



Energiemanagement Actieplan

CO₂-PRESTATIELADDER NIVEAU 3

Provincie
3 juni 2025

Groningen

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Provincie	7
3. OV-bureau	13
4. Wagenpark.....	18
5. Vastgoed.....	23
6. Zakelijk reizen.....	27
7. Deelname aan- en initiatie van initiatieven	32
8. Stuurcyclus CO2-management	34
9. Bijlagen	39

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 niveaus te 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.

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' van 2022 stelde het toenmalige 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 vorige 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. Het huidige college heeft in het coalitieakkoord 'Mit Mekoar' in navolging daarvan wederom bevestigd dat zij het Nederlandse Klimaatakkoord onderschrijven. Om dit te verwezenlijken heeft Gedeputeerde Staten in november 2023 de Aanpak Duurzame Ontwikkeling vastgesteld, waar de CO₂-Prestatieladder expliciet onderdeel vanuit 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. Overzicht thema's, doelstelling, maatregelen en stand van zaken

Thema	Doelstelling	Jaar	Status	Aanvullende acties benodigd
Provincie	55% CO2-reductie	2030	Behaald	Nee
	95% CO2-reductie	2050	Op schema	Nee
OV-bureau	Regionaal busvervoer is volledig emissievrij bij de uitlaat	2030	Op schema	Nee
	Instroom nieuwe bussen 100% zero-emissie	2025	Behaald	Nee
	100% gebruik hernieuwbare regionaal opgewekte energie	2025	Behaald	Nee
Wagenpark	80% lichte voertuigen emissieloos	2028	Niet op schema	Nee (§4.3.6)
	100% lichte voertuigen emissieloos	2030	Op schema	Nee
Vastgoed	100% inkoop groene stroom	2019	Behaald	Nee
	Emissievrije en gasloze vastgoedportefeuille	2028	Op schema	Ja (zie §5.3.4 & §9.2.3)
Zakelijk reizen	Emissieloos zakelijk reizen	2035	Niet op schema	Ja (zie §6.3.5)

1.2. Inhoudsopgave

Hoofdstuk 2 gaat in op de afbakening van de organisatie en de uitstoot van de provincie als geheel, zowel inclusief als exclusief OV-bureau. Hoofdstuk 3 tot en met 6 gaan verder in op de afzonderlijke thema's, te weten OV-bureau, Wagenpark, Vastgoed en Zakelijk Reizen. Hoofdstuk 7 gaat in op de deelname aan en initiatie van de keteninitiatieven, en hoofdstuk 8 gaat verder in op de bestuurscyclus. In onderstaande kruistabel staat in welke paragraaf van het Energiemanagement Actieplan de onderdelen uit de ISO 14064-1 zijn omschreven.

ISO 14064-1		Sectie in Energiemanagement Actieplan
a	Description of the reporting organization	§2.1 + §9.3
b	Person or entity responsible for the report	§8.2 - §8.3, §9.3
c	Reporting period covered	§2.3
d	Documentation of organizational boundaries	§2.1 - §2.3, § 9.3.2 - 9.3.3, Afbakening organisatorische grenzen
e	Documentation of reporting boundaries, including criteria determined by the organization to define significant emissions	§2, §9.3, 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	§2.3
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	§2.3
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	§2.3, §2.6, §3.5, §4.5, §5.5, §6.5
j	Quantified indirect GHG emissions separated by category in tonnes of CO ₂ e	§3.2.4, §3.2.5, §5, §6
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, §9.3
m	Reference to, or description of, quantification approaches, including reasons for their selection	§9.3
n	Explanation of any change to quantification approaches previously used	§2.6, §3.5, §4.5, §5.5, §6.5
o	Reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used	§9.3

p	Description of the impact of uncertainties on the accuracy of the GHG emissions and removals data per category	§2.6, §3.5, §4.5, §5.5, §6.5
q	Uncertainty assessment description and results	§2.6, §3.5, §4.5, §5.5, §6.5
r	A statement that the GHG report has been prepared in accordance with this document	§9.3
s	A disclosure describing whether the GHG inventory, report or statement has been verified, including the type of verification and level of assurance achieved	§8.1, §9.3
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	§9.3, PowerBI dashboard 'CO2_Prestatieladder'

2. Provincie

2.1. Afbakening 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 5 maart 2025 is de 'Actualisatie organisatorische grenzen CO₂-Prestatieladder' door het concernberaad goedgekeurd. Er zijn geen noemenswaardige veranderingen ten opzichte van voorgaande actualisaties.

2.2. 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 verleden is door GS 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 huidige Hoofdlijnenakkoord 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 'energieneutraal' 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 'energieneutraal', die geldt voor panden. Energieneutraal betekent in deze context dat de gebouwgebonden energie wordt opgewekt op de locatie: dit staat tegenwoordig bekend als 'nul-op-de-meter'. 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 het kader van 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 daardoor ook de doelstellingen op gebied van CO₂-reductie aangescherpt zullen worden. Dit zal bij de uitwerking van de aanpak voor 2026-2027 nader vorm krijgen.

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.

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 emissieloos en gasloos 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.

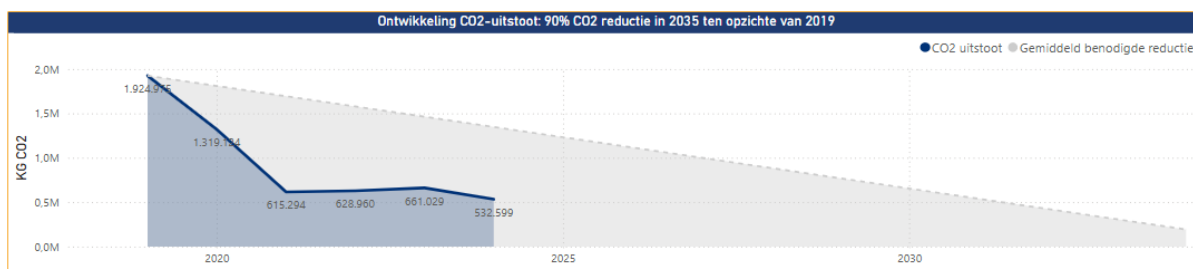
2.3. CO₂-footprint

Bij de provincie Groningen zijn er vier categorieën die de CO₂-uitstoot vertegenwoordigen: Het OV-bureau, wagenpark, vastgoed en zakelijk reizen. In het geval van die eerste drie is als basisjaar 2019 genomen, aangezien dit het jaar is waarvoor nog voldoende informatie kon worden opgehaald. Voor Zakelijk reizen is als basisjaar 2021 genomen, omdat voor de jaren 2019 en 2020 de data waarschijnlijk onjuist is. In de totaaloverzichten is de toen geregistreerde uitstoot van zakelijk reizen meegenomen, maar dit is met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid een grote onderschatting van de toenmalige werkelijke uitstoot. Wat dus een toename in uitstoot op gebied van zakelijk reizen lijkt te zijn, is dus het resultaat van een grondige analyse van de dataset.

Over 2019 tot en met 2023 hebben we alle data omtrent fossiele en HVO-100 diesel van het OV-bureau. De data van vastgoed en zakelijk reizen zijn vanaf 2022 beschikbaar. Omdat de uitstoot van deze laatste categorieën maar een fractie van de gehele uitstoot zijn (respectievelijk 2,4% en 0,3%), 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 2023 hebben we voor het OV-bureau ook de data voor waterstof en (groene) elektriciteit beschikbaar. Helaas is deze informatie niet beschikbaar voor de voorgaande jaren.

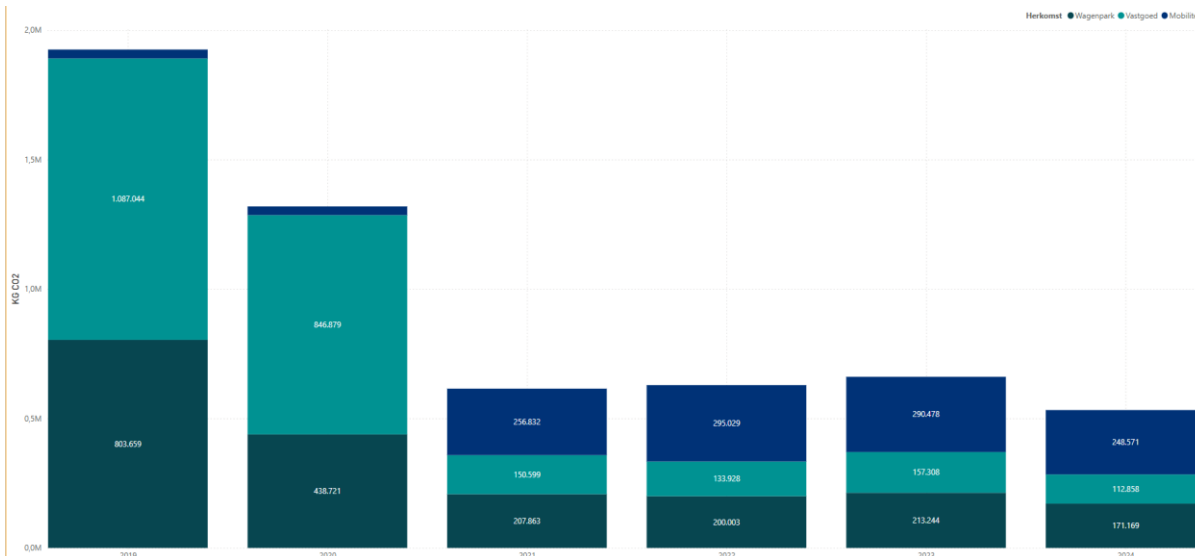
De emissiefactoren voor gas, elektriciteit en brandstoffen worden jaarlijks geactualiseerd volgens de publicaties op www.CO2emissiefactoren.nl. Door veranderingen in de aanvoerketen kunnen de CO₂-emissies per eenheid door de jaren heen variëren. Zo is de CO₂-emissiefactor per m³ aardgas van 2,085 kg CO₂ per m³ gas in 2022 licht gedaald naar 2,079 kg CO₂ per m³ in 2023, om in 2024 weer te stijgen naar 2,134 kg CO₂ per m³. Dit betekent dat bij gelijk gasverbruik in 2024, de uitstoot hoger ligt dan in 2022 en 2023. De gebruikte emissiefactoren en die van eerdere jaren worden bijgehouden in een datatabel die gelinkt is met het dashboard.

In onderstaand figuur (figuur 1) is het verloop vanaf het basisjaar 2019 tot 2024 weergegeven. In het basisjaar is de totale CO₂-uitstoot van de provincie zonder het OV-bureau 1925 ton CO₂, in 2020 1319 ton CO₂, in 2021 615 ton CO₂ en in 2022 629 ton CO₂. In 2023 stijgt dit licht naar 661 ton CO₂, om in 2024 te dalen naar 533 ton CO₂ (zie Figuur 1). Dit komt overeen met een reductie van 72,3% sinds 2019 en 19,4% sinds 2023.

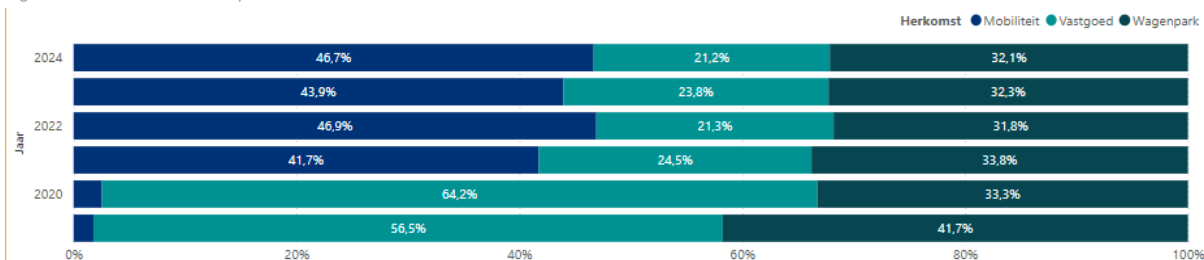


Figuur 1: Het verloop van de CO₂-uitstoot weergegeven van het basisjaar 2019 t/m 2024. De grijze lijn is de doelstelling van 90% reductie in 2035.

De hoofdreden van de reductie sinds 2019 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 de afzonderlijke hoofdstukken per deelthema is te zien hoe elk individueel resultaat bereikt is.



Figuur 2: KG CO₂-uitstoot op basis van herkomst

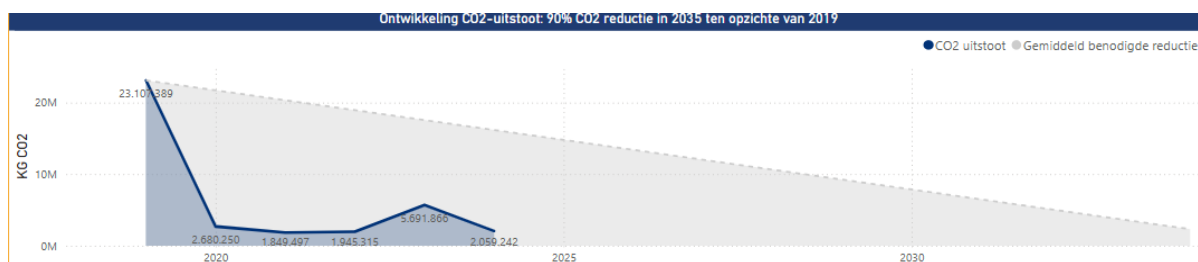


Figuur 3: Procentuele verdeling van de CO₂-uitstoot over de jaren 2019-2024.

**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.*

Sinds 2022 wordt het OV-bureau 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 (92,8%) op het conto van het OV-bureau te schrijven. Vandaar dat hierboven de uitstoot van enkel de Provincie ook los is weergegeven: aangezien de doelstellingen voor OV-bureau los staan van de doelstelling van de provincie, is het belangrijk dat de doelstellingen van de provincie op zichzelf worden gehaald i.p.v. door mee te liften op de besparing van het OV-bureau. In de behandeling van de afzonderlijke thema's wordt nader ingegaan op de bereikte reductie en wordt er context gegeven aan de getallen.

In onderstaand figuur (figuur 4) is het verloop vanaf het basisjaar 2019 tot 2024 voor de provincie inclusief (65% van het) OV-bureau weergegeven. In het basisjaar is de totale CO₂-uitstoot van de provincie inclusief het OV-bureau 23.107 ton CO₂, in 2020 2680 ton CO₂, in 2021 1849 ton CO₂ en in 2022 1945 ton CO₂. In 2023 stijgt dit naar 5692 ton CO₂, om in 2024 te dalen naar 2059 ton CO₂ (zie Figuur 4). Dit komt overeen met een reductie van 91.1% sinds 2019 en 63,8% sinds 2023.



Figuur 4: Het verloop van de CO₂-uitstoot inclusief OV-bureau weergegeven van het basisjaar 2019 t/m 2024. De grijze lijn is de doelstelling van 90% reductie in 2035.

Twee zaken zijn belangrijk om hierbij op te merken: aan de ene kant de plotseling stijging in 2023, en aan de andere kant de hogere uitstoot in 2024 in vergelijking met 2021-2022. De eerste is te verklaren doordat Qbuzz in 2023 tegen de concessieafspraken in voor enkele maanden fossiele diesel heeft getankt. Dit is direct teruggedraaid en er zijn passende maatregelen genomen. Dit heeft sindsdien dan ook niet meer plaats gevonden, maar resulteert wel in een hogere uitstoot in 2023.

De hogere uitstoot in 2024 in vergelijking met 2021 en 2022 heeft te maken met het toevoegen van waterstof en elektriciteit voor de busvloot van de concessiehouder van het OV-bureau. Deze data is nog wel beschikbaar voor 2023, maar niet voor voorgaande jaren. Als er enkel gekeken zou worden naar het verbruik van HVO-100, die voor alle jaren beschikbaar is, zou de daling van de uitstoot, als gevolg van de geleidelijke transitie naar een emissievrije busvloot, beter zichtbaar zijn (zeker wanneer dit zou worden afgezet tegen het aantal dienstkilometers).

2.4. Reductiemaatregelen

2.4.1. 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 duurzame 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. Dit heeft vorm gekregen in onder andere de Interne Duurzaamheidsmonitor en de Duurzaamheidsmonitor gericht op beleid.

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.

2.4.2. 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', 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 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. Dit heeft geresulteerd in de Duurzaamheidsmonitor, waarin het beleid van de provincie wordt getoetst aan de Sustainable Development Goals. Deze monitor is sinds januari 2025 online te raadplegen.

2.4.3. 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 is onderzocht welke vorm van CO₂-afweging er binnen welk proces haalbaar, efficiënt en betaalbaar is.

Er is besloten om geen CO₂-afweging in te voeren voor het wagenpark, vastgoed en het OV-bureau. De bestaande maatregelen zijn al voldoende om tot (nagenoeg) nul uitstoot te komen, waardoor een CO₂-afweging niet van aanvullende waarde zal zijn. Er zal nader onderzocht worden of de CO₂-afweging voor het zakelijk reizen van toegevoegde waarde zal zijn. Als de provincie doorgroeit op de CO₂-prestatieladder en ook scope 3 bij de uitstoot betreft, zal na worden gegaan of en hoe een CO₂-afweging van toegevoegde waarde zal zijn.

2.4.4. Maatregel 3: Duurzaamheid in stukken

In het Concernberaad van 15 mei 2024 is afgesproken om duurzaamheid zichtbaarder te maken. In het afgelopen jaar is verkend hoe duurzaamheid een vaste plek in stukken kan krijgen. Momenteel ronden we de verkenningsfase af wat waarschijnlijk zal resulteren in een pilot waarbij er bij elk voorstel voor Gedeputeerde Staten en het concernberaad bij elk voorstel expliciet aandacht is voor duurzaamheid.

2.5. Verantwoordelijkheden en taakstellingen

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 van het multiteam duurzame ontwikkeling en de stuurgroep voor dit multiteam, bestaande uit de directeur, domeinleider beleid en teamleider milieu.

2.6. Datakwaliteit

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 is per 2021 alle data beschikbaar. Met terugwerkende kracht zijn correcties doorgevoerd voor 2021, 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 vermoedelijk onvolledig is opgeslagen tijdens de data migratie. De data van deze jaren is echter voor de volledigheid wel toegevoegd aan bovenstaande overzichten omdat de ontwikkeling sinds 2019, met de toevoeging van die data van lage kwaliteit, desalniettemin beter is dan wanneer we dit eruit laten.

3. OV-bureau

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 30 FTE. Ook heeft het OV-bureau 10% aandeel in de organisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe.

3.1. Reductiedoelstellingen

Het OV-Bureau Groningen-Drenthe (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.

3.1.1. Busvloot concessiehouder OV-bureau

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

Hierboven 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. Deze derde doelstelling is bereikt.

3.1.2. Wagenpark

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

3.1.3. Vastgoed

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.

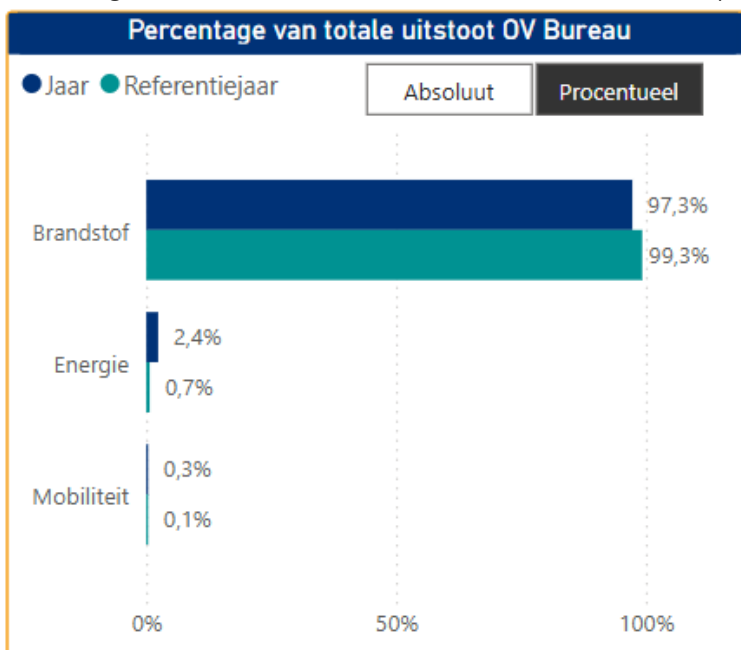
3.1.4. Zakelijk reizen

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.

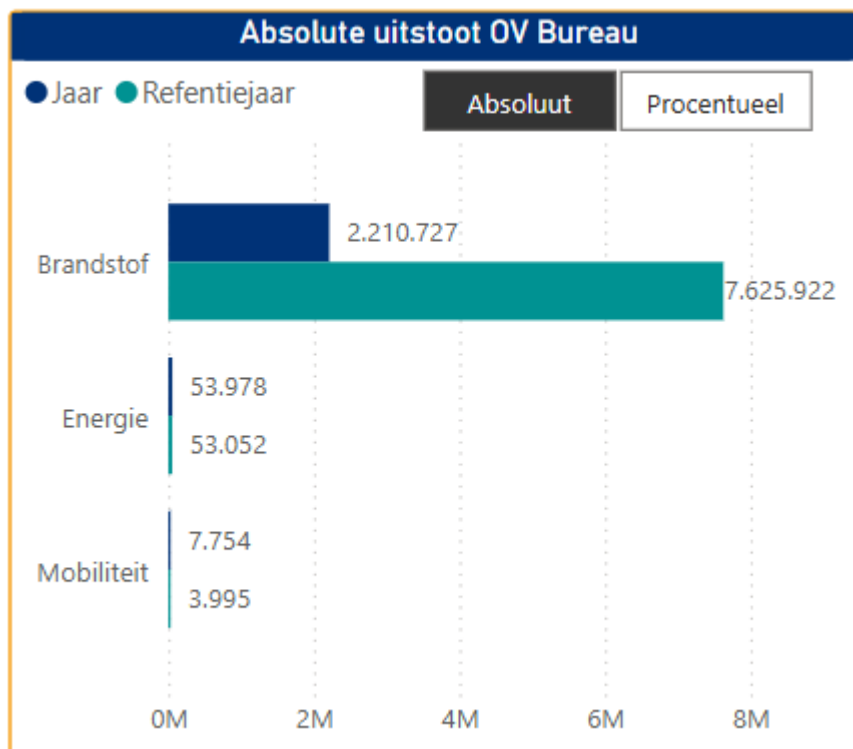
3.2. CO₂-footprint

3.2.1. Totaal

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 tot 2.7% van het totaal van het OVB. Het gros van de uitstoot komt door het brandstofverbruik (zie figuur 5 en 6).



Figuur 5: Percentuele verdeling CO₂-uitstoot OVB 2023 (referentiejaar) -2024 (Jaar).



Figuur 6: Absolute verdeling CO₂-uitstoot OVB 2023 (Referentiejaar) - 2024 (Jaar).

Verreweg het grootste reductiepotentieel ligt dan ook binnen de uitstoot van de busvloot. 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 HVO-100 brandstof waarbij HBE's gegenereerd worden. 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 door het aanschaffen van elektrische voertuigen.

3.2.2. Busvloot

Qbuzz wordt ingehuurd voor de uitvoering van de dienstregeling waarbij de totale reisbewegingen worden toegewezen aan het OV-bureau, wat een kerntaak van de Provincie is. Het OV-bureau 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 OV-bureau van Qbuzz ontvangt van alle leveringen brandstof in 2024 voor heel Groningen en Drenthe, blijkt dat Qbuzz 2.210.727 kg CO₂ heeft uitgestoten. Dit is 100% van de uitstoot. Berekend naar 65%, is dat 1.482.618,06 kg CO₂.

3.2.3. Wagenpark

Het OV-bureau beschikt niet over een wagenpark.

3.2.4. Vastgoed

De pandeigenaar (verhuurder) heeft nog geen energienota over 2024 vrijgegeven. Daardoor is er niets te zeggen over het energieverbruik van het kantoorpand in Assen dat door OV-bureau gehuurd wordt. Er is

geen eigen gas- en elektriciteitsmeter per huurder of verdieping, de energielasten zijn verwerkt in de servicekosten die het OV-bureau betaalt. Daarom is besloten, overeenkomstig met voorgaande jaren, het energieverbruik voor vastgoed naar rato te berekenen. Hierbij is uitgegaan van de uitstoot van het provinciehuis in 2019 (want gasgestookt), exclusief opwek van elektriciteit door zonnepanelen, verdeeld naar 30FTE voor het OVB. Dit komt neer op een uitstoot van 59.976 kg CO₂. Berekend naar 65% is dit 38.984 kg CO₂.

3.2.5. 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 17.229 km aan autokilometers gedeclareerd wat, gerekend met de WTW voor autokilometers, neerkomt op 3325 kg CO₂. Inclusief 1885 km fietsritten en 25460km vliegkilometers is de totale CO₂-uitstoot voor OVB zakelijk reizen 7754 kg CO₂. Berekend naar 65% is dit 5040.41kg CO₂. Dit is bijna een verdubbeling vergeleken met vorig jaar. Dit is grotendeels te wijten aan een vlucht voor twee personen naar Delhi ten behoeven van het UITP (International Association of Public Transport) .

3.3. Reductiemaatregelen

3.3.1. Maatregel 4: Uitvraag bij concessie

Het OVB wacht nu niet tot het 2030 is om de volgende reeks bussen uitstootvrij te maken; al in 2026/2027 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 2030 worden vervangen middels dan beschikbare oplossingen in de markt.

3.3.2. Maatregel 5: 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 handelbaar. Qbuzz is volgens de concessievoorwaarden verplicht alle in de concessie ontstane handelbare emissierechten over te dragen aan het OV-bureau. Het OV-bureau verkoopt deze HBE's en financieert met de opbrengst hiervan de laadinfrastructuur waar zero-emissiebussen van afhankelijk zijn. Hierdoor wordt de transitie naar zero-emissie versneld mogelijk gemaakt en drukken de investeringen in duurzaamheid niet op de exploitatiebegroting. Deze laadinfrastructuur wordt bij het beëindigen van de huidige concessie overgedragen aan het OV-bureau zodat deze de laadinfrastructuur beschikbaar kan stellen aan de volgende concessiehouder.

3.4. Verantwoordelijkheden en taakstellingen

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

3.5. Datakwaliteit

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 HVO-brandstof, waterstof en gebruikte elektriciteit die Qbuzz heeft ingekocht over heel 2024, afgezet tegen de relevante rekenregel van CO₂emissiefactoren.nl.

Voor vastgoed is een berekening uitgevoerd op basis van het gebruik van de provincie in 2019, omdat het provinciehuis in dat jaar nog gebruik maakte van een gasaansluiting (zie hierboven, paragraaf 'vastgoed'). Dit is in afstemming met de externe auditor van 2022-2024 DNV.

4. Wagenpark

4.1. Reductiedoelstellingen

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.

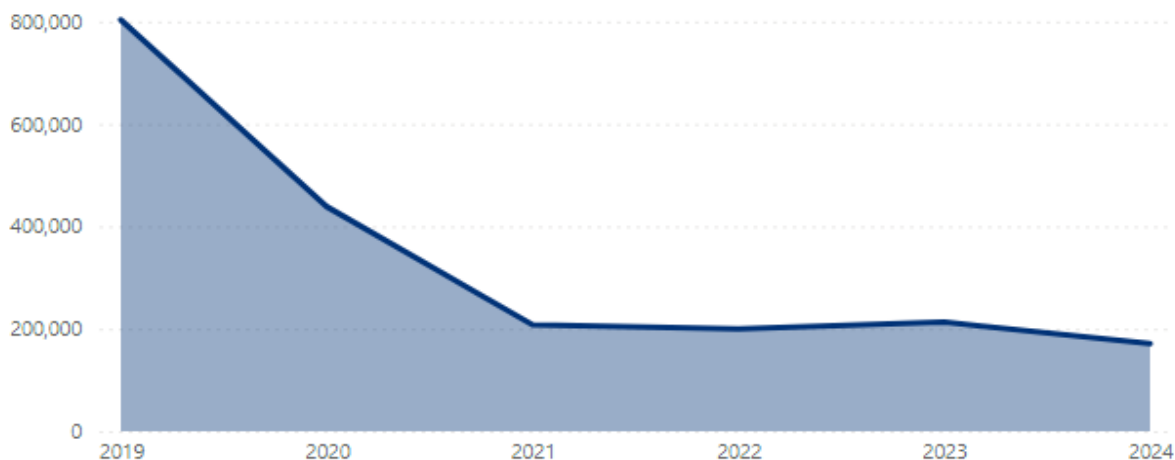
De provinciale Klimaatagenda, vastgesteld in 2020, legt de nadruk op het goede voorbeeld geven. Hierin staat het volgende beschreven: ‘Vanaf 2020 zijn alle nieuwe voertuigen die we aanschaffen emissieloos (dus ook geen tussenvormen meer), tenzij op overtuigende wijze kan worden onderbouwd waarom hiervoor 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). Uiterlijk in 2030, maar bij voorkeur eerder, willen we gerealiseerd hebben dat alle nieuwe voertuigen emissieloos zijn. 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.

4.2. CO₂-footprint

De totale CO₂-uitstoot is ten opzichte van het basisjaar afgenomen van 804 naar 171 ton, een besparing van 78,7% (zie figuur 7).

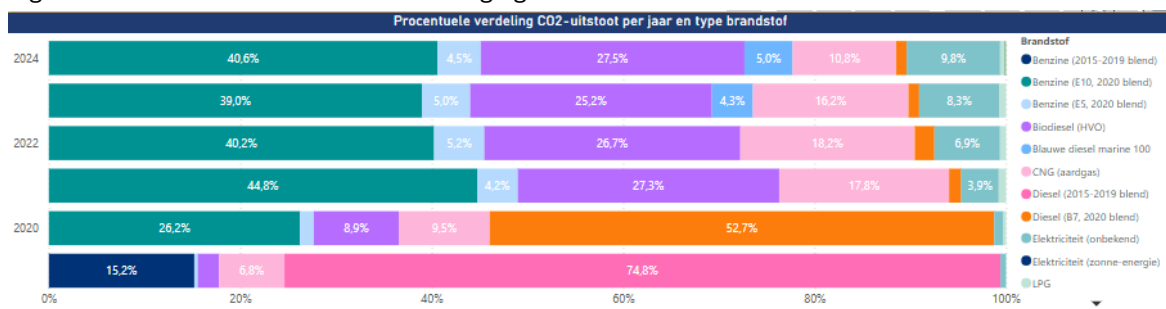
Ontwikkeling CO₂-uitstoot



Figuur 7: Ontwikkeling CO-uitstoot Wagenpark

In de afgelopen jaren zijn er elk jaar meer kilometers gereden. Dit komt deels doordat we ons dienstbaarder naar de inwoners van Groningen willen opstellen en dus sneller overal ter plekke willen zijn, en deels doordat we tijdens corona minder onderweg waren. De verwachting is dat we nu qua kilometers op een stabiele basis zitten: de kilometrage zal naar verwachting grofweg gelijk blijven in de komende jaren. De inzet op elektrificatie van het wagenpark is dan ook de efficiëntste manier om de uitstoot van het wagenpark te verminderen.

Omdat de eigen HVO-100 tankinstallaties geen afgiftesysteem hebben, is het niet mogelijk om de emissie in gCO₂/km uit te drukken. Sinds dit jaar vergroenen we ook actief alle elektriciteit die we voor ons wagenpark gebruiken. Een deel was altijd al groen: dit is het deel dat bij ons eigen pand werd opgeladen. De elektriciteit waarvan de herkomst onbekend is (bijvoorbeeld onderweg of thuis opgeladen auto's) is vergroend door middel van GVO's. In 2024 ging dit om 54961 kWh.



Figuur 8: De verdeling van brandstofsoorten vanaf 2019.

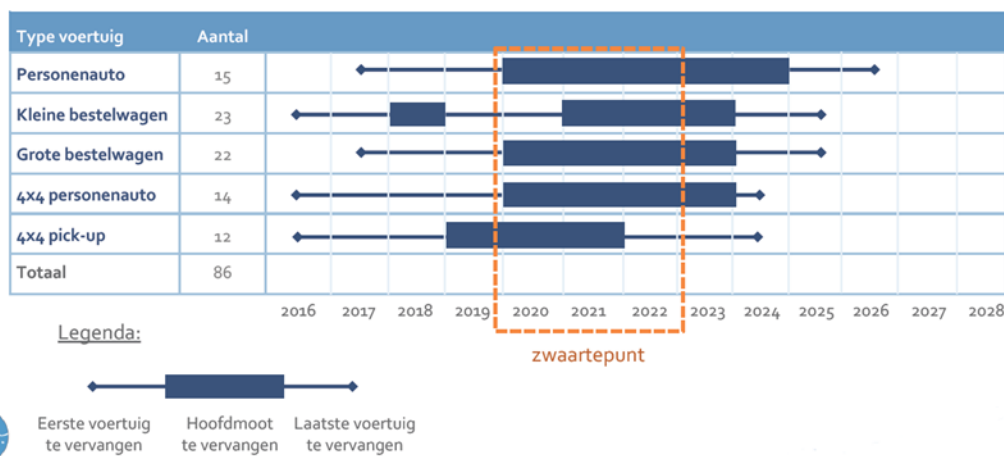
4.3. Reductiemaatregelen

4.3.1. Maatregel 6: Adviesrapport verduurzaming wagen

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, NOx 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 9: De vervangingsplanning uit 'Verduurzaming wagenpark Provincie Groningen 2019' opgesteld door EV Consult.

4.3.2. Maatregel 7: 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.

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 totaal zijn 51 (april 2025) auto's in het wagenpark elektrisch.
- In 2024 is een vrachtwagen op waterstof geleverd.
- Er wordt gewerkt om een werkvaartuig 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.

4.3.3. Maatregel 8: 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 8 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.

4.3.4. Maatregel 9: Cursus Het Nieuwe Rijden

De training Het Nieuwe Rijden leert de deelnemer anticiperend rijgedrag en rijtechnieken aan waarmee zowel energieuwiger en minder milieubelastend kan worden gereden. Het uiteindelijke doel is de kostprijs én de CO₂-uitstoot per kilometer te verlagen. Door toepassing van verbeterde en moderne materialen kan het brandstofverbruik worden verminderd. Daarnaast heeft vooral de chauffeur invloed op het brandstofverbruik, aangezien een juiste rijstijl kan leiden tot een aanzienlijke brandstofbesparing, minder energieverbruik en dus een lagere CO₂ uitstoot. Door HNR wordt de kilometerkostprijs gunstig beïnvloed. In deze training wordt de deelnemer getraind in alle technieken van “Het Nieuwe Rijden”. De rijstijl van Het Nieuwe Rijden maakt optimaal gebruik van de meest recente veranderingen onder de motorkap. Als gevolg hiervan combineert deze rijstijl brandstofbesparing en veiligheid op een plezierige en comfortabele wijze.

De training is geheel gericht op de beroepspraktijk en kent een variant voor Brandstof en Elektrisch. Tijdens de cursus oefent de deelnemer zijn rijtechnieken in twee praktijkritten. De theorie die wordt behandeld dient ter ondersteuning van de praktijkoefeningen.

In de training worden de volgende onderwerpen behandeld:

- Het principe van specifiek brandstofverbruik;
- Brandstof- en Energiebesparende rijstijl;
- Voertuig en chauffeur;
- Invloeden van weer, weg en verkeer op brandstof- en energieverbruik;
- Techniek en uitvoering van het voertuig.

4.3.5. Maatregel 10: Regelmatige bandenspanningscontrole

Tijdens de training Het Nieuwe Rijden wordt door de cursusleider uitvoerig op de bandenspanningscontrole ingegaan. Medewerkers worden verplicht om elke maand de bandenspanning van hun voertuig te controleren en indien nodig aan te passen. Aan het eind van de training krijgt elke cursist een digitale bandenspanningsmeter om eenvoudig de bandenspanning van het voertuig te controleren.

4.3.6. Maatregel 11: Vervroegde afschrijving nieuw-aangekochte niet-emissieloze voertuigen

In 2024 heeft het college ermee ingestemd om maximaal 30 niet emissieloze voertuigen aan te kopen (zie bijlage §9.4). Aangezien wij de noodzakelijke inzet van de 30 oude voertuigen niet meer konden garanderen en de bedrijfsvoering dus in gevaar kon komen was uitstel van vervanging niet meer mogelijk. Inzet is dat de voertuigen voor 2030 weer worden vervangen voor emissievrije voertuigen. Bij aanschaf van een nieuw model wordt er alleen bij het niet beschikbaar zijn van een emissieloze variant een HVO100-dieselmodel aangeschaft. Die wordt dan voor 2030 vervroegd afgeschreven en vervangen voor een emissieloos model. De doelstelling van 80% emissieloos wagenpark in 2028 zal alleen behaald worden als de markt voor de afschrijving van de bestaande voertuigen emissieloze varianten heeft.

4.3.7. Maatregel 12: Verduurzamen elektriciteitsverbruik auto's/fietsen d.m.v. GVO's

Door deze maatregel is alle afgenomen elektriciteit voor ons wagenpark groen. Een deel is al met zekerheid groen: dit is binnen onze eigen organisatie opgeladen en is daarmee al gecertificeerd groen (zie vastgoed). Voor het deel dat thuis of onderweg is opgeladen, waarbij de herkomst onzeker is, hebben wij GVO's aangekocht. Daarmee is alle elektriciteit voor ons wagenpark met zekerheid van duurzame oorsprong.

4.4. Verantwoordelijkheden en taakstellingen

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.

4.5. Datakwaliteit

De data van het wagenpark is betrouwbaar en van relatief hoge kwaliteit. Alle voertuig data wordt door de data-analist automatisch opgehaald uit de database van McMain en verwerkt in het PowerBI-dashboard. Daarnaast wordt het brandstofgebruik aangeleverd in Excelbestanden, deze worden handmatig toegevoegd aan de het dashboard. De granulariteit is hoog: zo wordt de data tot op bonnetjesniveau ingeladen, en is de kilometerstand via GeoTrack realtime te raadplegen.

5. Vastgoed

5.1. Reductiedoelstellingen

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 verbruikersenergie (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.

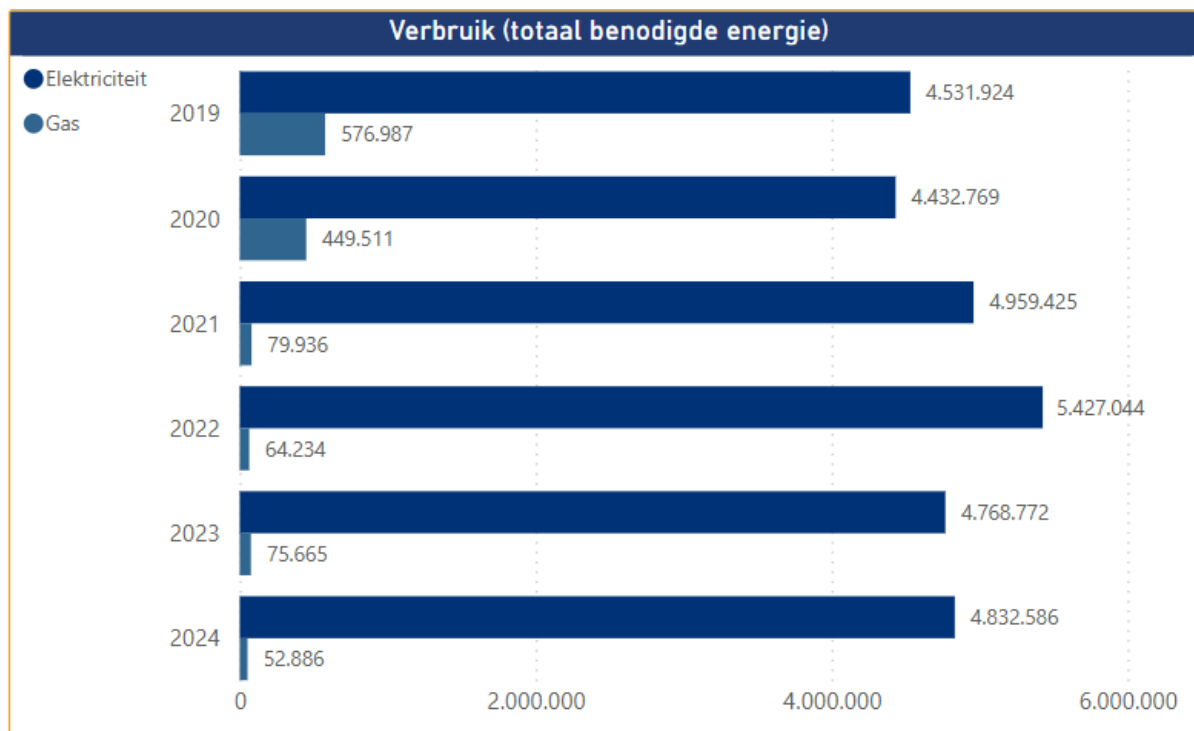
Het Provinciehuis is in 2020 van het gas afgegaan en daardoor gebruiken we alleen nog maar hernieuwbare energie. De warmtevraag wordt ingevuld door de WKO (Warmte-Koude opslag in de bodem), warmteonttrekking uit de stadsgracht, warmtepompen en buffervaten. In de winter wordt 75% van de warmtevraag voorzien 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 de verwarming van 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 voldoende zonnepanelen te plaatsen op het dak van Martini Kerkhof 12. Het monumentale pand Martini Kerkhof 12 wordt in 2027 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. Wel wordt er gekeken of de zolders en ramen beter geïsoleerd kunnen worden, zodat het warmteverlies en hiermee de warmtevraag zullen afnemen.

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.

5.2. CO₂-footprint

In het vastgoed is er een flinke reductie te zien. In het basisjaar 2019 was de uitstoot 1087 ton CO₂. In 2020 was dit 847 ton, in 2021 151 ton, in 2022 134 ton CO₂ en in 2023 een lichte stijging naar 157 ton CO₂. Dit jaar is er een daling tot 112.9 ton CO₂, oftewel een daling van 89.6% ten opzichte van het referentiejaar 2019.



Figuur 10: Het gas- en elektriciteitsverbruik van het vastgoed 2019-2024

In figuur 10 is het totale verbruik van alle panden weergegeven. Het gasverbruik in het basisjaar 2019 is 576.987m³, om gestaag te dalen tot 52.886 m³ in 2024: een daling van 90.8% ten opzichte van 2019. In 2023 was de winter zacht, terwijl die in 2022 en 2024 zeer zacht was: dit kan de tijdelijke piek in gasverbruik verklaren.

Het elektriciteitsverbruik wisselt gedurende de jaren maar lijkt in het algemeen een licht stijgende lijn te tonen. Dit ligt binnen de lijn der verwachting en drukt niet op onze CO₂-uitstoot doordat wij alles vergroenen met GVO's en zelf steeds meer elektriciteit opwekken door het plaatsen van zonnepanelen. De elektriciteit die niet zelf opgewekt 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. Voor het totale volume dat door het consortium wordt afgenomen worden GVO's gekocht, deze worden tot dusver afgeboekt op de Gemeente Groningen. Vanaf 2025 worden de GVO's per deelnemer afgeboekt op basis van het verbruikte aantal kWh. Het totale aantal GVO's is momenteel dusdanig meer dan de provincie nodig heeft, waardoor dit geen problemen of twijfels over de hoeveelheid groene stroom oplevert.

In tabel 1 staat de top 10 van hoogste energie-verbruikende aansluitingen. De Sint Jansstraat is de aansluiting van het provinciehuis. Het adres 'Martinikerkhof 12' geldt als verzamelaansluitadres voor alle Openbare Verlichting door de gehele provincie zonder een vast aansluitingsadres. Dit betreft grotendeels bemeterde, maar ook 13 onbemeterde aansluitingen.

Top 10 aansluitingen elektriciteitsverbruik 2024	netto Verbruik (kWh) 2024	Top 10 panden gasverbruik 2024	Verbruik (m³) 2024
Sint Jansstraat 4, 9712JN GRONINGEN	2.292.082	Pop Dijkemaweg 41 1, 9731BC GRONINGEN	9.937
Martinikerkhof 12, 9712JG GRONINGEN	550.636	Nieuweweg 76 D, 9364PE NUIS LOODS 3	8.336

Zeedijk 2, 9976VM LAUWERSOOG	105.911	Redersplein 2, 9685AW BLAUWESTAD	5.842
Nieuweweg 76, 9364PE NUIS	82.821	Nieuweweg 76 C, 9364PE NUIS LOODS 1	5.213
Hoogwatum 2, 9906TD BIERUM	71.287	Nieuweweg 76, 9364PE NUIS LOODS 2	5.086
Langestraat 11, 9804PE NOORDHORN	64.903	Hoogeweg 7 A, 9746TN GRONINGEN	4.947
Bedumerweg 128, 9716AM GRONINGEN	64.670	Zeedijk 2, 9976VM LAUWERSOOG	4.400
Pop Dijkemaweg 41 1, 9731BC GRONINGEN	61.951	Meenteweg 13, 9625TD OVERSCHILD	3.034
Winschoterweg 6, 9723CG GRONINGEN	55.189	Pop Dijkemaweg 41 B, 9731BC GRONINGEN	2.807
Redersplein 8, 9685AW BLAUWESTAD	55.057	Pekelwerk 39, 9663AW NIEUWE PEKELA	1.257
Totaal elektriciteitsverbruik alle aansluitingen 2024 4.832.586 kWh		Totaal gasverbruik alle aansluitingen 2024 52.886m³	

Tabel 1: Het top-10 energieverbruik van de aansluitingen in 2024.

5.3. Reductiemaatregelen

In het basisjaar 2019 is de uitstoot van vastgoed 1087 ton CO₂. In 2024 is de uitstoot van vastgoed 113 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.

5.3.1. Maatregel 11: 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 verkeersregelinstallaties, buitenverlichting, kunstwerken en externe locaties. De afgenomen elektriciteit van Eneco wordt middels GVO's vergoed.

5.3.2. Maatregel 12: Verduurzaming NAD Nuis

De locatie NAD in Nuis wordt in 2026 fors gerenoveerd en energieneutraal gemaakt volgens de BENG methodiek. Ook hier worden de gasaansluitingen opgeruimd. Deze maatregel, samen met de nieuwbouw aan de Roodehaan (zie maatregel 13) worden 8 gasaansluitingen gesaneerd.

5.3.3. Maatregel 13: Steunpunt Roodehaan

In 2026 wordt het nieuwe steunpunt van de provincie opgeleverd. Dit pand is volledig energieneutraal volgens de BENG-methodiek. Dit houdt in dat het gebouw maximaal wordt geïsoleerd, en alle energie van de gebouwgebonden installaties wordt gecompenseerd met zonne-energie. In deze methodiek wordt de energie voor de installaties (gebouwgebonden energie) theoretisch bepaald, vervolgens wordt eenzelfde hoeveelheid energie met zonnepanelen opgewekt.

Teruglevering is echter tot 2030 niet mogelijk. Zonder extra maatregelen zullen de zonnepanelen dan ook niet volledig in gebruik worden genomen. De verwachting is dat er +/- 160 panelen nodig zijn om de gebouwgebonden energie te compenseren. Op de gebouwen is ruimte voor +/- 1000 zonnepanelen, de voorbereiding voor dit aantal is meegenomen in het ontwerp.

Met de komst van deze nieuwbouw zullen 5 locaties worden afgestoten, te weten Oostersluisweg en Hoogeweg in Groningen, Rijksweg in Garmerwolde, Pekelwerk in Nieuwe Pekela en Meenteweg in Overschild.

5.3.4. Maatregel 14: Overige gasaansluitingen sluiten

De laatste 4 gasaansluitingen (+/- 12.000 m3 op jaarbasis) betreft 2 bruggen, een sluisgebouw en het toiletgebouw in de Blauwestad. Hiervoor zal een alternatief worden geïnstalleerd waardoor in 2028 alle provinciale gebouwen gasloos zijn en deels energieneutraal volgens de BENG methodiek.

5.4. Verantwoordelijkheden en taakstellingen

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

5.5. Datakwaliteit

Nuis is op 10 december 2024 geregistreerd als klein- in plaats van grootverbruiker. Het gevolg is dat de data voor Nuis aldus niet meer op 5-minuutniveau is geregistreerd, maar enkel op maandniveau. Aldus is de data van Nuis vanaf dat moment op een andere manier ingeladen.

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 een deel van het totale aantal aansluitingen van energie-verbruikende objecten in de openbare ruimte, zoals verkeersregelinstallaties en openbare verlichting. Martinikerkhof 12 geldt als verzameladres voor alle openbare verlichting-aansluitingen zonder vast adres.

We zijn daarnaast het onderzoek gestart naar een energiemanagementsysteem. Op dit moment wordt gekeken naar Energiemissie. Negen van de twaalf provincies werken inmiddels met dit managementsysteem, waarin alle aansluitingen worden ingevoerd. Vervolgens worden alle meetwaarden automatisch opgehaald bij de leveranciers en is het zelfs mogelijk de facturen te laten controleren volgens de contractvoorwaarden. Ook is het mogelijk te benchmarken en vergelijkingen te maken op basis van weer of graaddagen. Dit zal de datakwaliteit van het verbruik van vastgoed ten goede komen.

6. Zakelijk reizen

6.1. Reductiedoelstellingen

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 werknemers te 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. Zakelijke reiskilometers die met de privé-auto zijn gemaakt kunnen worden gedeclareerd in Afas. Per 1 juli 2024 dient de medewerker bij het declareren aan te geven welke brandstofsoort de privéauto gebruikt. Dit biedt voor de toekomst meer inzicht en grip op de uitstootdata. 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.

In november 2024 is er een memo opgeleverd met daarin de eerste uitwerking van de roadmap om te komen tot zero emissie in 2035 (zie bijlage §9.5). Als belangrijkste doel is hierin gesteld dat de bestaande maatregelen beter moeten worden nageleefd alvorens nieuwe maatregelen te formuleren. In 2025 leggen wij hier de nadruk op. In 2026 zullen er nieuwe, stevige maatregelen worden geformuleerd die, naast de bestaande maar nu strakker gehanteerde maatregelen, gaan zorgen voor zero-emissie zakelijk reizen in 2035. Door personele wijzigingen is er vertraging opgelopen in het uitvoeren van de acties uit de memo.

6.2. CO₂-footprint

Zakelijk reizen is gedefinieerd als: (1) alle reizen die in Afas opgegeven zijn, (2) de touringcars van Doornbos, (3) de geboekte reizen via Munckhof en (4) de reizen met de NS-businesskaart. 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.

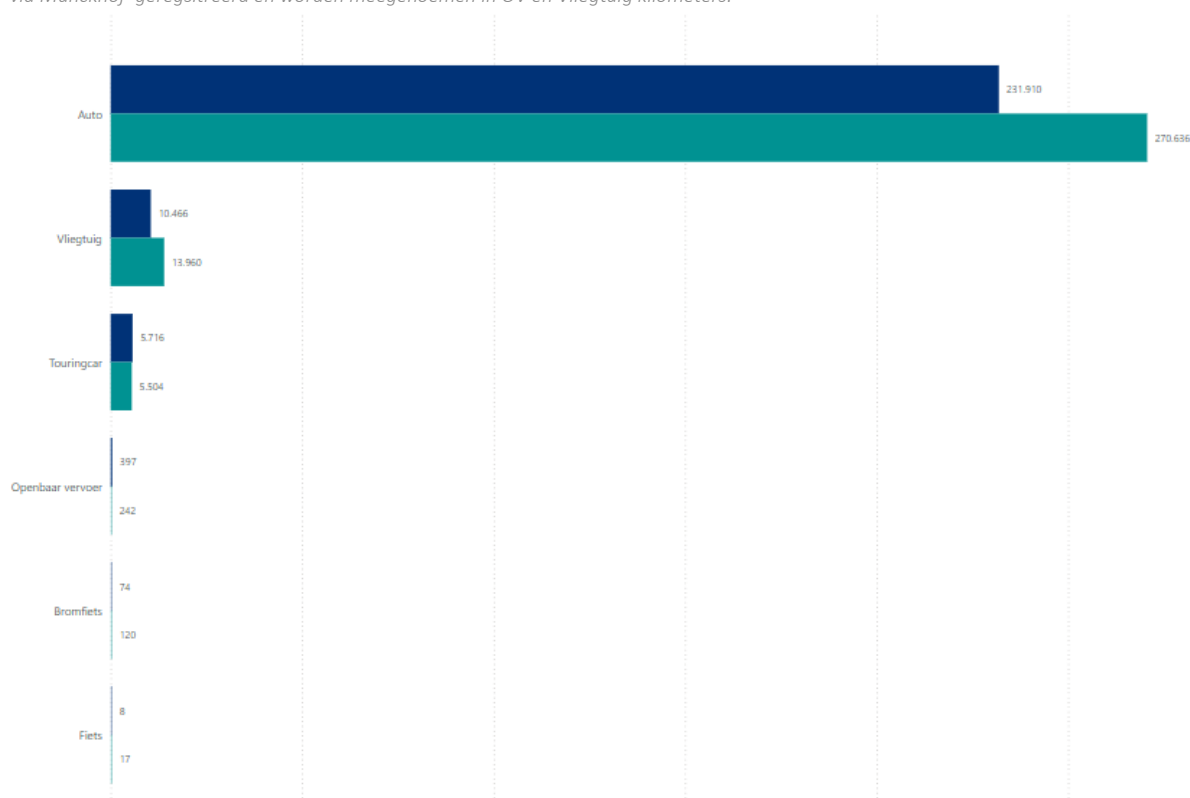
Sinds 2021 hebben we volledig inzicht in het aantal zakelijke reizen en de daarbij behorende kilometers, waardoor dit jaar als referentiepunt dient voor vergelijkingen met latere jaren. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat 2021 sterk werd beïnvloed door de coronapandemie, wat dit jaar minder representatief maakt. Wanneer we echter de OV-cijfers van 2023 vergelijken met 2024, zien we óók een duidelijke stijging van 592.580 km naar 685.526 km. Het aantal afgelegde kilometers met het openbaar vervoer sinds 2021 fors is toegenomen: van 89.834 km naar 685.526 km in 2024 – een meer dan

verzeenvoudiging. Sinds 1 juli 2024 registreren we bij zakelijke reizen met de privé-auto ook de gebruikte brandstofsoort, zoals vereist vanuit de rapportageverplichting WPM. Voorheen werd bij autoritten uitgegaan van een gemiddelde auto, zonder onderscheid in type of brandstof. Met deze nieuwe gegevens kunnen we in de toekomst gericht sturen op verduurzaming, bijvoorbeeld door elektrisch rijden te stimuleren. Dit biedt een waardevolle aanvulling op de bestaande uitstootdata en beleidsmogelijkheden.

Voertuig	CO ₂ -uitstoot (kg)	Kilometrage (km)
Auto	231.910	1.201.608
Fiets	8	2.554
Openbaar vervoer*	397	685.526
Touringcar	5.716	7.294
Bromfiets	74	923
Vliegtuig	10.466	57.633
Totaal	248.571 kg	1.955.538 km

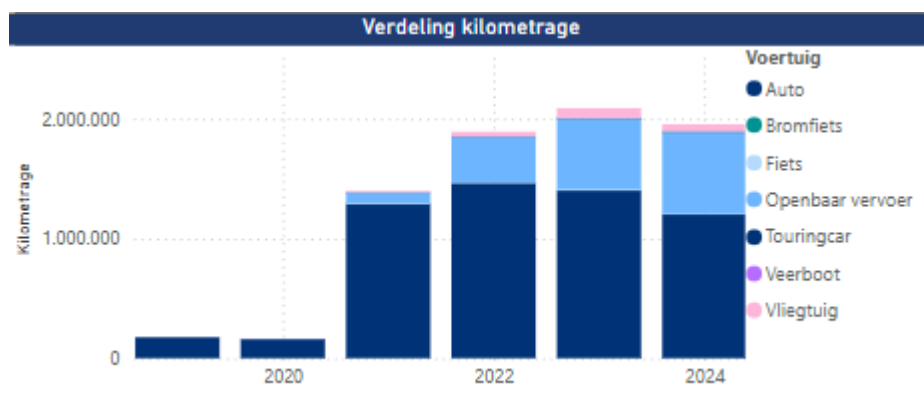
Tabel 2: Een overzicht van de dienstreizen in 2024

*Voor reizen die plaatsvinden binnen Nederland wordt gebruikt gemaakt van groene vervoersmiddelen. Om die reden is er nauwelijks CO₂-uitstoot. Voor de reizen buiten Nederland wordt er wel een uitstoot berekend. Dat verklaart dat er nog geen 400kg CO₂-uitstoot heeft plaatsgevonden terwijl er wel bijna 700.000 kilometers zijn gereisd: het merendeel van de reizen zijn binnenlands. Buitenlandse reizen worden via Munkhof geregistreerd en worden meegenomen in OV en Vliegtuig kilometers.



Figuur 11: CO₂-uitstoot naar vervoersmiddel in 2024 (blauw) ten opzichte van 2023 (groen)

Figuur 11 geeft weer hoe de CO₂-uitstoot per voertuigcategorie verdeeld is in 2024 vergeleken met 2023. Zakelijke reizen met de auto zijn veruit de grootste veroorzakers van de uitstoot van CO₂. Daarna volgt het vliegtuig, vervolgens de touringcar, 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.



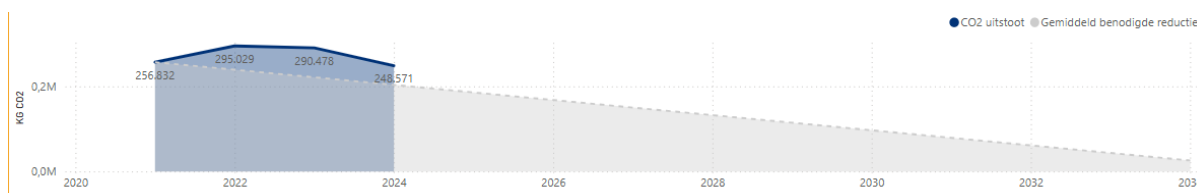
Figuur 12: De afgelegde kilometers per voertuigcategorie tussen 2021 en 2024.

In figuur 12 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 2024 is het aantal autokilometers gedaald ten opzichte van 2023, net zoals het aantal vliegtuigkilometers en het aantal vluchten. In 2024 vonden in totaal 26 vliegtrips plaats, waarvan 8 kortere vluchten onder de 700 km. Deze 8 vluchten zijn uitgevoerd door 6 verschillende personen. Daarbij valt op dat 6 van de 8 vliegtrips zijn geboekt en gefactureerd door Munckhof en 2 reizen via Afas zijn gedeclareerd.

Het aandeel OV-kilometers is gestegen. Het totaal aantal kilometers aan dienstreizen is licht afgenomen in 2024 ten opzichte van 2023. De totale uitstoot voor dienstreizen is dan ook gedaald van 290 ton CO₂ naar 248 ton CO₂. Dit valt te verklaren doordat het aandeel OV-kilometers is toegenomen en het aantal auto- en vlieggilometers is afgenomen.

De uitstoot vertoont in 2024 een mooie daling. Desalniettemin stoten we nog meer uit dan beoogd om tot een reductie tot 0% in 2035 te komen.



Figuur 13: Verloop uitstoot Zakelijk Reizen 2021-2024.

6.3. Reductiemaatregelen

Met 47,2%, 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.

6.3.1. Maatregel 13: 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.

6.3.2. Maatregel 14: 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.

6.3.3. Maatregel 15: 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.

6.3.4. Maatregel 16: Inzicht verkrijgen in het zakelijk verkeer

Door de doorontwikkeling van het power-BI platform is het inzicht in de zakelijke reizen toegenomen voor 2024. De toegevoegde waarde voor de organisatie is dat er meer inzicht is in het reisgedrag en dat hierop stimulerende maatregelen gebaseerd kunnen worden. De Rapportageverplichting Werkgebonden Personenmobiliteit biedt de mogelijkheid om in de toekomst het brandstofverbruik van auto's te specificeren op brandstoftype. Hier wordt doorlopend aan gewerkt.

6.3.5. Maatregel 17: Een roadmap naar zero-emissie in 2035 opstellen

In november 2024 heeft HRM een eerste stap gezet richting de roadmap naar zero-emissie in 2035 door een memo over zakelijk reizen op te stellen (zie bijlage §9.5). Het advies in de memo is om het bestaande Reisbesluit strikter te handhaven. Deze regeling stimuleert het gebruik van OV en fietsen en ontmoedigt het gebruik van auto's en andere niet-duurzame middelen van vervoer. Uit de memo blijkt echter dat veel leidinggevers niet voldoende bekend zijn met het Reisbesluit en niet over de juiste inzichten in Afas beschikken om effectief te sturen op declaraties en vervoersmiddel. Het advies is om in 2025 het beleid te handhaven, uit te dragen en te communiceren, met als doel realistische data te verzamelen en verdere stappen richting zero-emissie te zetten. Essentiële randvoorwaarden voor succes zijn steun van de directie, heldere communicatie en noodzakelijke aanpassingen in systemen zoals Afas.

In 2025/2026 zal verder worden gewerkt aan een concretisering van de roadmap naar zero-emissie in 2035. Deze roadmap zal niet alleen stimulansen bevatten, maar ook verplichte maatregelen om de CO₂-uitstoot effectief te reduceren. De voortgang hiervan wordt ondersteund door de handhaving en communicatie van het bestaande beleid, zoals beschreven in de memo van november 2024. In 2025 ligt de focus op het verzamelen van realistische data, waarmee we de benodigde vervolgstappen richting zero-emissie kunnen bepalen en uitvoeren.

6.4. Verantwoordelijkheden en taakstellingen

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 een HRM beleidsmedewerker- en/of adviseur. Uitvoeringstechnisch hebben de teams Beheer en dienstverlening en Personeels en salarisadministratie een rol.

6.5. Datakwaliteit

Vanaf 1 juli 2024 is er data beschikbaar van de brandstof die is gebruikt voor verschillende zakelijke reizen met de auto in het kader van de rapportageverplichting voor Werkgebonden Personenmobiliteit. Hoewel we in de toekomst deze data goed kunnen gebruiken voor het gericht formuleren van nieuwe maatregelen, is dat nu nog niet haalbaar. Dit komt doordat de cijfers dermate anders zijn in vergelijking met de bestaande datasets (gebaseerd op uitbetalingen op basis van looncomponenten) dat deze verschillen eerst verklaard

moeten worden alvorens we die kunnen hanteren. Dieper ingaan op verdeling van type brandstof heeft momenteel nog een te grote foutmarge.

Voor de vlieguren is gebruik gemaakt van de database van Munckhof. Het annuleren van een vlucht is opgenomen in een aparte regel naast de boeking van de vlucht. Op basis van verschillende factoren is automatisch bepaald welke reis doorgang heeft gevonden of niet heeft plaatsgevonden. Dit is ook gecross-referenced op een alternatieve methode waardoor er met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kan worden gesteld dat het hier gepresenteerde aantal vluchten correct is. Er is echter geen definitief overzicht van het aantal daadwerkelijk uitgevoerde vluchten dat direct is aangeleverd door Munckhof.

7. 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.

7.1. Anders reizen

De coalitie Anders Reizen is een netwerk om kennis te delen en te inspireren over zakelijk reizen (incl. woon-werk verkeer en vliegreizen). 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.

7.2. Ketenoverleggen en initiatieven

De Beton- en asfaltketens zijn een initiatief van BouwCirculair 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 BouwCirculair. 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 verhardingen, Opdrachtgeverschap circulaire bruggen en viaducten, Buyers group Baggeren, Vakgenotenoverleg Kunstwerken) 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 BouwCirculair Proeftuinen, waarin innovaties door tien overheden worden gemonitord om meer data tegelijk te verzamelen, wat een betrouwbaarder resultaat oplevert. Wij doen met tenminste 2 aankomende projecten mee met de proeftuin voor het testen van bio-based asfalt. 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 uitvoering waar geopolymeren worden toegepast, een CO₂-arm alternatief voor cement in beton. Het geopolymeermengsel voor constructieve toepassing is samen met een marktpartij en TU Delft ontwikkeld.

7.3. 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.

8. Stuurcyclus CO₂-management

8.1. Stuurcyclus

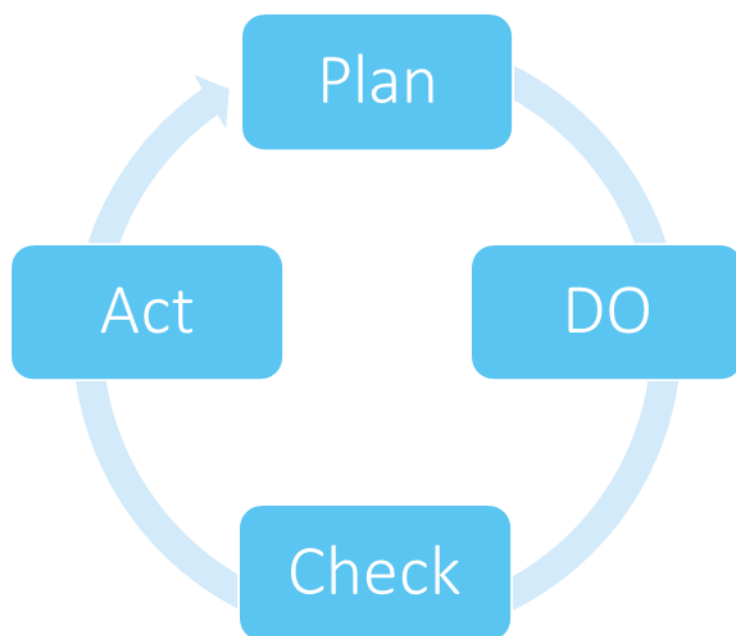
Binnen de stuurcyclus van het CO₂-managementsysteem dat voor de CO₂-Prestatieladder is ingericht, wordt de Deming-circle gevolgd om continue verbetering te borgen. In de fases van de cyclus zullen de volgende activiteiten worden uitgevoerd:

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	

8.1.1. 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.

8.1.2. 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) was DNV de externe auditor. Momenteel loopt er een aanbesteding voor de nieuwe auditor. Deze zal naar verwachting begin juni bekend worden.

8.1.3. 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.

8.1.4. 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'.

8.1.5. 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.

8.2. 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. In 2024 is bovenstaande planning tot dusverre goed gevolgd.

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 of bevoegd externe partij	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

8.3. Algemene beschrijving verantwoordelijkheden

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

8.3.1. 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
CO ₂ -afweging	Projectleider CO ₂ -Prestatieladder	2024-2026	n.v.t.
Duurzaamheid in stukken	Projectleider CO ₂ -Prestatieladder	2024-2025	n.v.t.
Uitvraag bij concessie	OV-bureau	n.v.t.	Gereserveerd
Duurzame investering d.m.v. verkoop HBE-certificaten	OV-bureau	n.v.t.	Gereserveerd
Adviesrapport verduurzaming wagenpark	Materiaalbeheerder	n.v.t.	n.v.t.
Vervangingsschema voertuigen	Materiaalbeheerder	2028	Gereserveerd
HVO-100 als transitiebrandstof	Materiaalbeheerder	n.v.t.	n.v.t.
Cursus Het Nieuwe Rijden	Materiaalbeheerder	n.v.t.	Gereserveerd
Regelmatige bandenspanningscontrole	Materiaalbeheerder	n.v.t.	n.v.t.

Vervroegde afschrijving nieuw-aangekochte niet-emissieloze voertuigen	Materiaalbeheerder	2025-2030	Gereserveerd
Verduurzamen elektriciteitsverbruik auto's/fietsen d.m.v. GVO's	Materiaalbeheerder	n.v.t.	Gereserveerd
Alle elektriciteit die wij inkopen is groen	Technisch Contractmanager Gebouwgebonden Installaties	n.v.t.	Gereserveerd
Noorderlijk Archeologisch Depot (NAD NUIS)	Technisch Contractmanager Gebouwgebonden Installaties	2025-2028	Aangevraagd
Steunpunt Roodehaan	Technisch Contractmanager Gebouwgebonden Installaties	2026-2027	Gereserveerd
Overige gasaansluitingen sluiten	Technisch Contractmanager Gebouwgebonden Installaties	2025-2028	Nog niet geregeld
Vermijden reis	HR Adviseur/ teamleider HRM advies & beleid	n.v.t.	n.v.t.
Ontsluiting reisinformatie	HR Adviseur/ teamleider HRM advies & beleid	n.v.t.	n.v.t.
Stimuleren OV en fietsgebruik	HR Adviseur/ teamleider HRM advies & beleid	n.v.t.	n.v.t.
Anders reizen stimuleren, betere reisalternatieven aanbieden	HR Adviseur/ teamleider HRM advies & beleid	Doorlopend	n.v.t.
Roadmap emissieloos 2035 voor zakelijke reizen verder uitwerken	Moet nog worden vastgesteld, informatie is beschikbaar	2025 en verder	Nog niet geregeld

8.3.2. Initiatieven

Initiatief	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	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.

8.4. 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 §9.3 staat de methodiek voor het opstellen van de emissie-inventaris beschreven.

8.5. 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.

8.6. Documentatiesysteem

Het dossier voor de CO₂-Prestatieladder wordt centraal opgeslagen in Kiwi (dossier K69423).

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

9. Bijlagen

9.1. Overzicht doelstellingen en maatregelen

- Hoofddoelstelling: 100% CO₂-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; Provincie Groningen 2030
Reductie van 95% t.o.v. 1990	2050	A	1,2,3	Nationaal Klimaatakkoord 2019; Provincie Groningen 2030
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' vastgesteld in 2022;
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
Zero emissie zakelijk reizen	2035	Z	3	Programma Mobiliteit 'Wat Groningers beweegt' - vastgesteld in 2022;
Het regionaal busvervoer is volledig emissievrij bij de uitlaat in 2030, of zoveel eerder als mogelijk	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

9.1.1. 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.
- 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.
- In 2028 heeft de provincie een emissieloze en gasloze vastgoedportefeuille – IPO.
- De provincie koopt voortaan alleen nog groene stroom in.
- 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.

9.1.2. Overzicht Doelstellingen OV-bureau

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:

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

9.2. Effect maatregelen Provincie & OV-Bureau & advies

De in dit document genoemde doelstellingen zorgen ervoor dat de organisatie als geheel een richtpunt hebben om naartoe te werken. De in dit document benoemde maatregelen dienen ertoe deze doelstellingen te behalen. In deze paragraaf wordt per themakort ingegaan op het (kwantificeerbare) effect van die maatregelen en waar de nadruk op moet liggen met het formuleren van nieuwe maatregelen.

9.2.1. OV-bureau

Voor het OV-bureau hoeven geen aanvullende maatregelen geformuleerd te worden. De huidige maatregelen zijn kwantificeerbaar en zijn voldoende om de doelstellingen mee te bereiken.

9.2.2. Wagenpark

Voor het OV-bureau hoeven geen aanvullende maatregelen geformuleerd te worden. De huidige maatregelen zijn kwantificeerbaar en zijn voldoende om de doelstellingen mee te bereiken.

9.2.3. Vastgoed

Voor het vastgoed zijn er veel kwantificeerbare maatregelen geformuleerd. Ervan uitgaande dat de aangevraagde gelden voor de verduurzaming van NAD Nuis worden goedgekeurd, is het nog zaak de laatste vier aansluitingen te verduurzamen (§5.3.4. Maatregel 14: Overige gasaansluitingen sluiten). Er worden geen problemen verwacht met het reserveren van de gelden hiervoor.

9.2.4. Zakelijk Reizen

Voor zakelijk reizen zijn tot op heden geen kwantificeerbare maatregelen geformuleerd. Hoewel het strakker hanteren van de bestaande maatregelen, zoals aangegeven in de roadmap Zero-emissie Zakelijk Reizen (zie §9.5), een positief effect op de CO₂-uitstoot van zakelijk reizen kan hebben, is het van belang hier kwantificeerbare maatregelen voor te formuleren. In de verdere uitwerking van de roadmap zal hier in de komende periode uitvoerig aandacht voor zijn.

9.3. 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 'Stuurcyclus CO₂-management'.

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.

9.3.1. 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 'Stuurcyclus CO₂-management' uitgewerkt.

Zoals aangegeven in Hoofdstuk 'Stuurcyclus CO₂-management' 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 zichthouden 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.

9.3.2. 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 in 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.

De laatste actualisatie van de Organisatorische grens is door het concernberaad vastgesteld op 05 maart 2025.

9.3.3. 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.

9.3.4. 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.

9.3.5. 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.

9.3.6. 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 ruwe 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.

9.3.7. 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.

9.3.8. Regelmatige nauwkeurigheidscroles

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 deze te achterhalen zijn.

9.3.9. 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.

9.3.10. 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. 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.

9.3.11. 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.

9.4. Memo aanschaf 30 lichte niet-emissieloze voertuigen

Onderwerp		Aanschaf 30 lichte niet emissieloze voertuigen	
Dossiernummer	K38282	Procedure (beoogd)	PBO: 2-9-2024
Documentnummer	2024-107714		GS: 10-9-2024
Portefeuillehouder	H.Emmens & J.Hamster		Cie: n.v.t.
Behandelaar	J.Dik & P.Doornbosch		PS: n.v.t.
Team	Materieel	Openbare besluitenlijst	Ja
Telefoonnummer	050-316 4520 / 06 15068138	Communicatie	Nee

Aanleiding

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.

Op dit moment heeft de Provincie Groningen 30 "lichte" diesel (HVO100) voertuigen (<3500 kg) die al enkele jaren technisch en economisch zijn afgeschreven. Deze 30 voertuigen worden ingezet voor het "zwaardere werk" zoals zout-strooien, wegonderhoud, 4x4 en incidentmanagement. Door het feit dat er tot op dit moment hiervoor geen emissieloze varianten op de markt zijn is het tot nu toe niet gelukt om deze voertuigen te vervangen.

Aangezien wij de noodzakelijke inzet van deze 30 voertuigen niet meer kunnen garanderen en de bedrijfsvoering dus in gevaar kan komen is uitstel van vervanging niet meer mogelijk.

Wij stellen dan ook voor om deze 30 "lichte" voertuigen vooralsnog te vervangen door niet emissieloze exemplaren die net als het huidige wagenpark op HVO100 zullen gaan rijden. HVO100 is een biodiesel van hernieuwbare en duurzame grondstoffen met een CO2-reductie van 90% t.o.v. standaard diesel.

Gezien de strengere wetgeving vanaf 2035 en het beleid van o.a. emissieloze binnensteden verwachten wij dat de ontwikkelingen in de automobiellindustrie tot 2030 in een stroomversnelling zullen komen. Hierbij verwachten wij dat we de 30 voertuigen die we nu zullen aanschaffen voor 2030 alsnog kunnen vervangen door emissieloze exemplaren.

Tabel aantal lichte voertuigen <3500 kg

Stand voertuigen (<3500 kg) per	Omvang totaal	Zero emissie	CNG (BIO)	Benzine	HVO100 Diesel	LPG
01-05-2024	99	39	13	12	34	1
01-01-2026^{*1}	99	66	2	1	30	0
01-01-2030^{*1}	99	99	0	0	0	0

^{*1} verwachting

Financieel

Ondanks dat wij deze voertuigen binnen de vastgestelde afschrijvingstermijnen van 8 jaar weer zullen vervangen verwachten wij dit kosten neutraal te kunnen doen. Dit komt doordat de aan te kopen voertuigen goedkoper zijn dan het gereserveerde bedrag van een emissieloze exemplaar en dat de restwaarde bij een eerdere vervanging hoger zal zijn. Dit geheel resulteert erin dat we het in de reeds bestaande middelen kunnen financieren.

Beslispunten

1. Instemmen met het vervangen van lichte voertuigen (< 3500 kg), die op het moment van aanschaf niet te verkrijgen zijn, in een emissieloze variant door een voertuig dat rijdt op diesel HVO100.
2. Instemmen met het uiterlijk in 2029 deze voertuigen weer te vervangen door emissieloze exemplaren om zo aan onze doelstelling van 2030 te voldoen om 100% van de lichte voertuigen emissieloos te hebben.

Argumenten

Ad 1 en 2).

Voor de inzet van onze werkzaamheden hebben wij voertuigen nodig die minimaal moeten voldoen aan:

1. Bedrijfszekerheid
2. Actieradius t.b.v werkgebied
3. Laadhoeveelheid en kg trekgewicht t.b.v. aanhangers
4. Soort werkzaamheden (strooien, incident management, e.d.)
5. Waar wordt het voertuig in gezet (weg of terrein 4x4)

Ondanks onze ambitie is het de automobiellindustrie nog niet gelukt om voor de zwaardere werkzaamheden een emissie loze variant op de markt te brengen. Bij het opstellen van het beleid hadden we goede hoop en hebben diverse voertuigen langer laten doorrijden. Door de relatief vele storingen aan de voertuigen kunnen we niet langer onze bedrijf continuïteit waarborgen en is vervanging noodzakelijk.

Kanttekeningen

Bij elke aanschaf wordt eerst gekeken is er een emissieloze variant op de markt. Ook kijken we of we met concessies toch mogelijk is om dit voor elkaar te krijgen. Pas als alle mogelijkheden zijn onderzocht wordt er pas overgegaan op een minder duurzame variant.

Risico's

Indien we geen actie ondernemen kunnen we onze bedrijfscontinuïteit niet langer waarborgen.

Risico's	Kwalificering	Beheersmaatregelen
Beleidsrisico's (die het realiseren van de beoogde resultaten bedreigen)	n.v.t.	
Politiek-bestuurlijke risico's	n.v.t.	
Maatschappelijke risico's	n.v.t.	
Juridische risico's	n.v.t.	

Financiële risico's	Beperkt	Afhankelijk van inruil en aanschafwaardes v/d voertuigen.
Overige risico's	n.v.t	
Is in deze zaak sprake van staatssteun?	Nee	

Eerdere behandeling in GS

Nee

Grondslag

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.

Afstemming en integraliteit

Domein Uitvoering Domeinleider R.Bosma
Domein Ondersteuning Domeinleider R.Smit/Hageman
Multiteam Duurzaamheid Projectleider D.Cramer
Inkoop L.Bosma
Mobiliteit D.Koelkamp

Bijlagen

Nr.	Titel	Documentnr.
1	n.v.t	

A. Communicatie

n.v.t

B. Vastlegging lasten/baten (mogelijk meerjarig)

n.v.t.

C. Begrotingswijziging nodig

☐ Nee

D. Besluit Investeringskrediet nodig

☐ Nee

E. Mutatie in reserve of voorziening nodig

☐ Nee

F. Personele gevolgen

☐ Nee

G. Fiscale gevolgen

☐ Nee

9.5. Memo roadmap zero emissie zakelijk reizen

Aan:	Directieteam
Opsteller:	Johan Bruinsma & Sandra van Os
Vorbereid met:	Floor Harms & Dorien Kramer
Datum:	28/11/2024
Betreft:	'Wat Groningers beweegt' Deelonderwerp Zakelijk reizen

Bijlage: Samenvatting, wat is er al gedaan?

Onderwerp

In september 2022 hebben Gedeputeerde Staten het programma 'Wat Groningers beweegt' vastgesteld. Hierin staat dat de provincie Groningen op veel terreinen in 2035 zero-emissie wil hebben bereikt, waaronder in het eigen woon-werk en zakelijk verkeer van medewerkers. Met 45.4%, is het zakelijk reizen de grootste veroorzaker van CO₂-uitstoot. Om beter inzicht te krijgen in de CO₂-uitstoot van de organisatie maakt de provincie Groningen gebruik van de CO₂-prestatieladder. Zo kan de organisatie deze uitstoot beter en gericht verminderen.

De belangrijkste factor voor de CO₂-reductie van zakelijke reizen is het terugdringen van het gebruik van privéauto's voor dienstreizen.

Advies

1. [In te stemmen met het uitdragen en uitvoeren van het huidige beleid 'provinciaal reisbesluit binnenland'](#)
2. *Kennis te nemen van de risico's.*
3. *Verantwoordelijkheid te nemen voor de randvoorwaarden.*
4. *Draagvlak creëren vanuit de organisatie voor het uitdragen en uitvoeren van het huidige beleid.*
5. *In te stemmen met het concept stappenplan en de acties die daaruit gaan voortkomen.*

Er zijn al een aantal stimulerende maatregelen genomen en om echt stappen te kunnen zetten voor CO₂-reductie rond zakelijk reizen zijn vervolgstappen nodig. In ons onderzoek naar het bepalen van de vervolgstappen zijn we tot de conclusie gekomen dat het huidige beleid voor zakelijk reizen onvoldoende bekend is bij de medewerkers en teamleiders, hier niet op gestuurd kan worden, mede omdat teamleiders geen inzicht hebben in de zakelijke kilometers van hun medewerkers/team. Er is met de vier domeinen afgesproken dat we in de toekomst breder gaan kijken naar hoe we reisbewegingen kunnen beperken. Om richting te geven en stappen te maken focussen wij ons voor nu op terugdringen van het gebruik van privéauto's voor dienstreizen omdat daar de grootste winst te behalen is. In de toekomst gaan we ook breder kijken naar andere reisbewegingen.

Teamleiders moeten het reisbesluit veel strikter dan nu het geval is gaan uitvoeren. Dit kan(financiële) gevolgen hebben voor medewerkers wat gepaard kan gaan met weerstand.

Het advies is om in 2025 de focus te hebben op het beleid uitdragen, uitvoeren en handhaven zodat we kunnen beschikken over realistische data en op basis daarvan de juiste vervolgstappen kunnen zetten richting zero- emissie.

Risico's

Teamleiders moeten het reisbesluit veel strikter dan nu het geval is gaan uitvoeren. Dit kan(financiële) gevolgen hebben voor medewerkers wat gepaard kan gaan met weerstand.

Als we gaan sturen op het uitdragen en uitvoeren van provinciaal reisbesluit binnenland kunnen we diverse uitdagingen tegenkomen zoals:

- Weerstand tegen verandering: Medewerkers en teamleiders kunnen terughoudend of zelfs vijandig staan tegenover handhaven van het beleid. Dit kan komen door een gebrek aan begrip, angst voor verlies van controle, of onzekerheid over de (persoonlijke) gevolgen van het te volgen beleid.
- Gebrek aan draagvlak: Als het beleid niet goed is afgestemd met de verschillende teams of belanghebbenden, kan er onvoldoende steun zijn om het beleid effectief te volgen.
- Kwijtraken van verworven rechten en/of privileges: Medewerkers en teamleiders kunnen moeite hebben om het beleid te uit te voeren, vooral als dit afwijkt van eerder verworven rechten en privileges en (financiële) gevolgen heeft.
- Ongedefinieerde verantwoordelijkheden: Als niet duidelijk is wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en naleving van het beleid, kunnen er hiaten ontstaan in de implementatie. Dit kan leiden tot verwarring en een gebrek aan verantwoordelijkheid.
- Conflicterende belangen: Verschillende afdelingen of personen binnen de organisatie kunnen verschillende prioriteiten of doelen hebben, waardoor het lastig kan zijn om iedereen op één lijn te krijgen met het beleid.
- Niet halen van de doelstellingen zoals deze zijn afgesproken in "wat Groningers beweegt"

Randvoorwaarden

Het omgaan met deze uitdagingen vereist strategisch denken, transparante communicatie en betrokkenheid van alle lagen van de organisatie om een soepel implementatieproces te waarborgen en het succes van het beleid te maximaliseren. Om hiermee aan de slag te gaan zijn de volgende randvoorwaarden nodig:

- Inzet en steun vanuit de directie, als we hier ja tegen zeggen dan gaan we het beleid ook handhaven en uitdragen en dat vraagt commitment van alle partijen.
- Zelf het goede voorbeeld geven. Concreet betekent dit het volgen van beleid, transparant zijn over de keuzes die hierin worden gemaakt en inzichtelijk maken en communiceren aan de organisatie van het eigen zakelijk reisgedrag.
- Inzet, expertise en advies vanuit het Multi team duurzaamheid, team communicatie en functioneel beheer/ data.

Uitvoering

Hiervoor gaan we de volgende stappen zetten:

#1. We creëren een gevoel van urgentie en helpen medewerkers inzien waarom het noodzakelijk is om zakelijk reizen te verduurzamen en waarom het belangrijk is om meteen te handelen.

Bijvoorbeeld:

- Educatie en bewustwording: opleiding voor medewerkers organiseren van trainingen over de voordelen van duurzaam reizen en hoe medewerkers hieraan bij kunnen dragen.
- Impactvolle visualisatie van het probleem maken, wat gebeurt er als we niks doen en hoe ziet het eruit als we wel wat doen.

#2. Schetsen van een lonkend perspectief

We maken duidelijk hoe de toekomst verschilt van het verleden en hoe die toekomst kan worden gerealiseerd. We onderzoeken waar pijn- en verbeterpunten zitten. En bepalen aan de hand daarvan concrete acties en evaluatiemomenten waarin je kunt bijsturen en nieuwe acties kunt uitrollen.

Bijvoorbeeld:

- Actieonderzoek: we gaan in gesprek met teamleiders en medewerkers. Onderzoeken van de huidige situatie en in kaart brengen wat hebben jullie nodig om aan dit beleid invulling te geven? (Organisatie, team, individueel).

#3 We communiceren over het beleid

We zorgen ervoor dat zoveel mogelijk anderen het beleid begrijpen en accepteren. We nemen onzekerheid, angst en wantrouwen waar mogelijk weg door structureel duidelijk te maken waar medewerkers aan toe zijn.

Bijvoorbeeld:

- Visueel aantrekkelijk en praktisch maken van het bestaande beleid bijvoorbeeld Beslisboom, OV kaart etc.
- Inzetten op digitale communicatie (is het bijvoorbeeld nodig om zakelijk te reizen)

#4 We maken het anderen mogelijk om te handelen

We nemen obstakels weg, zodat het makkelijk wordt voor anderen om het beleid uit te voeren.

Bijvoorbeeld:

- Aanpassingen in AFAS zodat teamleiders inzicht hebben in het reis- en declaratiegedrag van hun medewerkers.
- Aanscherpen van het huidige beleid (bijvoorbeeld wanneer is er sprake van een uitzonderingsgeval?)

#5. We vieren successen en laten dit zien

We creëren snel een aantal overtuigende successen (Quick wins) en maken deze zichtbaar in de organisatie. Zo belonen we degenen die nu al zoveel mogelijk emissie loos reizen. Bovendien is het een bevestiging dat deze koers werkt. En dat werkt motiverend voor iedereen. We maken het leuk voor iedereen om een bijdrage te leveren aan het emissie loos maken van zakelijk reizen:

Bijvoorbeeld:

- Competitie op voor teams of groepen die hen uitdaagt hun reisgedrag te verduurzamen en beloon de winnaar, bijvoorbeeld met een award.
- Meten en monitoren reisdata en rapportages - dashboard team van de maand - collega's kunnen zelf doorgeven wat de CO2 uitstoot is van hun reis met bijvoorbeeld een online tool

#7. We houden het tempo hoog

Als medewerkers lang niets merken, zien of horen, bestaat het risico dat ze afhaken. We houden het urgentiebesef hoog. En blijven het beleid uitdragen totdat onze doelstelling is gerealiseerd.

Bijvoorbeeld:

- Communicatiekalender wat ervoor zorgt dat we op gezette tijden en regelmatige basis communiceren richting de organisatie.

#8. We bestendigen het beleid

We houden vast aan de nieuwe benaderingen en zorgen ervoor dat dit resultaat oplevert, totdat deze sterk genoeg zijn om oude gewoonten te vervangen. We zorgen voor borging door onze acties en het beleid periodiek en systematisch te meten en evalueren. Op basis van de uitkomsten passen we waar nodig ons actieplan aan.

Bijvoorbeeld:

- Integreren in de jaarplannen/ dagelijks werkzaamheden/ periodiek laten terugkomen in team overleggen

Bijlage:

Samenvatting Wat is er al gedaan?

9.5.1. Maatregel: 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.

9.5.2. Maatregel: 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.

9.5.3. Maatregel: 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.

9.5.4. Maatregel: 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 en dat hierop stimulerende maatregelen gebaseerd kunnen worden.