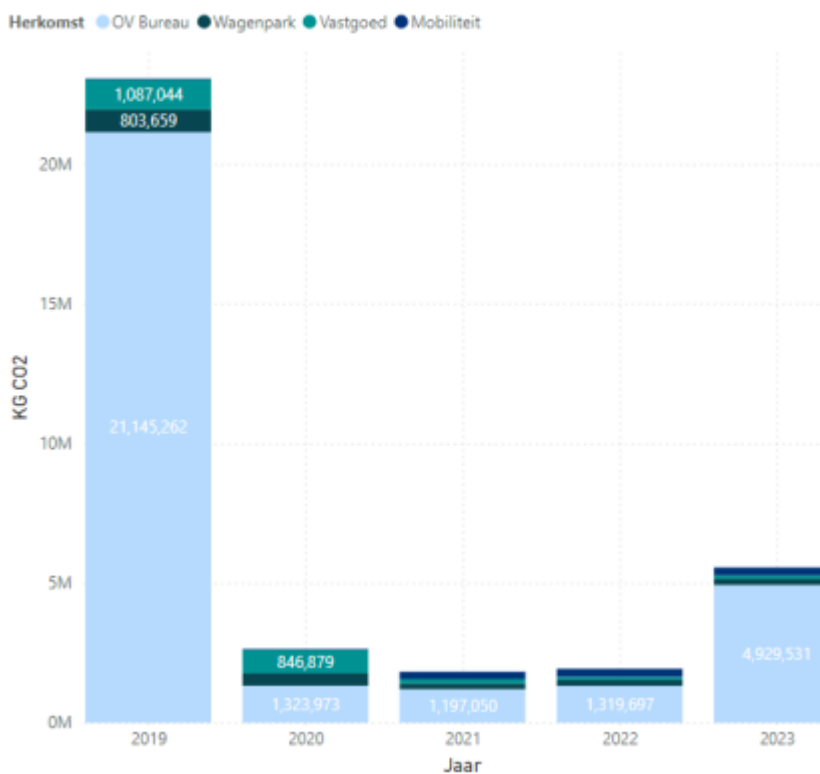


Figuur 3: Procentuele verdeling van de CO₂-uitstoot over de jaren 2019-2023.

Sinds 2022 wordt het OVB meegenomen als onderdeel van de provincie Groningen. In figuur 3 is duidelijk gemaakt wat de provincie zelf heeft bereikt op het gebied van CO₂-reductie. Wanneer we de uitstoot van het OV-bureau meenemen in de uitstoot van de Provincie (zie Figuur 4) zien we weliswaar nog steeds een significante daling, maar die is voor een groot deel (92%) op het conto van het OVB te schrijven. Vandaar dat hierboven de uitstoot van enkel de Provincie ook los is weergegeven. In de behandeling van de afzonderlijke thema's wordt nader ingegaan op de bereikte reductie en wordt er context gegeven aan de getallen.

* In figuur 2 en figuur 3 is te zien dat het aandeel van de uitstoot van dienstreizen sterk is toegenomen vanaf 2021. Dit is vanwege een andere wijze van administratie van de dienstreizen, waardoor er vanaf 2021 meer detailinzicht in de gemaakte dienstreizen is.

KG CO₂-uitstoot op basis van herkomst

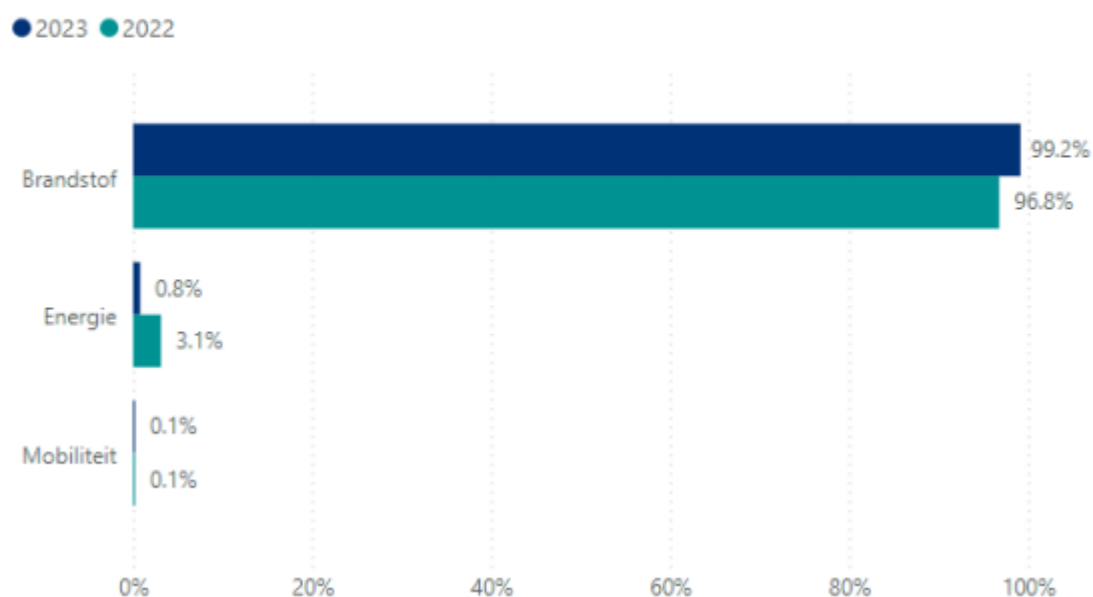


Figuur 4: kg CO₂ uitstoot op basis van herkomst inclusief OVB.

2.2.2 Totale trend OVB

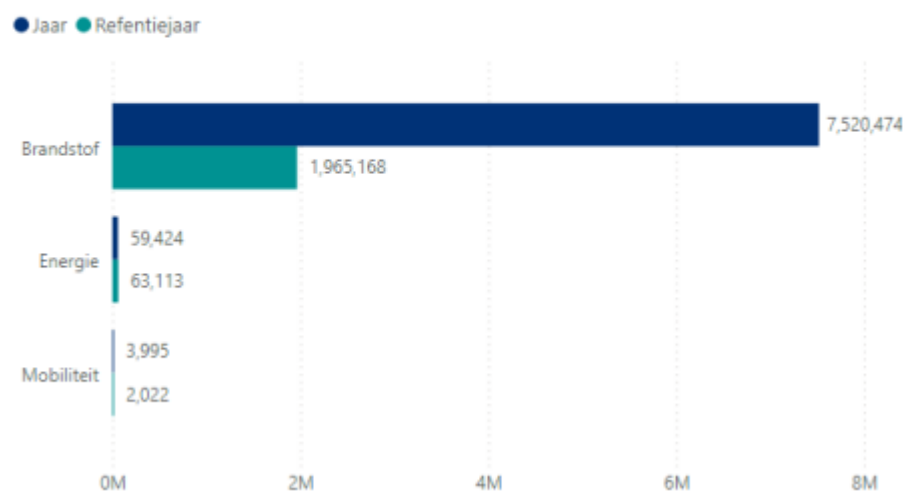
De uitstoot van het OV-bureau bestaat uit twee delen: de uitstoot van de eigen organisatie en de uitstoot van de busvloot. In de eerste categorie, het OVB als organisatie, is er sprake van een beperkte uitstoot; er is geen wagenpark, waar mogelijk wordt het OV gebruikt voor dienstreizen en de uitstoot van het (gehuurde) kantoor is beperkt. De uitstoot voor dienstreizen en vastgoed is beperkt, met een maximum van 3.2% van het totaal van het OVB. Het gros van de uitstoot komt door het brandstofverbruik (zie figuur 5 en 6).

Percentage van totale uitstoot OV Bureau



Figuur 5: Percentuele verdeling CO₂-uitstoot OVB 2022-2023.

Absolute uitstoot OV Bureau



Figuur 6: Absolute verdeling CO₂-uitstoot OVB 2022-2023.

Verreweg het grootste reductiepotentieel ligt dan ook binnen deze tweede categorie. Door reductiedoelstellingen te formuleren en eisen te stellen aan het type materieel en aandrijving van de bussen in de concessie heeft het OV-bureau invloed op de uitstoot van de vervoerder. Zo zijn de elektrische bussen door groene stroom uit Nederland emissievrij en wordt er gebruik gemaakt van gecertificeerd groene waterstof voor de waterstofbussen.

Waar elektrisch en waterstof (nog) niet mogelijk is, gebruikt QBuzz in principe HVO-100 brandstof inclusief HBE. Een Hernieuwbare Brandstof Eenheid is een certificaat dat staat voor een hoeveelheid van 1 GJ aan geleverde duurzame energie aan vervoer. Deze HBE's worden overhandigd aan het OV-bureau, die deze verkoopt en daarmee duurzaam investeert, zoals het aanschaffen van elektrische voertuigen. Naar verwachting zal het effect hiervan in Q4 2024 te zien zijn.

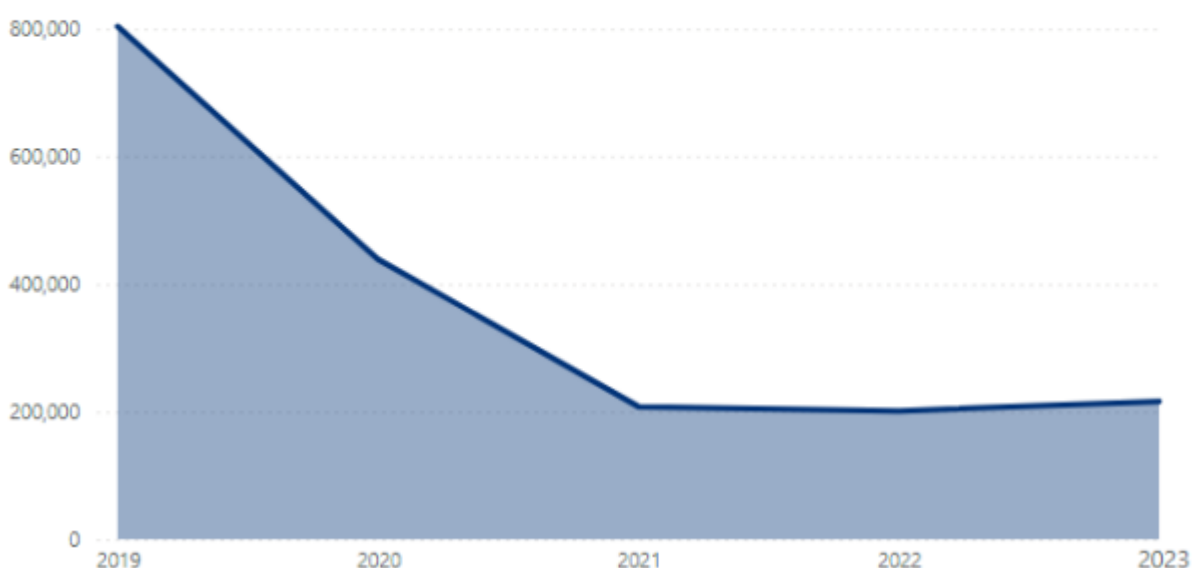
Helaas heeft QBuzz zich in 2023 niet volledig aan deze eis gehouden, waardoor ongeveer 1/3e van de getankte brandstof van fossiele aard was. Het OVB heeft dit direct na constatering aangekaart, en sindsdien is er weer HVO-100 inclusief HBE getankt. Daarnaast is er een boete opgelegd aan QBuzz ter hoogte van de misgelopen inkomsten door het niet ontvangen en doorverkopen van HBE's. Deze boete zal ingezet worden voor dezelfde duurzame doeleinden als de opbrengsten uit de HBE's zouden hebben gedaan. De eerste resultaten van deze duurzame investeringen worden in 2024 verwacht.

Het effect hiervan op de CO₂-uitstoot van de provincie is groot. Hoewel er 413.631 liter (6.4%) minder brandstof is getankt, is de uitstoot van brandstof gestegen met 5.555.305,89 kg CO₂ (382.7%). Dit is een eenmalige uitschieter door het per abuis tanken van fossiele diesel. De dalende lijn van de CO₂-uitstoot van brandstof bij het OVB zal in 2024 doorgezet worden.

2.2.3 Wagenpark provincie

De totale CO₂-uitstoot is ten opzichte van het basisjaar afgenomen van 804 naar 216 ton, een besparing van 73% (zie figuur 7). Ten opzichte van 2022 is het echter zowel de uitstoot als het verbruikvolume gestegen, van respectievelijk 202 naar 216 ton en van 253.662L/kWh/kg naar 293.800L/kWh/kg. Gecorrigeerd voor volume zou de uitstoot met 7,29% gedaald zijn.

Ontwikkeling CO₂-uitstoot



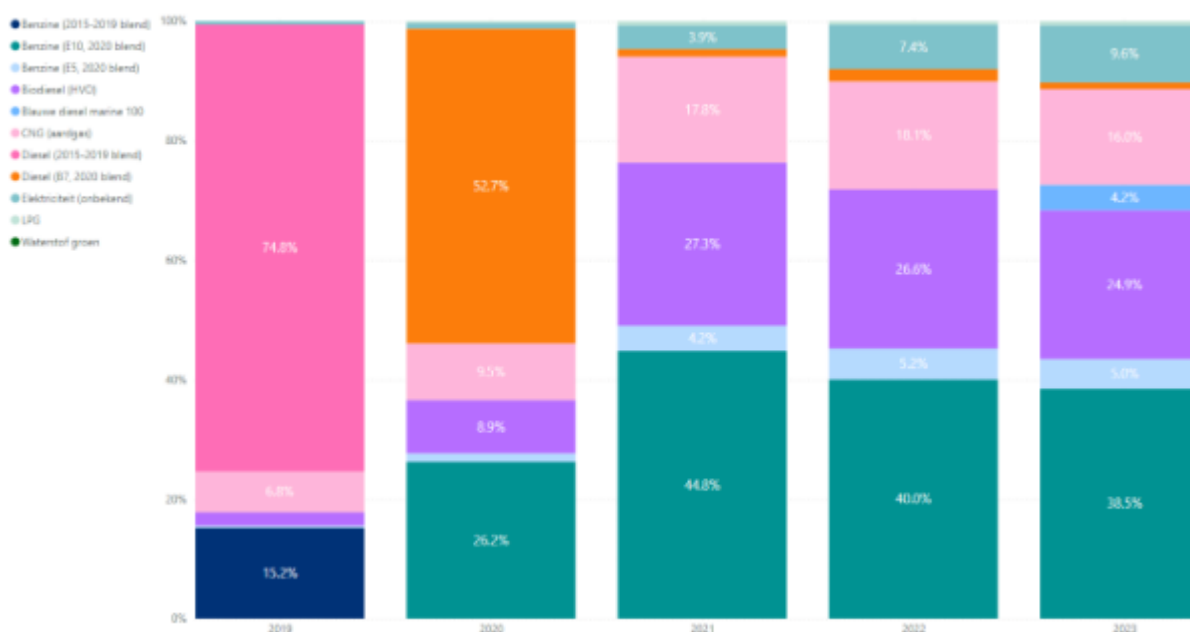
Figuur 7: Ontwikkeling CO₂-uitstoot Wagenpark

De verwachting is dat in de toekomst er meer kilometers gereden zullen worden. Dit komt deels doordat we ons dienstbaarder naar de inwoners van Groningen willen opstellen en dus sneller overal ter plekke willen zijn. De inzet op elektrificatie van het wagenpark is dus de efficiëntste manier om de uitstoot van het wagenpark te verminderen.

De doorzettende daling is te verklaren door te kijken naar de herkomst van de gebruikte brandstoffen. Deze staan weergegeven in de onderstaande grafiek (Figuur 8). Daarin is een verschuiving te zien van standaarddiesel B7 naar HVO-100 (biodiesel). In 2021 is alle diesel al vervangen door HVO-100. In 2023 is hier Blauwe diesel Marine 100 aan toegevoegd. Voorheen werd dit onder HVO-100 geschaard, nu is dit gespecificeerd. Qua uitstoot/liter is de uitstoot vergelijkbaar met HVO-100. Daarnaast is ook het elektriciteitsgebruik toegenomen. In 2022 is gesteld dat 'Het grootste potentieel om verdere CO₂-uitstoot te vermijden, is door het benzinegebruik te verminderen.' Deze vermindering heeft zich voorgedaan, zoals te zien is in figuur 8.

Omdat de eigen HVO-100 tankinstallaties geen afgiftesysteem hebben, is het niet mogelijk om de emissie in gCO₂/km uit te drukken. Ondanks dat we GVO's voor de elektriciteit hebben is er besloten deze voor het wagenpark niet mee te nemen ten behoeve van het inzichtelijk maken van de groei van het elektriciteitsverbruik en daarmee de afname van reguliere brandstoffen.

Procentuele uitstoot van het jaar totaal per type brandstof

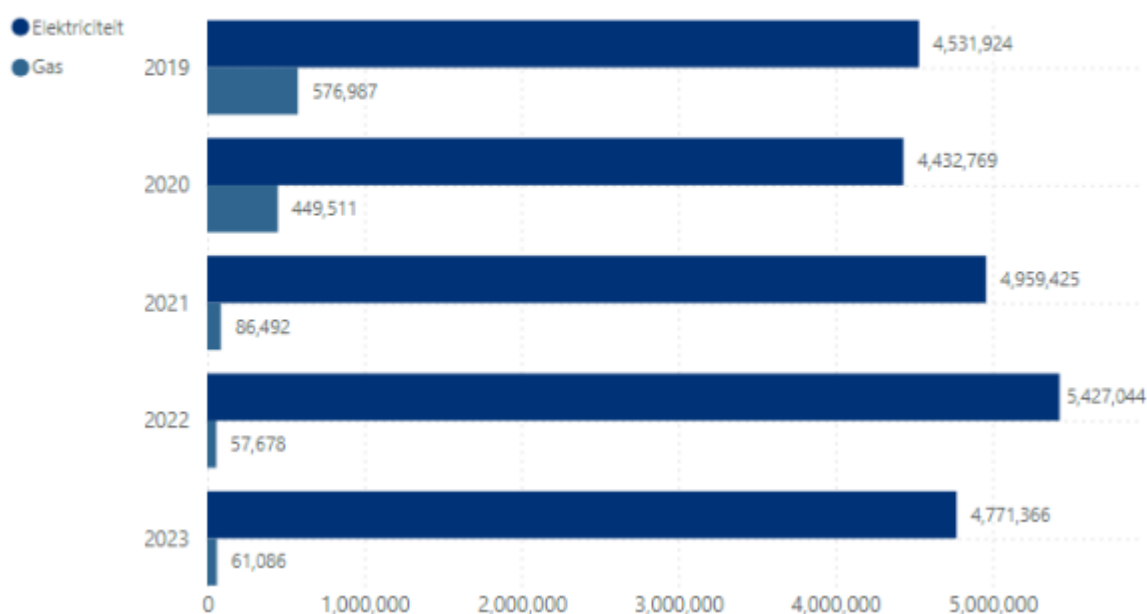


Figuur 8: De verdeling van brandstofsoorten vanaf 2019.

2.2.4 Vastgoed provincie

In het vastgoed is er een flinke reductie te zien. In het basisjaar 2019 was de uitstoot 1100 ton CO₂. In 2020 was dit 847 ton, in 2021 163 ton, in 2022 120 ton CO₂ en in 2023 een lichte stijging naar 127 ton CO₂. Dat betekent dat er in 2023 een reductie is behaald van 88% van de CO₂-uitstoot ten opzichte van 2019. Corona zal hier maar beperkt invloed op hebben gehad, aangezien het provinciehuis altijd open is geweest (verwarmd en verlicht).

Verbruik (totaal benodigde energie)



Figuur 9: Het gas- en elektriciteitsverbruik van het vastgoed 2019-2023

In figuur 9 is het totale verbruik van alle panden weergegeven. Het gasverbruik in het basisjaar 2019 is 576.987m³, in 2020 is het 449.511m³, in 2021 is dat 86.492m³ en in 2022 is er 57.678m³ verbruikt. Het gasverbruik in 2023 stijgt licht naar 61.086m³. Ten opzichte van 2019 is dit een afname in het gasverbruik van 89%, wat overeenkomt met de afname van de CO₂ uitstoot.

Met het afkoppelen van het gas bij het provinciehuis, is te zien dat er in de wintermaanden een toename is van het elektriciteitsgebruik in dat pand. De winter van 2021-2022 is door het KNMI aangemerkt als 'zeer zacht', de winter van 2022-2023 als 'zacht'. Het verschil tussen het gasverbruik van 2022 en 2023 komt dus mogelijk door een iets hogere warmtevraag in 2023.

In 2022 is een pilot gestart met verruimde openingstijden voor het provinciehuis. In plaats van sluiten op maandag t/m donderdag om 18:00 uur, is het pand tot 20:00 geopend. Op vrijdagen bleef de sluitingstijd 18:00 uur. Hiermee is het elektriciteitsverbruik de laatste 4 maanden met ongeveer met 2,25 % gestegen wat overeenkomt met 17.000 kWh. De pilot is inmiddels afgerond en de definitieve sluitingstijd sinds eind 2023 is 19:00, vrijdag om 18:00.

De elektriciteit die gebruikt wordt, wordt groen ingekocht. Hiervoor is een contract met meerdere partijen opgesteld, waaronder Gemeente Groningen en andere Groninger gemeenten en overheden. Door middel van GVO's (Garantie van Oorsprong) wordt de stroom groen gecompenseerd. Doordat dit in een samenwerkingsverband wordt aangeschaft is het niet exact te zeggen hoeveel GVO's er voor de provincie zijn afgekocht. Het totale aantal GVO's is dusdanig meer dan de provincie nodig heeft, waardoor dit geen problemen of twijfels over de hoeveelheid groene stroom oplevert. Het uitsplitsen van de GVO's naar rato van de stroomafname wordt momenteel opgepakt binnen het samenwerkingsverband.

In tabel 1 staat de top 10 van hoogste energie-verbruikende aansluitingen. De Sint Jansstraat is de aansluiting van het provinciehuis. De aansluiting 'Martinikerkhof 12' slaat op alle energie-verbruikende objecten in de buitenruimte waarvoor geen adres is, zoals verkeersregelininstallaties en openbare verlichting.

Top 10 aansluitingen netto elektriciteitsverbruik 2023	Verbruik (kWh) 2023	Top 10 panden gasverbruik 2023	Verbruik (m³) 2023
Sint Jansstraat 4, 9712JN GRONINGEN	2.320.286	Pop Dijkemaweg 41 1, 9731BC GRONINGEN	9.940
Martinikerkhof 12, 9712JG GRONINGEN	562.479	Pop Dijkemaweg 41 B, 9731BC GRONINGEN	9.921
Zeedijk 2, 9976VM LAUWERSOOG	118.488	Hoogeweg 7 A, 9746TN GRONINGEN	6.294
Winschoterweg 6, 9723CG GRONINGEN	82.646	Nieuweweg 76, 9364PE NUIS	6.233
Nieuweweg 76, 9364PE NUIS	73.590	Redersplein 2, 9685AW BLAUWESTAD	5.696
Langestraat 11, 9804PE NOORDHORN	65.067	Nieuweweg 76 D, 9364PE NUIS	4.986
Pop Dijkemaweg 41 1, 9731BC GRONINGEN	61.388	Zeedijk 2, 9976VM LAUWERSOOG	4.457
Oostersluisweg 9, 9731AV GRONINGEN	52.538	Meenteweg 13, 9625TD OVERSCHILD	3.716
Redersplein 8, 9685AW BLAUWESTAD	49.973	Pekelwerk 39, 9663AW NIEUWE PEKELA	2.614
Hoogwatum 2, 9906TD BIERUM	42.538	Nieuweweg 76 C, 9364PE NUIS	2.550
Totaal elektriciteitsverbruik alle aansluitingen 2023	4.771.366 kWh	Totaal gasverbruik alle aansluitingen 2023	61.086 m³

Tabel 1: Het top-10 energieverbruik van de aansluitingen in 2023.

2.2.5 Zakelijk reizen provincie

Zakelijk reizen is gedefinieerd als: alle reizen die in Afas opgegeven zijn. De provincie hanteert alleen een woon-werkverkeer vergoeding (75%) voor woon-werkreizen met het OV. Woon-werkreizen met de auto worden niet vergoed. Sommige medewerkers maken gebruik van een provincieauto en bezoeken vanuit huis projecten binnen de provincie. Alle reisbewegingen die zij maken met de provincieauto, worden daarmee in Afas gerekend als zakelijke reis conform de definitie 'zakelijke reis' van het RVO.

Per 1 juli 2024 geldt voor organisaties van 100 medewerkers en meer de Rapportageverplichting Werkgebonden Personenmobiliteit (WPM). Hierin hanteert het RVO voor zakelijk reizen de definitie: alle reizen door medewerkers direct van huis naar een niet-standplaatslocatie worden als zakelijke reis gezien. Deze definitie staat omschreven in de 'Handreiking gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit' (RVO, december 2023). Voor de CO₂-Prestatieladder nemen wij de definities van het RVO over. Door dezelfde definitie voor 'zakelijke reis' en 'woon-werk verkeer' te hanteren als in de Rapportageverplichting WPM, kan de data voor 'woon-werkverkeer' en 'zakelijke reizen' zonder overlap benut worden wanneer de scope van de CO₂ prestatieladder zich uitbreidt naar scope 3 waarbij woon-werkverkeer van medewerkers wordt meegewogen.

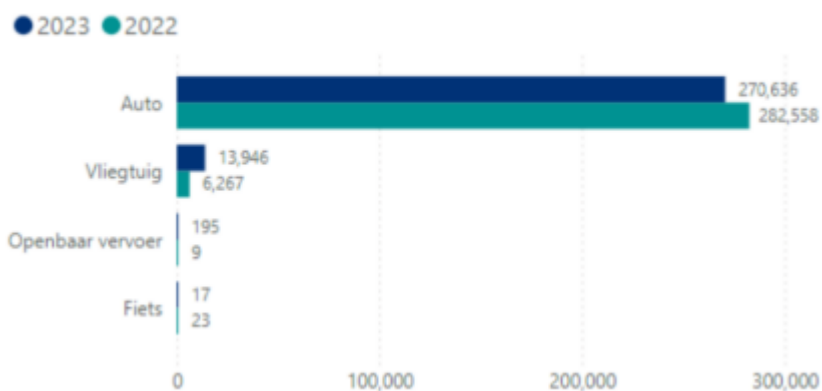
Per 2022 hebben we volledig inzicht in onze zakelijk gemaakte reizen verkregen (aantallen en kilometrage). Wat opvalt is dat het kilometrage van reizen met openbaar vervoer ten opzichte van 2022 in 2023 bijna is verdubbeld van 381.748 km naar 640.972 km.

Bij zakelijk reizen in de auto wordt geen onderscheid gemaakt in het soort auto en de soort brandstof. We registreren de kilometers in auto op een gemiddelde auto en kunnen dus geen onderscheid maken in soorten auto's en brandstof. Wanneer de behoefte er is om medewerkers te stimuleren om elektrisch te rijden, dan zou ook gemeten moeten worden van welk type auto en van welke brandstof gebruik wordt gemaakt. Wat we niet registreren bij zakelijke reizen is de soort brandstof die wordt gebruikt.

Voertuig	CO ₂ -uitstoot (kg)	Kilometrage (km)
Auto	270.636	1.402.257
Fiets	17	5.515
Openbaar vervoer	195	640.972
Vliegtuig	13.946	80.902
Totaal	284.794 kg	2.131.147 km

Tabel 10: Een overzicht van de dienstreizen in 2023

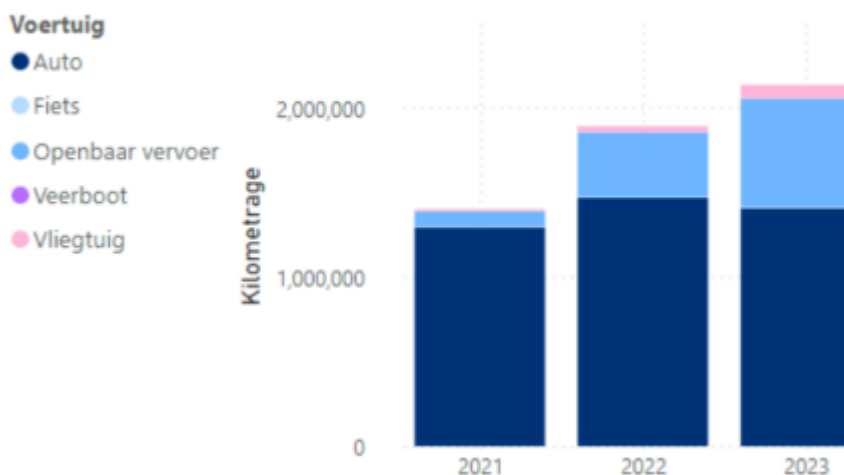
KG CO₂ per voertuig



Figuur 11: CO₂-uitstoot naar vervoersmiddel in 2023

Figuur 12 geeft weer hoe de CO₂-uitstoot per voertuigcategorie verdeeld is in 2023 vergeleken met 2022. Zakelijke reizen met de auto zijn veruit de grootste veroorzakers van de uitstoot van CO₂. Daarna volgt het vliegtuig, vervolgens OV en fiets. Ter illustratie: een vliegreis van Schiphol naar Parijs veroorzaakt ongeveer 80 kilo CO₂ uitstoot per persoon, terwijl met de trein de uitstoot per persoon onder de 3 kilo ligt.

Verdeling kilometrage



Figuur 12: De afgelegde kilometers per voertuigcategorie tussen 2021 en 2023.

In figuur 13 is het aantal kilometers per voertuig te zien. Per 2021 is een overstap gemaakt naar Afas, waarin veel nauwkeuriger dan in het vorige boekhoudsysteem kan worden bijgehouden met welk type voertuig gereisd wordt. Gegevens van 2020 en eerder zijn daarom niet betrouwbaar voor de datacategorie 'dienstreizen'.

In 2023 is het aantal autokilometers licht gedaald ten opzichte van 2022. Het aandeel OV-kilometers is gestegen. Ook de hoeveelheid afgelegde kilometers per vliegtuig is gestegen. Naast de afstand, is ook het aantal vluchten toegenomen. In 2021 waren er 6 vluchten, in 2022 23 en in 2023 35 vluchten. Het totaal aantal kilometers aan dienstreizen is licht toegenomen in 2023 ten opzichte van 2022. Echter is de totale CO₂-uitstoot voor dienstreizen van 289 ton in 2022, licht gedaald naar 285 ton in 2023. Dit valt te verklaren doordat het aandeel OV-kilometers is toegenomen en het aantal autokilometers is afgenomen.

2.2.6 OVB wagenpark

Het OV-bureau beschikt niet over een wagenpark.

2.2.7 OVB vastgoed

De pandeigenaar (verhuurder) heeft nog geen energienota over 2023 vrijgegeven. Daardoor is er niets te zeggen over het energieverbruik van het kantoorpand in Assen dat door OV-Bureau Groningen Drenthe gehuurd wordt. Er is geen eigen gas- en elektriciteitsmeter per huurder of verdieping, de energielasten zijn verwerkt in de servicekosten die het OVB betaalt. Daarom is besloten, overeenkomstig met vorig jaar, het energieverbruik voor vastgoed naar rato te berekenen. Hierbij is uitgegaan van de uitstoot van het provinciehuis in 2019 (want gasgestookt) verdeeld naar 27FTE voor het OVB. Dit komt neer op 59.424 kg CO₂.

In 2022 is er echter gesproken van 45.485 kg CO₂-uitstoot met eenzelfde berekening. Recentelijk is aan het licht gekomen dat er bij de berekening in 2022 geen rekening is gehouden met een tweede gasleverancier. Dit is voor 2023 gecorrigeerd.

2.2.8 OVB zakelijk reizen

Als uitgangspunt wordt altijd de fiets of het OV genomen bij dienstreizen, maar er zijn locaties die lastig te bereiken zijn met het OV. Iedere medewerker heeft een persoonlijke zakelijke OV-chipkaart van Reisbalans, zodat zakelijke reizen met het OV niet achteraf gedeclareerd hoeven te worden. De dienstreizen die gemaakt zijn met een auto zijn gereden met auto's in privé-eigendom. Er valt helaas niets te zeggen over de daadwerkelijke uitstoot per zakelijke kilometer met privéauto's omdat er zowel met elektrische- als met diesel- en benzineauto's gereden is. Er is voor 20.673 km aan autokilometers gedeclareerd wat, gerekend met de WTW voor autokilometers (FactorID

185), neerkomt op 3989,89 kg CO₂. Inclusief 1772 km fietsritten is de totale CO₂-uitstoot voor OVB zakelijk reizen 3995,38 kg CO₂. Dit is bijna een verdubbeling vergeleken met vorig jaar (2021,76kg CO₂). Er is geen aanwijsbare reden voor deze verdubbeling.

2.2.9 OVB Busvloot

Qbuzz wordt ingehuurd voor de uitvoering van de totale reisbewegingen toegewezen aan het OVB, wat een kerntaak van de Provincie is. Het OVB bepaalt bij de uitvraag voor de concessie de specificaties van de busvloot, wat betekent dat het een significante controle over de uitstoot bij de busvloot heeft. Daarom wordt deze uitstoot voor 65% als Scope 1 en 2 emissie meegenomen.

Uit het overzicht dat het OVB van Qbuzz ontvangt van alle leveringen brandstof in 2023 voor heel Groningen en Drenthe, blijkt dat Qbuzz 7.520.473,95 kg CO₂ heeft uitgestoten. Dit is 100% van de uitstoot. Berekend naar 65%, is dat 4.888.308,07 kg CO₂. Deze stijging is volledig toe te wijden aan het feit dat Qbuzz tegen de gunningsvoorwaarden in deels fossiele diesel heeft getankt. Zoals in 2.2.2 reeds uiteengezet, is er direct nadat men hier bewust van is geworden geen fossiele diesel meer getankt. De verwachting is dat de dalende lijn die in 2019 is ingezet doorgezet zal worden in 2024 en 2025, waarbij 2023 een uitzondering zal blijken.

In het EMAP 2022 is er reeds gesproken over het mogelijk tanken van fossiele diesel in dat jaar, maar er is gebleken dat er enkel diesel in 2023 is getankt. Aldus hoeft er op dit gebied geen correctie over 2022 uitgevoerd te worden.

2.2.10 Datakwaliteit provincie

De provincie doet haar uiterste best om de datakwaliteit op een hoog niveau te krijgen. Sinds begin 2024 zijn we begonnen met een startsessie per onderdeel van de EMAP, waarbij we onder andere de gebruikte datasets bespreken en nagaan hoe dit uitgebreid kan worden. Daarnaast is er extra FTE vrijgemaakt en kan er daardoor meer tijd gestoken worden in het analyseren van de data, wat de datakwaliteit ten goede komt. Desondanks is het uiteraard mogelijk dat er onvolkomenheden in de EMAP sluipen.

Voor zakelijke reizen zijn per 2022 alle data beschikbaar. Met terugwerkende kracht zijn correcties doorgevoerd voor 2022, wat in het dashboard verwerkt is. De data van zakelijke reizen van voor 2021 zijn in een ander administratief systeem verwerkt en daarom worden de jaren 2020 en 2019 wat betreft zakelijk reizen niet verder in beschouwing genomen, omdat deze data van minder goede kwaliteit is.

In het elektriciteitsverbruik van vastgoed is 'Martinikerkhof 12' als aansluiting opgegeven. Dit betreft niet het elektriciteitsverbruik van een deel van het provinciehuis, maar dit zijn de aansluitingen van energieverbruikende objecten in de openbare ruimte, zoals verkeersregelininstallaties en openbare verlichting. Voor een zuiverder inzicht in het energieverbruik van de organisatie is het van belang dat dit in het vervolg wordt uitgesplitst.

2.2.11 Datakwaliteit OVB

De zakelijke kilometers die af zijn gelegd kunnen als betrouwbaar worden gezien, omdat de medewerker er vanwege de kilometervergoeding voor zowel de zakelijke fiets- als autokilometers belang bij heeft deze juist in te voeren.

De hoeveelheid CO₂ die wij berekend hebben komt voort uit de liters HVO-brandstof en fossiele diesel die Qbuzz heeft ingekocht over heel 2023, afgezet tegen de rekenregel van Co2emissiefactoren.nl. We hebben geen gegevens ontvangen over de verbruikte hoeveelheid waterstof en kWh door de busvloot. Groene elektriciteit voorzien van GVO's hebben geen CO₂-uitstoot. Dit toevoegen zou dus geen effect hebben op de grafieken. Waterstof heeft wel een uitstoot, en zal aldus het totaalinzicht beïnvloeden. Het is daarom van belang om dit in het vervolg wel mee te nemen, des te meer omdat QBuzz steeds meer met waterstof en elektriciteit zal gaan rijden.

Voor vastgoed is een berekening uitgevoerd op basis van het gebruik van de provincie (zie paragraaf 2.2.7). Dit is in afstemming met de externe auditor DNV.

3 Reductiedoelstellingen

De provincie onderschrijft landelijke doelstellingen om CO₂-reductie te realiseren. Het nationale Klimaatakkoord (2019) stelt het streven om in 2030 een reductie van 49% en in 2050 een reductie van 95% CO₂ uitstoot te realiseren ten opzichte van 1990. In het voorjaar van 2023 heeft het kabinet deze doelen aangescherpt tot tenminste 55% CO₂-reductie in 2030 (Bron: Rijksoverheid/ Klimaatbeleid). Wij gaan er bij dit EnergieManagement Actieplan vanuit dat provincie Groningen deze doelstelling voor zichzelf hanteert.

In het Coalitieakkoord van vorig college is het doel opgesteld dat wij energieneutraliteit nastreven in 2035 voor datgene waar we direct invloed op hebben als provincie, als gevolg van eigendom (onze eigen gebouwen en ons wagenpark) of inkoop (inclusief concessies en aanbestedingen, als launching customer). Deze doelstelling wordt onder andere ingevuld door concrete doelen op bedrijfsniveau te stellen. Aangezien in het Hoofdlijnenakkoord 2023 geen andere doelstelling is geformuleerd gaan we er in dit EnergieManagement Actieplan vanuit dat genoemde doelstelling nog steeds actueel is.

De doelstelling van energieneutraliteit in 2035 vraagt voor de organisatie een strategische koers. De termen 'klimaatneutraal', 'emissieloos' en 'energie-neutraal' worden vaak door elkaar gebruikt. Klimaatneutraal betekent dat er geen emissie is van CO₂ en andere broeikasgassen. Emissieloos bij auto's betekent dat er geen emissie is bij het gebruik van de auto. Dit zegt niets over het proces van het maken van de auto of het opwekken van de energie waar de auto op rijdt. Als laatste de term 'energie-neutraal', die geldt voor panden. Dit betekent dat het gebouw evenveel energie opwekt als het verbruikt, bijvoorbeeld door zonnepanelen te plaatsen. Energieneutraliteit gaat verder dan alleen CO₂-reductie en doet vermoeden dat alle energie van de organisatie zelf (groen) wordt opgewekt. Het streven van de organisatie om in 2035 energieneutraal te zijn in vastgoed, wagenpark en inkoop, behelst dus een behoorlijke opgave en het moet helder zijn dat dit niet alleen gaat over de energie die we tegen die tijd gebruiken in vastgoed en het wagenpark, maar ook om de manier waarop die energie wordt opgewekt.

Omdat in verschillende programma's waar de termen zijn gebruikt niet altijd verhelderd is wat er bedoeld wordt met de term, kan het onduidelijk zijn wat de exacte doelstelling van de organisatie is. Daarom is het raadzaam hier als organisatie mee aan de slag te gaan. In de uitvoering van de Aanpak Duurzame Ontwikkeling (door Gedeputeerde Staten vastgesteld november 2023) vindt dit een verdere uitwerking, omdat de doelen waar verschillende beleidsterreinen aan werken, in samenwerking met de beleidscyclus scherper geformuleerd moeten worden, samen met passende indicatoren. De verwachting is dat doordoor ook de doelstellingen op gebied van CO₂-reductie aangescherpt zullen worden.

Voor nu richten we ons op de doelstelling van 100% CO₂-reductie van Scope 1 en Scope 2 emissies en zakelijke reizen in 2035, ten opzichte van 2021. De eerste tussenstappen die we nodig hebben om die doelstelling te behalen, zijn onder de diverse maatregelen van de thema's 'wagenpark', 'vastgoed', en 'zakelijk reizen' uiteengezet in het Plan van Aanpak.

3.1 Onderbouwing provincie

Als overheidsinstantie wil de provincie Groningen het goede voorbeeld geven. Hierbij onderschrijft de provincie de landelijke doelstelling om in 2030 55% CO₂-uitstoot te reduceren. In afgelopen jaren zijn hiertoe mooie stappen gezet.

Doordat het provinciehuis van de gaskraan is losgekoppeld laten we zien dat we koploper zijn in vergelijking met andere provincies. De provincie is dus goed op weg om de IPO-ambitie voor een emissieloze en gasloze vastgoedportefeuille in 2028 te halen.

Ook heeft de provincie de rol als launching customer op zich genomen. Zo is sinds 2019 het inspectieschip PW18 elektrisch en is in 2024 de eerste waterstofvrachtwagen aangekocht. We volgen de markt op de voet. Dat betekent echter dat als de markt niet snel genoeg ontwikkelt, dit een risico vormt voor het behalen van onze doelstellingen. Het conglomeraat heeft in november 2023 ingestemd met een CO₂-afweging voor de vier thema's die ook in het EMAP centraal staan, om zo beter grip te krijgen op sturing voor CO₂-reductie. Deze afweging wordt momenteel vormgegeven.

3.2 Onderbouwing OVB

Het OVB wil een voortrekker zijn op gebied van het terugdringen van emissies, het beperken van klimaatverandering en de overgang naar hernieuwbare energie. Een schone bus is immers stiller en rustiger door minder trillingen, maar de focus ligt bij het OVB op het beperken van de uitstoot. De doelstelling van het OVB om in 2030 een concessiehouder te hebben met een zero-emissie busvloot zal naar verwachting worden gehaald. Momenteel wordt de infrastructuur ten behoeve van een zero-emissievloot gerealiseerd. In 2026 zal het gros van de brandstofmodellen worden vervangen door zero-emissie, waarmee meer dan 90% CO₂-uitstoot zal worden gerealiseerd. De overige modellen zullen in de loop naar 2030 worden vervangen. Wanneer blijkt dat enkele modellen geen zero-emissiealternatief hebben voor 2030 zal er een ander model worden aangeschaft waardoor de doelstelling voor 2030 alsnog zal worden gehaald. Deze doelstelling zal aldus hoogstwaarschijnlijk gehaald worden.

3.3 Wagenpark provincie

Voor het wagenpark zijn er doelen vastgesteld in het Programma Mobiliteit "Wat Groningers beweegt" en de provinciale Klimaatagenda. In het Programma Mobiliteit zijn een aantal indicatoren opgenomen. Voor het wagenpark is dat: In 2026 is 80% van de lichte voertuigen (<3500 kg) emissieloos. In 2030 is 100% van de lichte voertuigen emissieloos en zo veel mogelijk zware voertuigen.

De provinciale Klimaatagenda, vastgesteld in 2020, legt de nadruk op het goede voorbeeld geven. Hierin staat het volgende beschreven:

'Vanaf 2020 zijn alle nieuwe voertuigen die we aanschaffen emissieloos (dus ook geen tussenvormen meer), tenzij op overtuigende wijze kan worden onderbouwd waarom hiervoor een uitzondering moet worden gemaakt. In 2026 is in ieder geval 80 procent van het provinciaal wagenpark emissieloos. Het gaat hierbij zowel om personenauto's als bestelbusjes (specifiek hiervoor is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd). We willen dit uiterlijk in 2030 gerealiseerd hebben, maar bij voorkeur al eerder. We zoeken hiervoor nadrukkelijk de samenwerking met andere overheden en instellingen, om zo voor een grotere vraag naar duurzame voertuigen te zorgen. Dat helpt ons om onze doelstelling zo snel mogelijk te bereiken.'

Doordat de innovatie van de markt achterloopt met de verwachting gesteld in het adviesrapport van EV-consult, kunnen vervangingen van bepaalde voertuigen nog niet worden uitgevoerd. De opgave om in 2026 80% van het wagenpark emissievrij te hebben is hierdoor buiten beeld geraakt. In 2023 heeft het concernberaad van de provincie via goedkeuring van het Energiemanagement Actieplan ingestemd met het aanpassen van de doelstelling. Dit is daarmee gewijzigd naar een 80% emissieloos wagenpark in 2028. Het doel om in 2030 het volledige wagenpark te elektrificeren blijft overeind. In de komende maanden zal duidelijker worden hoe de nieuwe transitie vormgegeven moet worden.

3.4 Vastgoed provincie

Wij hebben ons gecommitteerd aan de IPO-ambities voor een energieneutrale vastgoedportefeuille in 2028. Het RVO hanteert de volgende definitie van energieneutraal: "Voor een gebouw met een energielabel A++++ geldt dat het gebouw-gebonden fossiel energiegebruik 0 is of lager. Als vervolgens ook de verbruikers energie (computers e.d.) "zelf" wordt opgewekt spreekt men van energieneutraal." Uitgaand van het huidige vastgoedportfolio is energieneutraliteit in 2028 niet haalbaar. De ambitie is bijgesteld om in 2028 een netto emissieloze en gasvrije vastgoedportefeuille te bezitten.

Het Provinciehuis is in 2020 van het gas afgegaan en daardoor gebruiken we alleen nog maar groene energie. In de warmtevraag wordt voorzien door WKO (Warmte-Koude opslag in de bodem), warmte- en koelte onttrekking uit de stadsgracht, warmtepompen en buffervaten. In de winter wordt 75% van de warmtevraag voorzien door warmte die in de zomer uit de gracht onttrokken wordt. Restwarmte van servers en ICT-voorzieningen draagt ook bij aan de verwarming van het Provinciehuis. De resterende energie wordt duurzaam ingekocht, waardoor het provinciehuis sinds eind 2020 CO₂-neutraal is.

Gezien de monumentale status en de binnenstedelijke ligging van het Provinciehuis is een volledig energieneutraal gebouw volgens de RVO-definitie, een uitdaging. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om zonnepanelen te plaatsen op het dak van Martini Kerkhof 12. Het monumentale pand Martini Kerkhof 12 wordt

in 2026 gerenoveerd waarbij zo veel mogelijk op duurzaamheid wordt gelet. Dit is voornamelijk gericht op inclusiviteit, toegankelijkheid en circulariteit, waarbij het pand toegankelijker wordt gemaakt en nadruk ligt op hergebruikte materialen en modulaire inrichting.

Voor de buitenlocaties geldt dat we het energieverbruik bij deze locaties actief monitoren. De data die we hieruit halen wordt geanalyseerd en hierop worden maatregelen getroffen om de energieconsumptie tot een minimum te beperken.

3.5 Zakelijke reizen provincie

De doelstelling voor zakelijk reizen is zero-emissie in 2035 (Bron: programma mobiliteit 2023: 'Wat Groningers beweegt', opgave 6: zero-emissie in 2035).

Het beleid van de provincie is om werknemerste motiveren gebruik te maken van de fiets of het OV voor zakelijke reizen. Vanaf 2022 hebben we het totale inzicht in aantal OV- en autogebruikers. Dit betreft de uitstoot van privéauto's gebruikt voor zakelijke reizen en de uitstoot die vrijkomt bij gebruik van het openbaar vervoer voor zakelijke reizen. Voor privéauto's geldt wel dat we alleen inzicht hebben in aantal gereisde kilometers en niet op het type gebruikte auto en de daarbij gebruikte brandstof. Wat opvalt is dat het autogebruik veruit de grootste CO₂-uitstoot veroorzaakt binnen het zakelijk reizen. Dat betekent ook dat daar de eerstkomende jaren de focus op zal komen te liggen.

Op dit moment bestaat er voor zakelijke reizen nog geen roadmap om te komen tot zero emissie in 2035. Hoewel in 2023 gestart is met een verkenning, is dit door gebrek aan formatie bij HRM tot stilstand gekomen. Doordat er geen roadmap zero-emissie 2035 is uitgewerkt, zijn er voor dit thema geen verdere subdoelen geformuleerd.

3.6 Wagenpark OVB

Het OV-bureau heeft geen interne doelstellingen op het gebied van het wagenpark omdat er geen wagenpark is.

3.7 Vastgoed OVB

Het OVB heeft voor het vastgoed dat zij als organisatie in gebruik hebben geen doelstellingen anders dan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Momenteel huurt het OVB een kantoorpand en hebben zij geen kantoorpand in eigendom.

3.8 Zakelijke reizen OVB

Het OVB heeft als organisatie geen interne doelstellingen voor de zakelijke reizen. Hoewel het gebruik van het OV, lopen of de fiets wordt aangemoedigd, worden zakelijke reizen door middel van declaraties volledig vergoed. Het is het vermelden waard dat het OVB voor woon-werkritten de volgende regeling hanteert: het OV wordt volledig vergoed, voor loop- en fietskilometers krijgen ze 21 cent per km, en autokilometers worden niet vergoed.

3.9 Busvloot concessiehouder OVB

De doelstelling van het OVB is minimaal gelijk aan het BAZEB (Bestuursakkoord zero emissie regionaal openbaar vervoer per bus), waarvan de kern bestaat uit:

1. Instroom nieuwe bussen 100% zero emissie aan de uitlaat vanaf 2025
2. 100% van de vloot vervangen door zero-emissiebussen in 2030
3. Uiterlijk 2025 100% gebruik van hernieuwbare regionaal opgewekte energie

In 4.2 Onderbouwing OVB is reeds uiteengezet dat maatregel 1 en 2 waarschijnlijk geen probleem zullen vormen. Het OVB heeft in overleg met stakeholders gesproken over de invulling van doelstelling 3, 'hernieuwbare regionaal opgewekte energie'. Regionaal is niet helder gedefinieerd en aan interpretatie onderhevig. In samenspraak met de relevante stakeholders is, in verband met ruimtegebrek en soortgelijke belangen, besloten om 'regionaal' niet als 'lokaal' te interpreteren en de focus te verleggen naar hernieuwbaar. In verband met ruimtegebrek en soortgelijke belangen is er gekozen om 'regionaal' niet als 'lokaal' te interpreteren en de focus te verleggen naar hernieuwbaar. Deze doelstelling is bereikt.

3.10 Overzicht Doelstellingen Provincie

Om helder voor ogen te hebben welke doelen worden nagestreefd, zijn ze hieronder nogmaals opgesomd. Er wordt een scheiding aangehouden tussen provincie Groningen en het OV Bureau Groningen Drenthe. Dit omdat de doelstellingen verschillen én omdat we bij beide organisaties geprikkeld willen blijven grote stappen te zetten. Wanneer de doelen voor het OV Bureau Groningen Drenthe en provincie Groningen samengevoegd zouden worden, zou de doelstelling voor provincie Groningen al gehaald kunnen worden door de verduurzaming bij het OV Bureau door te voeren. Dat ligt niet in de lijn van de ambities van beide organisaties apart. Dus hoewel we rapporteren op beide organisaties samen, behandelen we de organisaties apart.

- Provincie Groningen stelt als doel om in 2030 55% en in 2050 95% minder CO₂-uitstoot te realiseren ten opzichte van het basisjaar 1990. - Nationaal Klimaatakkoord 2019; Klimaatagenda Provincie Groningen 2030 met een aanscherping van het kabinet in 2023.
 1. Voor 2035 streeft de provincie energieneutraliteit na voor datgene waar we direct invloed op hebben als gevolg van eigendom (onze eigen gebouwen en ons eigen wagenpark) of inkoop (inclusief concessies en aanbestedingen, als launching customer. - Coalitieakkoord 2019-2023 'Verbinden, versterken, vernieuwen'.
 2. In 2028 is 80% van de lichte voertuigen (<3500 kg) emissieloos. In 2030 is 100% van de lichte voertuigen emissieloos en zo veel mogelijk zware voertuigen. - Programma Mobiliteit 'Wat Groningers beweegt'; Klimaatagenda Provincie Groningen 2030.
 3. In 2028 heeft de provincie een emissieloze en gasloze vastgoedportefeuille – IPO.
 4. De provincie koopt voortaan alleen nog groene energie in.
 5. Voor zakelijk reizen sluiten we aan bij het provinciale doel emissieloos in 2035. Dit betekent concreet een focus op onze auto-kilometers en een plan hoe deze de komende jaren vergroend of vermeden kunnen worden. We focussen daarbij in eerste aanleg op de plekken in de organisatie waar de meeste kilometers worden gereden en stellen in overleg met betreffende managers een routekaart op naar emissieloos in 2035.

3.11 Overzicht Doelstellingen OVB

Het OVB heeft geen doelstellingen bepaald op het gebied van wagenpark, vastgoed en zakelijk reizen. Enkel voor de uitvoering van de concessie luiden de volgende doelstellingen:

1. Instroom nieuwe bussen 100% zero emissie aan de uitlaat vanaf 2025
2. 100% van de vloot vervangen door zero-emissiebussen in 2030
3. Uiterlijk 2025 100% gebruik van hernieuwbare regionaal opgewekte energie

3.12 Doorrekening subdoelen Provincie en OVB

De hierboven genoemde doelstellingen zorgen ervoor dat beide organisaties een richtpunt hebben om naartoe te werken. Om die doelstellingen concreter te maken, is doorberekend hoeveel CO₂-reductie elk jaar gehaald moet worden, willen die doelstellingen gehaald worden. Deze doorrekening is te vinden in bijlage 3, bestaande uit vier afzonderlijke tabellen.

- *Tabel 1: Kerngetallen* betreft de realisatiewaarden van de uitstoot op de verschillende thema's. Dit vormt de basis voor de overige tabellen. Bij het invullen van nieuwe kerngetallen zal dit effect hebben op de overige 3 tabellen, welke de informatie en inzichten verschaffen.
- *Tabel 2: Resultaten* geeft de reële en begrote besparingen weer. Wanneer er in tabel 1 nieuwe kerngetallen worden ingevoerd per thema geeft deze tabel weer hoeveel we jaarlijks t/m 2035 moeten besparen om onze doelstellingen, gedefinieerd per scope, te behalen. Er wordt hier in de regel uitgegaan van een lineaire besparing.
- *Tabel 3: Maatregelen* geeft weer welke kwantificeerbare maatregelen er reeds worden genomen om aan de in tabel 2 weergegeven besparing te voldoen. Deze maatregelen zijn gedefinieerd per thema. Waar mogelijk wordt het effect van de maatregelen uitgesplitst per jaar.
- *Tabel 4: Scope percentueel* geeft aan wat de percentuele besparing is per scope, uitgesplitst naar Provincie en OVB.

In hoofdstuk 5 van het EMAP, Plan van Aanpak reductiemaatregelen, staat per maatregel aangegeven of deze is meegenomen in de Doorrekening, reeds is voltooid en aldus niet is meegenomen of niet kwantificeerbaar is en aldus niet is meegenomen. Concreet worden er maar drie maatregelen meegenomen, namelijk maatregel 5, *Vervangingsschema Wagenpark*, maatregel 8, *Verduurzaming van Gebouwen*, en maatregel 14, *Uitvraag bij Concessie*.

De notities bovenaan in het excel zijn van belang. Momenteel zijn er twee. Notitie één betreft of de eenmalige fout van QBuzz om fossiele diesel i.p.v. HVO-100 te tanken moet worden meegenomen. Er is gekozen voor 'nee', omdat het effect van deze fout in 2024 volledig zal zijn ondervangen en er anders een onrealistische besparingsopgave voor de jaren 2024-2035 staat. Door op "nee" te klikken (Cel N2) en dan "ja" te selecteren wordt de feitelijk correcte maar vertekenende uitzondering meegenomen.

Notitie twee betreft de kleuren bij *Tabel 3: maatregelen*. Per thema zijn de bestaande, in CO₂-besparing per jaar te kwantificeren maatregelen genoteerd, en is de totale te verwachten besparing per jaar berekend. In de gekleurde rijen staat cumulatief de verwachte hoeveelheid CO₂ die we boven (positief getal) of onder (negatief getal) de begroting (Tabel 2) zitten. Waar de rij/cel groen is zijn er voldoende maatregelen om volgens de begroting uiteindelijk de doelstelling te behalen. Een gele/cel rij geeft aan dat sprake van onzekerheid is of dit behaald gaat worden. Rood geeft aan dat er dringend nieuwe maatregelen moeten worden gedefinieerd omdat we niet op weg zijn de doelstellingen te behalen.

4 Plan van Aanpak reductiemaatregelen

Dit plan van aanpak beschrijft de maatregelen die richting 2035 getroffen worden om de door de provincie Groningen onderschreven reductiedoelstellingen te behalen.

4.1 Continue verbetering

Als overheidsinstantie zien wij het belang in van actief handelen om klimaatverandering zoveel mogelijk tegen te gaan. Hiervoor is het belangrijk om onze medewerkers bewust te maken van de impact van hun werkzaamheden en hen te helpen en te motiveren duurzamere keuzes te maken in hun werkzaamheden. Om dit te bewerkstelligen is er een Aanpak Duurzame Ontwikkeling. Vanuit deze aanpak wordt gekeken aan welke (inter-)nationale doelstellingen ons beleid bijdraagt op gebied van duurzaamheid (people, planet, profit) en waar nog ruimte ligt voor verbetering. De Aanpak is november 2023 vastgesteld, waarbij monitoring een essentieel onderdeel is. Hierbij wordt gebruik gemaakt van reeds bestaande monitors (zoals de interne duurzaamheidsmonitor) en te ontwikkelen monitors (zoals de Duurzaamheidsmonitor, naar verwachting gereed in december 2024).

De methodiek van de CO₂ -Prestatieladder past goed bij de monitoring die is beoogd. De concrete doelstellingen en het benoemen van de maatregelen die genomen worden, maken het handelen naar een reductie van CO₂-uitstoot concreet en realistisch haalbaar. Door periodiek te gaan meten en bij te sturen waar nodig, werken we vanuit een stevige basis aan continue verbetering van de verankering van duurzaamheid in de organisatie.

4.2 Algemene maatregelen (bestaande en nieuwe maatregelen)

4.2.1 Maatregel 1: Uitbreiden Interne Duurzaamheidsmonitor

De Interne Duurzaamheidsmonitor is in 2022 opgestart. Verbonden aan de Sustainable Development Goals wordt voor de interne organisatie inzicht gegeven hoe op diverse vlakken van duurzaamheid gepresteerd wordt. Bij de eerste online publicatie zijn de thema's 'mobiliteit', 'diversiteit, inclusie en veiligheid', 'afval' en 'gebouwen' in beeld gebracht. De monitor is een levend document dat uitgebreid zal worden naar meerdere thema's en subthema's om kennis over het handelen van de eigen organisatie te vergaren en daar bij te sturen waar mogelijk.

Met de Aanpak Duurzame Ontwikkeling wordt deze monitor uitgebreid naar het beleid en de projecten van de organisatie, om ook daar te kijken hoe er op diverse vlakken van duurzaamheid gepresteerd wordt. Er wordt momenteel gewerkt aan de Duurzaamheidsmonitor, waarin wordt gekeken hoe het beleid van de provincie bijdraagt aan de Sustainable Development Goals. Deze is naar verwachting gereed in december 2024.

Deze maatregel is niet terug te kwantificeren in aantal tonnen CO₂ dat per jaar bespaard zal worden. Aldus is deze maatregel niet opgenomen in Bijlage 3, Doorrekening sub-doelen-2024.xlsx.

4.2.2 Maatregel 2: CO₂-afweging

In het Concernberaad van 1 november 2023 is afgesproken dat er wordt onderzocht of en hoe een CO₂-afweging in de processen rondom vastgoed, zakelijk reizen, het OV-bureau en het wagenpark mogelijk kan resulteren in een effectieve CO₂-reductie. Door middel van Desk Research en in samenspraak met de relevante stakeholders wordt er onderzocht welke vorm van CO₂-afweging er binnen welk proces haalbaar, efficiënt en betaalbaar is. Afhankelijk van de gekozen CO₂-afwegingsvorm zal deze maatregel al dan niet kwantificeerbaar zijn. In de EMAP 2025 waarin wordt teruggekeken op het jaar 2024 zal op het resultaat van dit onderzoek nader worden ingegaan.

4.2.3 Maatregel 3: Duurzaamheid in stukken

In het Concernberaad van 15 mei 2024 is afgesproken om duurzaamheid zichtbaarder te maken. Momenteel wordt verkend wat de mogelijkheden zijn om duurzaamheid mee te nemen in voorstellen voor het Concernberaad, de Gedeputeerde Staten, en aanverwante gremia. Er wordt momenteel een plan van aanpak opgesteld om helder te krijgen wat de randvoorwaarden zijn en de samenhang met andere onderdelen.

4.3 Maatregelen Wagenpark

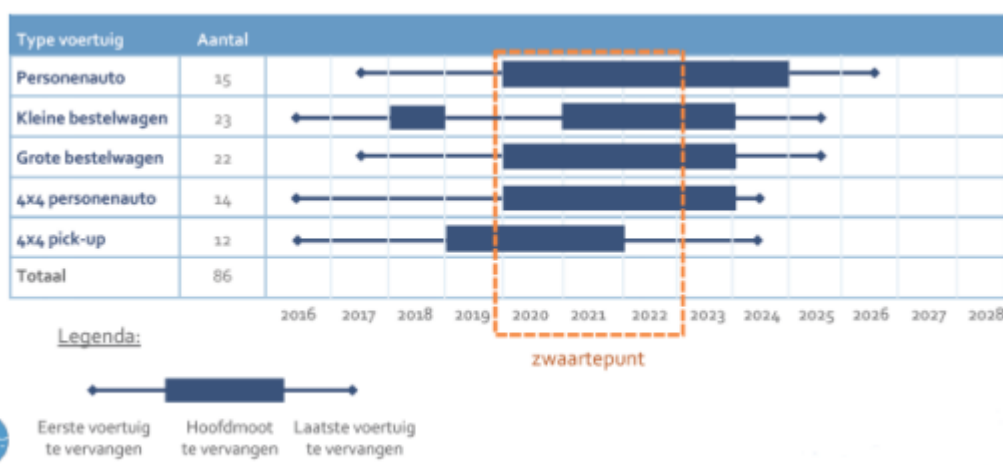
Zoals te zien is in hoofdstuk 2 is het aandeel van het wagenpark in CO₂-uitstoot 34%. Door in 2030 een 100% emissieloos wagenpark te voeren wordt er naar verwachting 800 ton CO₂ minder uitgestoten ten opzichte van het totaal in 2019. Om in 2030 een emissieloos wagenpark te hebben is er een adviesrapport uitgevraagd, daarna is er een vervangingsschema opgesteld. Ook wordt biodiesel (HVO-100) ingezet.

4.3.1 Maatregel 4: Adviesrapport verduurzaming wagenpark

In 2019 heeft EV Consult opdracht gekregen een rapport op te stellen voor verduurzaming van het provinciale wagenpark. Dit rapport is de basis voor de verduurzaming van het wagenpark.

Het rapport is opgedeeld in zes componenten:

- Vlootscan, waar het wagenpark in kaart is gebracht als input van de volgende onderdelen.
- TCO-analyse, waar de kosten over de gehele contractduur worden vergeleken tussen de huidige voertuigen en elektrische alternatieven
- Emissiescan, waar de CO₂, PM10, NO_x in kaart is gebracht.
- Vervangingsplanning, waar de geplande vervanging van de huidige vloot wordt vergeleken met de groeiende markt voor zero-emissie voertuigen
- Ingroeimodel, waarin aanbevelingen worden gedaan voor de transitie van het wagenpark
- Conclusies & aanbevelingen, waar conclusies worden getrokken over haalbaarheid op financieel, operationeel en markt vlak en waar de grootste milieuwinst ligt.



Figuur 13: De vervangingsplanning uit 'Verduurzaming wagenpark Provincie Groningen 2019' opgesteld door EV Consult.

4.3.2 Maatregel 5: Vervangingsschema

Aan de hand van het adviesrapport is er door de materieelbeheerder een vervangingsschema opgesteld. Dit schema is voorzien van investeringsbudgetten voor de aanschaf van emissieloze voertuigen. Hiermee zijn de financiële kaders rond. In het vervangingsschema wordt ervan uitgegaan dat de markt verder innoveert en binnen enkele jaren ook bijvoorbeeld 4x4 pick-ups kan leveren. In 2023 is definitief gebleken dat een snellere vervanging van bedrijfswagens, zoals weergegeven in het rapport, niet mogelijk zal zijn. Doordat de innovatie van de markt achterloopt met de verwachting gesteld in het adviesrapport van EV-consult, kunnen vervangingen van bepaalde voertuigen nog niet worden uitgevoerd. De opgave om in 2026 80% van het wagenpark emissievrij te hebben is hierdoor buiten beeld geraakt. Het is dan ook realistischer om de opgave van 80% in 2026 te wijzigen naar 80% emissieloos in 2028. Het doel om in 2030 het volledige wagenpark te elektrificeren blijft overeind. In de komende maanden zal duidelijker worden hoe de nieuwe transitie vormgegeven moet worden.

Het zwaartepunt van de vervangingen van de 4x4 pick-ups en grote bestelwagens (<3500 KG) komt nu waarschijnlijk tussen 2026 en 2028 te liggen. Omdat we afhankelijk zijn van de markt, is onze invloed beperkt. We

schaffen in de tussentijd geen benzine voertuigen aan, en stellen de vervanging van nieuwe voertuigen uit totdat geschikte emissieloze voertuigen beschikbaar zijn.

Om te laten zien wat dit vervangingsschema teweegbrengt zijn hier enkele voorbeelden ter illustratie:

- In 2019 is het inspectieschip de PW18 elektrisch aangedreven
- Er rijdt een elektrische borstelwagen rond
- De eerste auto van de gedeputeerden dienstauto's is onlangs vervangen door een elektrische (de vorige reed op bio-aardgas)
- In totaal zijn 36 auto's in het wagenpark elektrisch
- In 2024 wordt een vrachtwagen op waterstof geleverd.
- Er wordt gewerkt om twee werkvoertuigen zero emissie aan te besteden

Met deze uitgevoerde maatregelen ligt de CO₂-reductie voor het wagenpark op schema en is het realistisch dat de doelen voor het wagenpark waar mogelijk in 2030 worden bereikt. Deze maatregel is uit te drukken in besparing CO₂ per jaar. De uitwerking hiervan is te vinden in bijlage 3.

4.3.3 Maatregel 6: HVO-100 als transitiebrandstof

Om op korte termijn CO₂ te reduceren wordt HVO-100 ingezet als transitiebrandstof voor materieel wat op diesel rijdt, maar nog niet is vervangen. Hierdoor wordt bijna 90% bespaard ten opzichte van gebruikelijke diesel. Hiervoor zijn eerst een tweetal tanks geplaatst een op de werkplaats Oostersluis en een op steunpunt Nieuwe Pekela. Nadat bleek dat de motoren hier goed op draaiden is het uitgerold naar het hele wagenpark. Figuur 5 laat zien dat HVO-100 nu als de standaard brandstof geldt.

Voor de vaartuigen (boten) wordt Blauwe diesel marine 100 gebruikt als brandstof. Deze brandstof heeft een vergelijkbare reductie van CO₂ als HVO100 ten opzichte van fossiele diesel. Deze maatregel is niet opgenomen in bijlage 3 omdat deze maatregel al voor 2023 is voltooid.

4.4 Maatregelen Vastgoed

In het basisjaar 2019 is de uitstoot van vastgoed 1100 ton CO₂. In 2023 is de uitstoot van vastgoed 127 ton CO₂. Deze laatste uitstoot komt bij de overige gebouwen vandaan, met als grootste uitstoters het Noordelijk Archeologisch depot en het pand wegbeheer Oostersluisweg. Het Noordelijk Archeologisch depot gaat worden verbouwd en verduurzaamd. Provincies Drenthe en Friesland zijn medegebruikers, Provincie Groningen is gebouweigenaar en verantwoordelijk voor beheer en onderhoud. Het pand wegbeheer aan de Oostersluisweg gaat op termijn worden afgestoten wanneer het nieuwe steunpunt Roodehaan gereed is.

Wij hadden ons in de eerste instantie gecommitteerd aan de IPO-ambities voor een energie-neutrale vastgoedportefeuille in 2028. Omdat niet bij alle locaties teruglevering van energie of opslag mogelijk is én de financiën niet toereikend zijn, is het energieneutraal maken van het vastgoed echter niet mogelijk. De IPO-ambitie voor een energieneutraal vastgoedportefeuille is daardoor niet meer haalbaar. De ambitie is nu bijgesteld naar een zo laag mogelijke energieconsumptie en het gasvrij en emissievrij maken van de panden. De maatregelen om deze ambitie te halen staan hieronder vermeld.

4.4.1 Maatregel 7: Alle elektriciteit die wij inkopen is groen en hernieuwbaar

Alle elektriciteit die wij inkopen is groen en hernieuwbaar, dit kan worden aangetoond door middel van GVO's. De energie voor het Provinciehuis en locatie Noordelijk Archeologisch Depot wordt ingekocht in een samenwerkingsverband van lokale overheden en gemeenten, georganiseerd door Grunnegerpower en Energie van Ons. Dit is hernieuwbare energie. Eneco is de leverancier voor het energieverbruik in de buitenruimte, zoals de verkeersregelininstallaties, buitenverlichting, kunstwerken en externe locaties. De afgenomen elektriciteit van Eneco wordt middels GVO's gecompenseerd.

4.4.2 Maatregel 8: Verduurzaming van gebouwen

Voor het vastgoed buiten het provinciehuis om, hebben we een aanpak ontwikkeld om gebouwen te verduurzamen of ons anders te organiseren. De locaties zijn te onderscheiden in locaties voor:

1. Wegbeheer Oostersluisweg;
2. Noordelijk Archeologische depot (NAD) Nuis;

3. Projectbureau Blauwe Stad;
4. Nautische panden.

We kunnen concluderen dat we actief actie ondernemen om het energieverbruik van de locaties inzichtelijk te maken om direct te kunnen bijsturen. Ook worden alle installaties beoordeeld op energieconsumptie en door gebruikstijden, instellingen of vervangingen zo efficiënt mogelijk ingezet.

Doel is om zoveel mogelijk het gasverbruik (en hiermee de CO₂ -uitstoot) terug te dringen en te vervangen voor elektrische oplossingen wat we met zonne-energie weer compenseren.

De concrete plannen voor deze locaties zijn:

Ad i) Wegbeheerlocaties

Op dit moment zijn we bezig met het realiseren van een nieuw Steunpunt voor Wegbeheer. Deze wordt gerealiseerd op de locatie Roodehaan in de stad Groningen. Aanvankelijk moest dit het duurzaamste steunpunt van alle provincies worden, maar vanwege technische en financiële redenen is het niet meer mogelijk om dit steunpunt energieneutraal te maken. Wel wordt getracht de energieconsumptie tot een minimum te beperken. Hiervoor worden de bestaande wegbeheerlocaties afgestoten. Afhankelijk van de bouw zal het nieuwe steunpunt waarschijnlijk in 2025 worden opgeleverd.

Af te stoten locaties zijn:

- Hoogeweg Groningen
- Nieuwe Pekela
- Oostersluisweg Groningen
- Overschild
- Garmerwolde

De panden zijn voorzien van een systeem dat actief het verbruik monitort en inzichtelijk maakt. De verlichting is deels vervangen voor LED, gasverbruik voor verwarming is teruggedrongen door elektrificering en er zijn ongeveer 100 zonnepanelen geplaatst, waarmee 75% van het energieverbruik van de buitenlocaties compenseert wordt.

Een uitzondering is de locatie Oostersluisweg, waar geen zonnepanelen zijn geplaatst omdat teruglevering niet mogelijk is met de huidige stroomaansluiting. Gezien het pand wordt afgestoten wanneer het nieuwe steunpunt Roodehaan is gerealiseerd, wordt er voor dit pand verder niet ingezet op verduurzaming.

Locatie Pekela heeft nog een gasaansluiting maar is voor verwarmen en koelen geëlektrificeerd. De gasaansluiting wordt op dit moment niet actief gebruikt maar wordt nog niet verwijderd om in strenge winters verzekerd te zijn van warmtevoorziening.

Locatie Overschild en Hoogeweg produceren net zo veel elektriciteit (zonnepanelen) als dat er wordt verbruikt. De panden zijn 'nul op de meter', maar niet officieel energie neutraal aangemerkt omdat daar als voorwaarde aan zit dat er een bepaalde isolatiewaarde wordt behaald, de isolatie is daarvoor niet toereikend. De hoeveelheid energie die door de zonnepanelen wordt opgewekt vereffend wel het elektriciteitsverbruik. Ze zijn niet emissieloos omdat ze nog wel op het gas zijn aangesloten. De locaties Overschild en Hoogeweg worden afgestoten wanneer de nieuwbouw van het steunpunt Roodehaan gereed is.

Ad ii) Noordelijk Archeologische depot (NAD) Nuis;

NAD-Nuis is het depot van de drie noordelijke provincies. Ambitie is om voor 2028 gasloos en energieneutraal te zijn.

Er zijn 3 scenario's uitgewerkt. In het kader van duurzaamheid is er een afweging gemaakt tussen renovatie en nieuwbouw. De beperkende factor is de energie-aansluiting, wat energie-neutraal mogelijk onhaalbaar maakt doordat teruglevering niet mogelijk is. Er wordt wel voldaan aan het Paris-Proof protocol.

De plannen voor het renoveren van loods 3 en uitbreiden met een klimaatkamer liggen klaar, hierin is ook een grote verduurzamingsslag meegenomen. De bouwkundige schil van dit complex is echter matig

geïsoleerd, hierdoor is het niet eenvoudig deze panden elektrisch te verwarmen. Om die reden is er gekozen voor een hybride oplossing waarbij met extreme buitencondities de panden met gas worden verwarmd.

In het voorstel is wel meegenomen om het volledige gebruik van elektra en gas te compenseren met zonenergie.

Het benodigde budget is momenteel niet beschikbaar en door een overwachte tegenvaller moet gekeken worden of de beoogde oplossing het gewenste resultaat oplevert. De plannen liggen momenteel dus in de ijskast.

Ad iii) Projectbureau Blauwe Stad

Projectbureau is het projectbureau voor het realiseren van de Blauwe Stad. Dit project loopt af en het projectbureau gaat op termijn worden afgestoten. Voor dit pand zijn er geen ambities om gasloos of energieneutraal te gaan worden. Ondanks dat we geen concrete plannen ontwikkelen worden er toch duurzame maatregelen getroffen. Er zijn 55 zonnepanelen geplaatst en in bedrijf. Er wordt getracht het gasverbruik terug te dringen en meer gebruik te maken van elektriciteit.

Ad iv) Nautische panden

Op dit moment zijn er nog drie locaties aangesloten op gas. Er zijn twee kleine bedieningsgebouwen (bruggen) waar een kleine cv-ketel staat, deze gasaansluitingen worden opgeheven in 2024. Daarnaast is er een wat grotere locatie in Lauwersoog. Deze bestaat uit een Centraal bediening en sluiscomplex. Locatie Lauwersoog zal worden afgestoten nadat de nieuwbouw van de KNRM gereed is, waarin de Provincie een ruimte gaat huren voor het bedieningscomplex.

Bij de bruggen wordt de gasleiding gesaneerd en wordt een elektrische oplossing voorgesteld. Dit betreft de gasaansluitingen van de Rengersbrug en de Beertsterbrug, in Foxhol en Winschoten.

Voor de locatie Lauwersoog is een onderzoek gedaan om het pand gasloos te verwarmen. De bouwkundige isolatie bleek ontoereikend, waardoor het niet eenvoudig is deze locatie zonder forse investeringen gasloos te gaan verwarmen. De locatie wordt afgestoten wanneer de nieuwbouw van de KNMR in Lauwersoog gereed is.

Deze maatregelen zijn opgenomen in Bijlage 3, omdat deze kwantificeerbaar zijn. De verwachte besparing van deze maatregel is 40,6 ton CO₂ in 2026.

4.5 Maatregelen Zakelijke reizen

Met 45.4%, is het zakelijk reizen de grootste veroorzaker van CO₂-uitstoot. Om ook op dit vlak de CO₂-uitstoot te beperken, zijn diverse maatregelen genoteerd. Een aantal hiervan is reeds in uitvoering. Het betreft met name stimulerende maatregelen.

4.5.1 Maatregel 9: Vermijden reis

Met onder andere de provincie Drenthe zijn afspraken gemaakt om op elkaars provinciehuis te mogen werken. Dit biedt de mogelijkheid voor forenzen uit Assen en Groningen om een kantooromgeving te kiezen die dicht bij hun woonadres ligt. Ook in combinatie met een zakelijke reis of een overleg tussen ambtenaren van beide provincies kan dit handig zijn. Deze maatregel is niet kwantificeerbaar en aldus niet opgenomen in bijlage 3.

4.5.2 Maatregel 10: Ontsluiting reisinformatie

Op de intranetpagina van de provincie (Gronet) is alle informatie over reismogelijkheden op één locatie binnen het serviceplein gebundeld. Medewerkers kunnen daarmee in één oogopslag zien wat voor hun reis de mogelijkheden zijn. Deze maatregel is niet kwantificeerbaar en aldus niet opgenomen in bijlage 3.

4.5.3 Maatregel 11: Stimuleren OV en fietsgebruik

Voor zakelijke reizen geldt dat deze in principe met het OV of de fiets gemaakt worden. Voor het OV stelt de provincie een businesscard ter beschikking. Mocht voor de beoogde reis het OV of de fiets niet handig zijn vanwege de bereikbaarheid of grote toename van reistijd, dan kunnen medewerkers met een provinciale dienstauto of hun eigen auto de reis afleggen. De kosten voor de eigen auto kunnen worden gedeclareerd. Deze maatregel is niet kwantificeerbaar en aldus niet opgenomen in bijlage 3.

4.5.4 Maatregel 12: Inzicht verkrijgen in het zakelijk verkeer

Door de doorontwikkeling van het power-BI platform is het inzicht in de zakelijke reizen toegenomen voor 2023. De toegevoegde waarde voor de organisatie is dat er meer inzicht is in het reisgedrag dat hierop stimulerende maatregelen gebaseerd kunnen worden. Deze maatregel is niet kwantificeerbaar en aldus niet opgenomen in bijlage 3.

4.5.5 Maatregel 13: Een roadmap naar zero-emissie in 2035 opstellen

Om echt stappen te kunnen zetten voor CO₂-reductie rond zakelijk reizen is een roadmap hoe in 2035 CO₂-zero-emissie te bereiken nodig. Dit vraagt een transitie van alleen stimulerende maatregelen naar een combinatie van stimulerende en verplichte maatregelen. Deze maatregel is niet kwantificeerbaar en aldus niet opgenomen in bijlage 3.

4.6 Maatregelen Busvloot concessiehouder OVB

Met 99,2% is de busvloot van de concessiehouder de grootste veroorzaker van CO₂-uitstoot van het OVB. Om ook op dit vlak de CO₂-uitstoot te beperken, wordt onderstaande maatregel getroffen.

4.6.1 Maatregel 14: Uitvraag bij concessie

Het OVB wacht nu niet tot het 2030 is om de volgende reeks bussen uitstootvrij te maken; al in 2025/2026 zal 91% van de bussen van Qbuzz emissievrij zijn. Enkel het deel dat technisch nog niet mogelijk is (de dubbeldekkers op lijn 300) of financieel niet haalbaar is (een deel van de omlopen in zuid Groningen en zuidwest Drenthe) zal nog niet uitstootvrij zijn. De resterende 9% zal tussen 2026 en 2029 worden vervangen middels dan beschikbare oplossingen in de markt. Deze maatregel is kwantificeerbaar en aldus opgenomen in bijlage 3.

4.6.2 Maatregel 15: Duurzame investeringen d.m.v. verkoop HBE-certificaten

Bij de productie van HVO-100 komen zogeheten Hernieuwbare Brandstof Eenheden vrij (HBE's). Elk bedrijf moet een minimaal aantal HBE's hebben per liter gebruikte brandstof. In 2023 was dit 18,9%. Dit betekent dat op papier 18,9% van de verbruikte brandstof hernieuwbaar was. Deze HBE's zijn verhandelbaar. QBuzz heeft met het OVB afgesproken dat die laatste alle opgewekte HBE's ontvangen. Het OVB verkoopt de HBE's en financieert met de opbrengst de infrastructuur waar zero-emissiebussen van afhankelijk zijn. Hierdoor wordt de transitie naar zero-emissie mogelijk gemaakt en versneld. Deze infrastructuur is en blijft in handen van het OVB. Na afloop van de huidige concessie kan een eventuele andere concessiehouder gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Deze maatregel is niet kwantificeerbaar en aldus niet opgenomen in bijlage 3.

4.7 Financiering

Voor een aantal maatregelen is reeds budget gereserveerd. Dit staat genoemd bij de verschillende maatregelen in Hoofdstuk 7.3.1.

4.8 Overzicht doelstellingen en maatregelen

Hoofddoelstelling:	100% CO ₂ -reductie van scope 1 en 2 emissies en zakelijk reizen in 2035.
Scope 1 doelstelling:	In 2030 is 100% van de lichte voertuigen emissieloos en zo veel mogelijk van de zware voertuigen.
Scope 2 doelstelling:	In 2028 is de gehele vastgoedportefeuille emissieloos en gasvrij. De energie die wij niet zelf opwekken wordt groen ingekocht.

In onderstaande tabel zijn de diverse maatregelen verduidelijkt met op welke scope zij effect hebben en bij welk thema zij passen.

Doel	Doeljaar	Thema	Scope	Bron
Reductie van 55% t.o.v. 1990	2030	A	1,2,3	Nationaal Klimaatakkoord 2019; Klimaatagenda Provincie Groningen 2030
Reductie van 95% t.o.v. 1990	2050	A	1,2,3	Nationaal Klimaatakkoord 2019; Klimaatagenda Provincie Groningen 2030
Streven naar energieneutraliteit voor datgene waar we direct invloed op hebben als gevolg van eigendom	2035	W, V, Z, A	1,2,3	Coalitieakkoord 2019-2023 'Verbinden, versterken, vernieuwen'
80% van de lichte voertuigen (<3500 kg) emissieloos	2028	W	1,2	Energiemanagement Actieplan 13 september 2023
100% van de lichte voertuigen en zoveel mogelijk zware voertuigen is emissieloos	2030	W	1,2	Programma Mobiliteit 'Wat Groningers beweegt'; Klimaatagenda Provincie Groningen 2031
Emissievrij en gasloze vastgoedportefeuille	2028	V	1,2	Energiemanagement Actieplan 13 september 2023
100% groene stroom inkoop	2019	W, V, Z, A	2	Energiemanagement Actieplan 21 juni 2022
Roadmap opstellen voor zakelijk reizen	2024	Z	3	Energiemanagement Actieplan 13 september 2023
Uitvraag bij de concessie	2029	B	1,2	Bestuursakkoord zero emissie regionaal openbaar vervoer per bus

In de kolom 'thema' staan de afkortingen voor:

A = Algemeen

V = Vastgoed

W = Wagenpark

Z = Zakelijk Reizen

B = Busvloot

5 Deelname aan- en initiatie van initiatieven

Naast de inzet die we plegen in onze eigen bedrijfsvoering om de CO₂-uitstoot te verminderen, nemen we deel in diverse keteninitiatieven. Hierbij brengen én halen we kennis op gebied van verduurzaming en CO₂-reductie. Directie gaat ermee akkoord om deel te (blijven) nemen in onderstaande initiatieven.

5.1 Deelnames initiatieven

5.1.1 Anders reizen

De coalitie Anders Reizen is een netwerk om kennis te delen en te inspireren over zakelijk reizen (incl. woon-werk verkeer en vliegereizen). Hierin wordt onder andere gedeeld hoe je beleid kan maken over fietsen, vliegen, OV en deelmobiliteit. Sinds 2018 participeert de provincie in dit netwerk. We hebben hier informatie gebracht hoe wij in huis met mobiliteit bezig zijn en opgehaald hoe andere organisaties dit doen. Denk bijvoorbeeld aan invulling van het hybride werken of manieren om medewerkers te verleiden om duurzame keuzes te maken. Ook is op ons initiatief een provinciale werkgroep over dit onderwerp gestart, die uiteindelijk heeft gezorgd voor deelname van alle provincies in dit netwerk. In 2023 participeerden we in een werkgroep die onderzoek doet naar de introductie van een duurzaam jaarbudget. De gemeenschappelijke ambitie van Anders Reizen is de CO₂-uitstoot van zakelijk reizen te halveren in 2030 (t.o.v. 2016). Jaarlijks leveren wij gegevens aan over onze footprint.

5.1.2 Beton- en asfaltketens

De Beton- en asfaltketens zijn een initiatief van BouwCircular met als doel overheden en markt bij elkaar te brengen om de GWW CO₂-arm en circulair te maken. Dit zijn lokale ketenoverleggen die worden voorgezeten door BouwCircular. Provincie Groningen neemt deel aan de Asfaltketen Noord en de Betonketen Groningen. Ook is de provincie aangesloten bij de Ambitietafel Asfalt Noord en diverse vakberaden (Provinciaal vakgenotenoverleg verhandelingen, Opdrachtgeversschap circulaire bruggen en viaducten, Buyers group Baggeren) waarin verduurzaming van de grond-, weg- en waterbouw geagendeerd wordt.

In deze gremia worden er open gesprekken gevoerd over verduurzaming. Zo kan de provincie vragen kwijt over wat de markt aan kan qua duurzaamheidseisen en de markt kan vragen waar de behoefte ligt.

De overleggen zijn fysiek en de locatie rouleert, waardoor de verschillende gastorganisaties de gelegenheid krijgen om over hun organisatie of aanpak te presenteren. Ook wordt er jaarlijks overeengekomen wat een maximale grens MKI is wat de markt aankan. Deze wordt elk jaar aangescherpt om zo ontwikkeling van duurzaam asfalt en beton te stimuleren.

Daarnaast organiseert BouwCircular Proeftuinen, waarin innovaties door tien overheden worden gemonitord om meer data tegelijk te verzamelen, wat een betrouwbaarder resultaat oplevert. Hierdoor kan er meer vertrouwen worden geschept bij bijvoorbeeld kleinere gemeenten om een innovatie toe te passen, zonder dat ze geld hoeven te besteden aan pilots. Ook is het doel om aan te tonen dat nationale richtlijnen kunnen worden aangepast naar een duurzaam alternatief.

Momenteel zijn er projecten in voorbereiding waar geopolymeren worden toegepast, een CO₂-arm alternatief voor cement in beton.

5.1.3 Convenant verduurzaming asfaltketen Noord-Nederland

Op 1 juli 2024 heeft gedeputeerde Johan Hamster namens GS het Convenant verduurzaming asfaltketen Noord-Nederland ondertekend. Mede-ondertekenaars zijn provincies Friesland, Drenthe, de gemeenten Leeuwarden, Assen en Groningen, en asfaltproducenten Asfalt Productie Kootstertille, Asfalt Productie Westerbroek en Koudasfalt Staphorst, en brancheorganisaties. In dit convenant is een tijdspad tot 2030 opgenomen met doelstellingen om de productie van asfalt te verduurzamen door minder primaire grondstoffen en fossiele brandstoffen te gebruiken.

6 Verantwoordelijkheden en taakstellingen

Het uitvoeren van het in hoofdstuk 4 genoemde Plan van Aanpak wordt uitgevoerd door de volgende teams en functies binnen provincie Groningen en het OVB.

6.1 Vastgoed

De maatregelen op het gebied van vastgoed vallen onder het team Facilitair Beheer Exploitatie Gebouwen, binnen domein Ondersteuning. De Teamleider is eindverantwoordelijke. Voor de aanlevering van inhoudelijke gegevens is de Technisch Contractmanager Gebouwgebonden Installaties eerste aanspreekpunt.

6.2 Wagenpark

De uit te voeren maatregelen op gebied van het Wagenpark vallen onder team Materieelbeheer binnen domein Ondersteuning. De Teamleider is eindverantwoordelijke. Voor de inhoudelijke voortgang is de Materieelbeheerder eerste aanspreekpunt.

6.3 Zakelijk Reizen

Het zakelijk reizen is beleidsmatig gehuisvest onder domein Ondersteuning, team HRM advies en beleid. De Teamleider HRM is eindverantwoordelijk. De verantwoordelijke voor de inhoudelijke voortgang is de senior beleidsmedewerker. Uitvoeringstechnisch hebben de teams Beheer en dienstverlening en Personeels en salarisadministratie een rol.

6.4 Projectteam CO2 Prestatieladder

De projectleider CO₂-Prestatieladder zorgt dat de diverse verantwoordelijken van de thema's zicht houden op de ontwikkelingen van de maatregelen. Deze werkt onder begeleiding van de opdrachtgever multiteam duurzame ontwikkeling en de stuurgroep voor dit multiteam, bestaande uit de directeur, domeinleider beleid en teamleider milieu.

6.5 OV Bureau Groningen Drenthe

Vanuit het OV Bureau Groningen Drenthe wordt dit project ondersteund door de beleidsadviseur Duurzaamheid en Energietransitie.

7 Stuurcyclus CO₂-management

7.1 Stuurcyclus

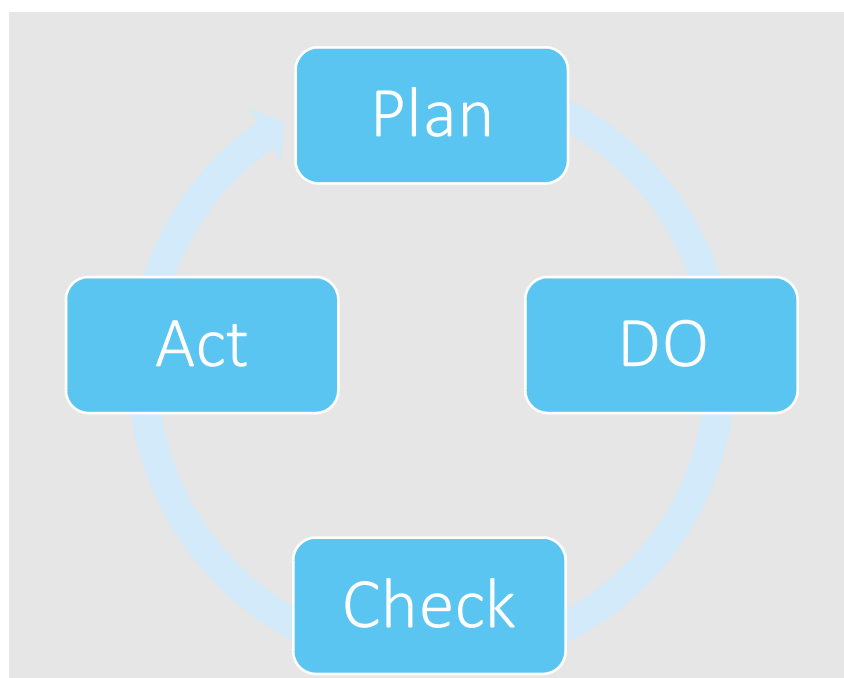
Binnen de stuurcyclus van het CO₂-managementsysteem dat voor de CO₂-Prestatieladder is ingericht, wordt de Deming-circle gevolgd om continue verbetering te borgen. In de fases van de cyclus zullen de volgende activiteiten worden uitgevoerd:

Plan: Beleidsdoelstellingen vastleggen, keuze maken voor CO₂-reductiemaatregelen en deelname aan initiatieven

Do: Uitvoeren van de plannen die gemaakt zijn in de vorige fase

Check: Controleren of de plannen op de juiste manier zijn uitgevoerd. CO₂-footprint en emissie-inventaris opstellen en periodieke rapportage schrijven

Act: Beleid waar nodig bijstellen en bijsturen op maatregelen en doelstellingen; documenten overeenkomstig actualiseren



De projectleider CO₂-Prestatieladder is verantwoordelijk voor het periodiek doorlopen van de stuurcyclus en het up-to-date houden van alle documenten. Een activiteitenbeschrijving van de verschillende fases in de stuurcyclus staat in het onderstaande overzicht.

Activiteit	Op te leveren document
Check	
Organisatorische en operationele grenzen controleren	Actualisatie Organisatorische Grenzen
Kwantificeringsmethode controleren	Controle emissiefactoren en berekeningen dashboard
Emissie-inventaris (CO ₂ -footprint) opstellen	Actualisatie dashboard
Trends beschrijven voor emissie inventaris	Jaarlijks op de website
Voortgang reductiemaatregelen controleren	Dashboard
Effectiviteit communicatie controleren	
Interne Audit uitvoeren	Verslag interne audit
Act	
Energiebeoordeling verslag actualiseren	Actualisatie Energiebeoordeling
Communicatieplan actualiseren	Actualisatie Communicatiestrategie
Kwaliteitsmanagement plan actualiseren	Actualisatie Kwaliteitsmanagementplan
Plan	
Interne Audit uitvoeren	Verslag interne audit
Directiebeoordeling uitvoeren	Directiebeoordeling
CO ₂ -management plan, maatregelen, initiatieven bijstellen	Actualisatie in Energiemanagement Actieplan
Eventueel: Goedkeuren communicatieplan	
Eventueel: Goedkeuren kwaliteitsmanagement plan	
Do	
Uitvoeren acties	

Interne audit

Jaarlijks wordt er een interne audit gehouden op de rapportage CO₂-Prestatieladder. De audit wordt uitgevoerd door twee medewerkers Kwaliteitszorg van de provincie Groningen die verder niet betrokken zijn bij de CO₂-Prestatieladder. In deze audit wordt gekeken of de provincie voldoet aan de eisen van het certificeringsschema vanuit het Handboek CO₂-Prestatieladder 3.1, of wordt gehouden aan procedures, communicatie, maatregelen en keteninitiatieven zoals vastgesteld en of er mogelijkheden zijn tot verbetering binnen de vastgestelde afspraken en uitvoering. De resultaten worden vastgelegd in een rapportage.

Externe audit

Jaarlijks wordt een audit uitgevoerd door een extern gecertificeerde instelling om te kijken of aan de eisen van het Handboek CO₂-Prestatieladder 3.1 wordt voldaan. Voor de eerste drie jaar (t/m 2024) is DNV de externe auditor.

Directiebeoordeling

Jaarlijks vindt er een directiebeoordeling plaats. Hierin wordt directie geïnformeerd over de stand van zaken van de CO₂-Prestatieladder, maar ook sturing gevraagd wanneer nodig. Er wordt gekeken of de organisatie nog op de juiste koers zit wat betreft het halen van de doelstellingen en of doelen zijn behaald. De directiebeoordeling wordt vastgelegd in een rapportage.

Domeinleiders

Alle stukken waar directie akkoord op moet geven, worden voorafgaand aan het directieoverleg voorgelegd aan de domeinleiders via het concernberaad. De domeinleiders zitten dicht op de inhoud en kunnen de directie van advies voorzien. Tevens zijn domeinleiders van domein beleid en domein ondersteuning betrokken bij de inhoudelijke doelstellingen en maatregelen voor de thema's 'wagenpark', 'vastgoed' en 'zakelijk reizen'.

Werkgroep

Er wordt in een werkgroep gewerkt aan de verschillende documenten. Hierin zijn de projectmedewerkers CO₂-prestatieladder gehuisvest, samen met de data-analist en de projectleider. Zij houden nauw contact met de inhoudelijk medewerkers van de verschillende thema's. Sinds 2024 zijn er twee projectmedewerkers beschikbaar gesteld, om zo te zorgen voor genoeg draagkracht en flexibiliteit in het project.

7.2 Verantwoordelijkheden

De diverse documenten die onderdeel uitmaken van het CO₂-managementsysteem worden periodiek geactualiseerd zoals in onderstaande tabel weergegeven. Als onderdeel van de PDCA-stuursysteem worden dit plan en de onderliggende doelstellingen en maatregelen jaarlijks herzien waar nodig.

Document	Inhoud	Verantwoordelijke	Actualiseren per	Maand
Kwaliteitsmanagement plan	Procedures voor opstellen emissie inventaris	Projectleider CO ₂ Prestatieladder	Jaar	april
Energiebeoordeling	Inventarisatie energieverbruikers, mogelijke reductiemaatregelen	Beleidsmedewerkers diverse thema's	Jaar	mei
Emissie inventaris	Energiestromen, CO ₂ footprint	Projectmedewerkers CO ₂ Prestatieladder	Jaar	april
Communicatieplan	Stakeholderanalyse, communicatie doelen, -planning en -middelen	Communicatiemedewerker	Jaar	januari
CO ₂ -management plan / Energiemanagement Actieplan	Reductiemaatregelen, verantwoordelijken hiervoor, deelname aan initiatieven	Domeinleiders en Directie	Jaar	juni
Interne audit	Controle of het systeem en de uitvoering voldoet aan de eisen, identificeren van kansen voor verbetering	Medewerker Kwaliteitszorg	Jaar	augustus
Directiebeoordeling (verslag of notulen)	Directiebeoordeling met als input: de periodieke rapportage, de interne audit en de energie audit, en als output: eventueel bijstellen van het energie-management programma en kwaliteitsmanagementplan	Directie	Jaar	september

In 2024 wordt bovenstaande planning goed gevolgd. Een enkele uitschieter hierbij is de Energiebeoordeling, die in de zomer opgesteld zal worden, na vaststelling van dit EMAP. Dit levert naar verwachting geen vertraging op voor de andere documenten, de interne audit en de uiteindelijke externe audit.

7.3 Algemene beschrijving verantwoordelijkheden

Voor het doorlopen van de stuursysteem zijn de algemene verantwoordelijkheden vastgesteld die reeds in hoofdstuk 7 benoemd zijn.

7.3.1 Maatregelen

Onderstaande tabel maakt inzichtelijk wie verantwoordelijk is voor welke maatregel. Tevens wordt per maatregel aangegeven of er al budget is gereserveerd of toegezegd.

Maatregel	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Beschikbare middelen
Uitbreiden Interne Duurzaamheidsmonitor	Projectleider CO ₂ -Prestatieladder	n.v.t.	Gereserveerd
Adviesrapport verduurzaming wagenpark	Materieelbeheerder	n.v.t.	n.v.t.
Vervangingsschema voertuigen		2028	Gereserveerd
HVO-100 als transitiebrandstof		n.v.t.	n.v.t.
Wegbeheerlocaties		2026	Gereserveerd
Noorderlijk Archeologisch Depot (NAD NUIS)	Gebouwgebonden Installaties	2025-2028	Nog niet geregeld
Projectbureau Blauwe Stad	Technisch Contractmanager Gebouwgebonden Installaties	n.v.t. (afstoten)	n.v.t.
Nautische panden		n.t.b.	Gereserveerd
Vermijden reis	Senior beleidsmedewerker HRM/ teamleider HRM advies & beleid	n.v.t.	n.v.t.
Ontsluiting reisinformatie		n.v.t.	n.v.t.

Maatregel	Verantwoordelijke	Tiidsbestek	Beschikbare middelen
Stimuleren OV en fietsgebruik		n.v.t.	n.v.t.
Anders reizen stimuleren, betere reisalternatieven aanbieden		Doorlopend	n.v.t.
Roadmap emissieloos 2035 voor zakelijke reizen	Moet nog worden vastgesteld, formatie is beschikbaar	2023-2025	N.t.b., nog niet geregeld
Duurzaamheid in stukken	Projectleider CO ₂ -Prestatieladder	2024-2025	n.v.t.
CO ₂ -afweging	Projectleider CO ₂ -Prestatieladder	2024-2025	n.v.t.

7.3.2 Initiatieven

Initiatief	Verantwoordelijke	Tiidsbestek	Beschikbare middelen
Anders Reizen	Senior beleidsmedewerker HRM	Doorlopend, jaarlijks cijfers aanleveren voor mobiliteitsfootprint	Lidmaatschap wordt betaald vanuit HRM budget diverse kosten personeel en bedraagt 6.500 euro per jaar.
Beton- en asfaltketens	Specialist duurzame infrastructuur	Januari 2020 - heden	Lidmaatschap is gedekt, voor eventuele projecten is er geen vast budget
Convenant verduurzaming asfaltketen Noord-Nederland	Coördinator duurzaamheid	Juli 2024 - 2035	Geen extra budget benodigd door kostenbesparing op de langere termijn.

7.4 Monitoring en meting

Als onderdeel van de stuurcyclus wordt jaarlijks de benodigde data verzameld om de emissie-inventaris en CO₂-footprint op te stellen. Deze vormt input voor het dashboard, communicatie-uitingen, interne audit en de directiebeoordeling. In bijlage 1 staat de methodiek voor het opstellen van de emissie-inventaris beschreven.

7.5 Afwijkingen, corrigerende en preventieve maatregelen

Op basis van de interne audit worden de nodige corrigerende en preventieve maatregelen voorgesteld, die noodzakelijk zijn om de doelstellingen te behalen en aan de eisen van de CO₂-Prestatieladder te (blijven) voldoen. De corrigerende en preventieve maatregelen worden in de directiebeoordeling geëvalueerd en waar nodig aangevuld.

7.6 Documentatiesysteem

Het dossier voor de CO₂-Prestatieladder wordt centraal opgeslagen in Kiwi (dossier 17982).

De data en GVO's voor de CO₂-monitor zijn opgeslagen in de gedeelde lokale folder. Deze is voor een beperkte groep medewerkers inzichtelijk.

Bijlage 1 Methodiek voor de emissie inventaris

Deze bijlage beschrijft de informatiemanagementprocedures die gevolgd worden om periodiek tot een emissie-inventaris (CO₂-footprint) te komen. Om de kwaliteit van de CO₂-footprint periodiek te waarborgen zijn de procedures opgesteld met inachtneming van de principes uit de ISO 14064-1:

- Relevantie: De bronnen, gegevens en methodes voor de CO₂-footprint passen bij de behoeften van de provincie Groningen om energieneutraal te zijn in 2035.
- Compleetheid: De CO₂-footprint omvat alle relevante GHG emissies en GHG opnames.
- Consistentie: Er kunnen zinvolle vergelijkingen gemaakt worden tussen GHG-gerelateerde informatie.
- Nauwkeurigheid: Subjectiviteit en onzekerheden worden, zover als praktisch haalbaar, gereduceerd.
- Transparantie: Er wordt voldoende en geschikte informatie bijgevoegd, zodat gebruikers beslissingen kunnen maken met redelijke zekerheid.

De emissie-inventaris (CO₂-footprint) wordt periodiek opgesteld met als doel om inzicht te creëren in het energieverbruik en de CO₂-uitstoot met voldoende sturingsmogelijkheden om deze te verminderen. Het continue sturen op het energieverbruik en CO₂-reductie is onderdeel van het Energiemanagement Actieplan dat is opgesteld in het kader van de CO₂-prestatieladder. De rol van de emissie-inventaris binnen de totale stuurcyclus is te vinden in hoofdstuk 7.

Dit document beschrijft de manier waarop binnen het opstellen van de emissie-inventaris rekening wordt gehouden met:

- Het routinematige en consistent uitvoeren van controles om de betrouwbaarheid en compleetheid van de data te garanderen.
- Het identificeren en adresseren van fouten en omissies.
- Het documenteren en archiveren van relevante rapportages, waaronder informatiemanagement activiteiten.

Na afloop van elk inventarisatiejaar vindt er een review plaats van de methodiek om te bekijken of deze nog actueel is. Tijdens deze review is ook aandacht voor mogelijkheden om de informatiemanagementprocessen verder te verbeteren.

Bijlage 1.1 Verantwoordelijkheden voor de ontwikkeling van de emissie-inventaris.

De emissie-inventaris wordt opgesteld om een duidelijk inzicht te verkrijgen in alle stromen die toewerken naar de CO₂-footprint. De provincie Groningen gebruikt hiervoor een dashboard. Deze is alleen door enkele internen te raadplegen.

De emissie-inventaris wordt opgesteld en bijgewerkt door Datateam Beleid. Input hiervoor wordt aangeleverd door de verschillende inhoudelijke medewerkers, werkzaam voor domein Ondersteuning; team HRM advies en beleid en team Beheer en Dienstverlening. De verantwoordelijkheden zijn in hoofdstuk 6 uitgewerkt.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 7 van het Energiemanagement Actieplan, ligt eindverantwoordelijkheid bij directie. De CO₂-Prestatieladder valt onder de Aanpak Duurzame Ontwikkeling, welke is vastgesteld door directie. Voor het grondig doorvoeren en zichhouden op de voortgang van de CO₂-Prestatieladder zijn een Projectleider CO₂-Prestatieladder en Projectmedewerker CO₂-Prestatieladder aangesteld onder het multiteam duurzame ontwikkeling. Zij staan onder aanvoering van de opdrachtgever voor het multiteam en de stuurgroep voor het multiteam, bestaande uit de directeur, domeinleider beleid en teamleider milieu.

Het opstellen van de organisatorische grens wordt gedaan door de (senior)beleidsmedewerker verbonden partijen uit team Externe betrekkingen. De Teamleider van team Externe betrekkingen is eindverantwoordelijke.

De data en actualisatie van data wordt aangeleverd door de inhoudelijk medewerkers van de verschillende thema's (wagenpark, vastgoed, zakelijk reizen en OV bureau Groningen Drenthe). Deze medewerkers vallen in verschillende teams, onder aanvoering van Teamleider Team HRM advies beleid en Teamleider Beheer en dienstverlening. Deze vallen resp. onder de domeinen Beleid en resp. Ondersteuning. De medewerker van het OV Bureau Groningen Drenthe valt verder niet onder de verantwoordelijkheid van team of domeinleiders van de provincie Groningen.

Het bijhouden van het dashboard wordt gedaan door een data analist van Datateam Beleid.

Bijlage 1.2 Organisatorische grenzen

Om goed inzicht te krijgen in de uitstoot van de eigen organisatie, is als eerste stap de grens van de organisatie bepaald. Hiervoor is uitgegaan van het Green House Gas Protocol, met de 'Control Approach'. Hierbij zijn alleen de dochterondernemingen meegenomen in de organisatie waar de provincie controle over heeft. Dit kan zowel financieel (een meerderheidsbelang) als operationeel (beslissingsbevoegdheid) zijn. De onderdelen waarover die controle bestaat, worden voor 100% meegenomen binnen de organisatorische grenzen. Meer informatie over de vaststelling van de organisatorische grenzen wordt gegeven het document Organisatorische grenzen, vastgesteld op 7 maart 2022.

Op 10 mei 2023 heeft de directie de actualisatie van de organisatorische grenzen voor de organisatie vastgesteld. Hierbij is besloten om het OV-Bureau Groningen Drenthe aan de organisatie toe te voegen voor 65%. Deze procedure wijkt af van bovenstaande beschreven proces, maar is gezien de bestuurlijke vorming van het OV bureau Groningen Drenthe de enige mogelijkheid. Meer informatie over hoe tot deze keuze is gekomen, is te lezen in bijlage 2.

Bijlage 1.3 Operationele grenzen

Bij het bepalen van de operationele grenzen wordt onderscheid gemaakt tussen Scope 1, 2 & 3 categorieën. Deze indeling is oorspronkelijk afkomstig uit het GHG-protocol 'A Corporate Accounting and Reporting Standard'. Voor het opstellen van de footprint van de eigen organisatie worden alle Scope 1 en Scope 2 emissies én de Scope 3 emissies van zakelijke reizen met auto en vliegtuig gebruikt.

Als onderdeel van het energiemanagementsysteem wordt een Energiebeoordeling actueel gehouden dat de energiegebruikers binnen de organisatie beschrijft en een overzicht geeft van de emissiebronnen. Als er binnen de organisatie door veranderde organisatiegrenzen of de aankoop van nieuwe kapitale goederen sprake is van nieuwe emissiestromen dan worden de Energiebeoordeling en de emissie-inventaris aangepast.

Bijlage 1.4 Berekeningsmethodes

Het Handboek 3.1 van juni 2020 zoals uitgegeven door SKAO vormt de basis voor de kwantificeringsmethode aangezien deze emissie-inventaris onderdeel vormt van een CO₂-Prestatieladder certificering. De Scope-indeling zoals door de SKAO beschreven is aangehouden.

Voor de omrekenfactoren naar CO₂ is gebruik gemaakt van www.co2emissiefactoren.nl. De 'WTW' (well-to-wheel) emissies zijn daarbij aangehouden. Hierbij is rekening gehouden met actualisaties van de emissiefactoren, die jaarlijks worden uitgebracht. Bij veranderingen aan emissiefactoren uit eerdere jaren worden deze met terugwerkende kracht doorgevoerd in de berekening van de CO₂-uitstoot.

Bijlage 1.5 Een review van de toepassing van de berekeningsmethodes

De emissie-inventaris wordt binnen de organisatie opgesteld door één persoon. Daardoor bestaat er geen risico dat er binnen verschillende onderdelen van de organisatie verschillende berekeningsmethodes worden gehanteerd. Wel wordt dit gecontroleerd om fouten te voorkomen. In het eerste jaar van certificatie is de controle uitgevoerd door een externe partij, om zeker te zijn van een goede basis.

Bijlage 1.6 Meetinstrumenten

De emissie inventaris, AFAS informatie en de data die in Excel worden aangeleverd, worden opgeslagen in onze SQL-databases. Deze worden beheerd in de Microsoft Azure cloud omgeving. De rauwe data, de aangeleverde bestanden, bewaren we ook, maar hier voeren we geen berekeningen mee uit. In de database worden de verschillende databronnen gecombineerd. Hier wordt tevens de CO₂ berekening uitgevoerd, zodat we de kilogram CO₂ tot onze beschikking hebben. Deze data worden hierna ingeladen in PowerBI om gepresenteerd te worden in visualisaties.

Bijlage 1.7 Datacollectie

De datacollectie wordt uitgevoerd door de verantwoordelijke beleidscollega's en de verdere verwerking, zoals hierboven beschreven staat, wordt uitgevoerd door dataspecialisten. Jaarlijks wordt, bij de update van data, ook

gecontroleerd of de data nog volledig is en of de koppelingen naar behoren werken. Dit wordt in overeenstemming tussen de dataspecialisten en de beleidscollega's uitgevoerd.

Bijlage 1.8 Regelmatige nauwkeurigheidscontroles

Voor het verzamelen van de data zijn de inhoudelijk medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren. De data is afkomstig uit verschillende systemen die elk op eigen wijze actueel gehouden worden. Wanneer de data is verzameld en voordat analyses definitief in stukken worden vastgelegd, worden diezelfde inhoudelijk medewerkers bevraagd dit te controleren op juistheid. De projectleider en -medewerkers CO₂-Prestatieladder (mits aangesteld) controleren dit eveneens. Door de veelzijdigheid van medewerkers die hier kritisch naar kijken, verkleinen we de kans op het maken van fouten en vergroten we de nauwkeurigheid. Bij eventuele onnauwkeurigheden worden de inhoudelijk medewerkers betrokken om mee te denken waar fouten gemaakt zouden kunnen zijn en om die bij te stellen.

Daarnaast zijn de bronnen genoteerd waar de data van afkomstig is, zodat bij eventuele wijziging van data-aanvoer eventuele wijzigingen te achterhalen zijn.

Bijlage 1.9 Periodieke interne audits en technische reviews

De interne audit wordt jaarlijks uitgevoerd door twee projectmedewerkers Kwaliteitszorg vanuit de organisatie. Deze medewerkers zijn niet betrokken geweest bij de implementatie van de CO₂-Prestatieladder waardoor deze op een nauwkeurig en neutrale manier naar de actuele stand van zaken van de voortgang van de CO₂-Prestatieladder binnen de organisatie kunnen kijken. Bij de interne audit wordt gekeken naar de doelstellingen per eis en mogelijkheden voor verbeteringen.

Bijlage 1.10 Directiebeoordeling

De directiebeoordeling vindt jaarlijks plaats. Hierbij wordt de directie geïnformeerd over de stand van zaken. Input voor de directiebeoordeling zijn de interne audit en de energiebeoordeling. Afhankelijk van de uitkomsten kan het advies zijn om wijzigingen aan te brengen in het Energiemanagement Actieplan en/of het Kwaliteitsmanagementplan. Mits nodig, wordt directie gevraagd hier besluitvorming over te doen. Alvorens stukken worden geaccordeerd door directie, heeft het concernberaad hier een adviserende rol in. In dit overleg komen domeinleiders en directie samen.

Bijlage 1.11 Documentatie en archief

Voor de kwalitatieve voortgang van de implementatie van de CO₂-Prestatieladder is het van belang aan goede verslaglegging en documentatie te voldoen. Hiervoor is onder andere een webpagina ingericht op de website van de provincie Groningen. De laatste versies van de documenten die betrekking hebben op de CO₂-Prestatieladder worden hierop bijgehouden. Overige informatie en externe communicatie-uitingen zijn hier ook op te vinden.

Bovengenoemde documenten, maar ook stukken voor de interne organisatie worden allen bewaard en bijgehouden in Kiwi. Dit is alleen door medewerkers van de provincie Groningen te raadplegen.