2023

provincie groningen

Energiemanagement

provincie groningen

Actieplan

CO2-PRESTATIELADDER NIVEAU3

PROVINCIE GRONINGEN

27 SEPTEMBER 2023

Over de CO_2-Prestatieladder

Met een certificaat op de CO2-Prestatieladder toont een organisatie aan dat ze inzicht heeft in haar CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2-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 CO_2 komen bij de niveaus 4 en 5 aan bod, die zich richten op CO_2-reductie in de keten.

provincie groningen

provincie groningen

Inhoud

1 Inleiding	6
2 CO_2-footprint	7
3 Reductiedoelstellingen	22
4 Plan van Aanpak reductiemaatregelen	26
5 Deelname aan- en initiatie van initiatieven	33
6 Verantwoordelijkheden en taakstellingen	33
7 Stuurcyclus CO_2-management	34
Bijlage 1 Methodiek voor de emissie inventaris	40

1 Inleiding

Klimaatverandering is aan de orde van de dag. In het onlangs 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 CO_2 en andere broeikasgassen in 2030 gehalveerd zijn en in 2050 moet de uitstoot naar nul. (Bron: Klimaatadaptatienederland.nl)

De Provincie Groningen maakt zich hard voor duurzaamheid. In het coalitieakkoord 'Verbinden, versterken, vernieuwen' stelt het college de verantwoordelijkheid te nemen voor het tegengaan van klimaatverandering. Concreter wordt daarin benoemd dat wordt ingezet op minder CO_2-uitstoot, met een beoogde reductie van 55% in 2030. Die ambitie geldt voor de gehele provincie. Als organisatie dienen wij hier vanuit een voorbeeldfunctie ook zelf op in te zetten.

Momenteel werkt de organisatie niet met een instrument om de eigen uitstoot inzichtelijk te maken. Het bepalen van doelen voor de toekomst en het bijsturen om het gestelde doel voor 2030 te halen, is daardoor erg lastig en niet gebaseerd op harde cijfers. Om de cijfers wel inzichtelijk te krijgen én concreet op de gestelde doelen te kunnen sturen, dient de implementatie van de CO_2 Prestatieladder op niveau 3. Over de stand van zaken van de CO_2-uitstoot van de provincie en de ontwikkelingen op gebied van de CO_2-Prestatieladder, wordt meer informatie gegeven op de website: https://www.provinciegroningen.nl/bestuur-en-organisatie/co2-beleid/

1.1 Inhoudsopgave

Hoofdstuk 2 gaat in op de afbakening van de organisatie. Hoofdstuk 3 en 4 geven de verschillende doelen en maatregelen van de organisatie aan op de thema's wagenpark, vastgoed en zakelijk reizen. De keteninitiatieven waar de provincie Groningen aan deelneemt worden genoemd in hoofdstuk 5. De verantwoordelijken en taakstellingen komen aan bod in hoofdstuk 6. In het laatste hoofdstuk (7) komt de stuurcyclus aan bod.

In onderstaande kruistabel staat in welke paragraaf van het Energiemanagement Actieplan de onderdelen uit de SO 14064-1 zijn omschreven.

§ 7.3 ISO 14064-1		Sectie in Energiemanagement Actieplan
a	Description of the reporting organization	§ 2.2.1 + 2.2.1.1 + addendum
b	Person or entity responsible for the report	§ 6.4 + Bijlage 1
c	Reporting period covered	§ 2.2
d	Documentation of organizational boundaries	§ 2.1 + addendum
e	Documentation of reporting boundaries, including criteria	§ 2 of Afbakening determined by the organization to define significant emissions organisatorische grenzen
f	Direct GHG emissions, quantified separately for CO2, CH4, N2O, + 2.2.2 NF3, SF6 and other appropriate GHG groups (HFC's, PFC's, etc.), in tonnes of CO2e	§ 2.2.1
g	A description of how biogenic CO2 emissions and removals are treated in the GHG inventory and the relevant biogenic CO2 emissions and removals quantified separately in tonnes of CO2e	§ 2.2.2
h	If quantified, direct GHG removals, quantified in tonnes of CO2e	nvt
i	Explanation for the exclusion of any significant GHG sources or sinks from the quantification	Nvt
j	Quantified indirect GHG emissions separated by category in tonnes of CO2e	§ 2.2.5
k	The historical base year selected and the base-year GHG inventory	§ 2.2

l	Explanation of any change to the base year or other historical GHG data or categorization and any recalculation of the base year or other historical GHG inventory (6.4.1.), and documentation of any limitations to comparability resulting from such recalculation	§ 2.2 + Bijlage 1
m	Reference to, or description of, quantification approaches, including reasons for their selection	Bijlage 1
n	Explanation of any change to quantification approaches previously used	2.2.10 + 2.2.11
o	Reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used	Bijlage 1
p	Description of the impact of uncertainties on the accuracy of the GHG emissions and removals data per category	§ 2.2.10 + 2.2.11
q	Uncertainty assessment description and results	§ 2.2.10 + 2.2.11
r	A statement that the GHG report has been prepared in accordance with this document	Bijlage 1
s	A disclosure describing whether the GHG inventory, report or statement has been verified, including the type of verification and level of assurance achieved	§ 7.1 + Bijlage 1
t	The GWP values used in the calculation, as well as their source. If the GWP values are not taken from the latest IPCC report, include werkruimte CO2 the emissions factors or the database reference used in the calculation, as well as their source	Bijlage 1 + PowerBI dashboard-

2 CO_2-footprint

2.1 Afbakening van de organisatie

Om goed inzicht te krijgen in de uitstoot van de eigen organisatie, is als eerste stap de grens van de organisatie bepaald. Hiervoor is uitgegaan van het Green House Gas Protocol, met de 'Control Approach'. Hierbij zijn alleen de organisaties, organisatiestructuren en samenwerkingsverbanden meegenomen waar de provincie operationele controle over heeft.

Op 10 mei 2023 is de 'Actualisatie organisatorische grenzen CO_2-Prestatieladder' door het concernberaad goedgekeurd. Hierin is geadviseerd om het OV-bureau Groningen Drenthe voor 65% mee te tellen bij de organisatorische grens van provincie Groningen. Meer informatie over deze afweging is te vinden in bijlage 2.

2.1.1 OV-bureau Groningen Drenthe

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

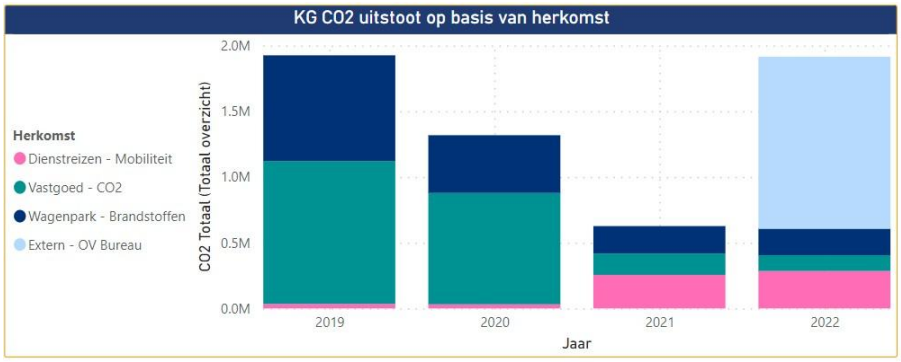
2.2 CO_2-footprint

Uit verschillende takken van de organisatie is data opgehaald en gecombineerd in een dashboard. Als basisjaar van de CO_2-footprint is 2019 genomen. Dit was het meest recente jaar waar voldoende informatie opgehaald kon worden. Hierdoor kan de situatie voor corona als ijkpunt worden gebruikt. Dit geldt echter niet voor de data van zakelijk reizen. Er is een wisseling geweest in boekhoudsysteem van 2020 naar 2021. Hierdoor werd inzichtelijk dat de gegevens zoals bijgehouden vóór 2021 (dus over de jaren 2019 en 2020) waarschijnlijk niet juist zijn. Daarbij zijn er vorig jaar tekortkomingen geweest, waardoor toen niet de volledige dataset is meegenomen in het toen geldende EnergieManagement ActiePlan en dashboard.

Nu is duidelijk geworden dat de CO_2-uitstoot in 2021 en 2022 nagenoeg gelijk zijn, maar dusdanig afwijken van de jaren 2019 en 2020. Daarmee is de conclusie dat de gegevens over de eerste twee jaren van meting onjuist zijn. Wat een grote toename in uitstoot op gebied van zakelijk reizen lijkt te zijn, is dus het resultaat van een grondige analyse uit de dataset.

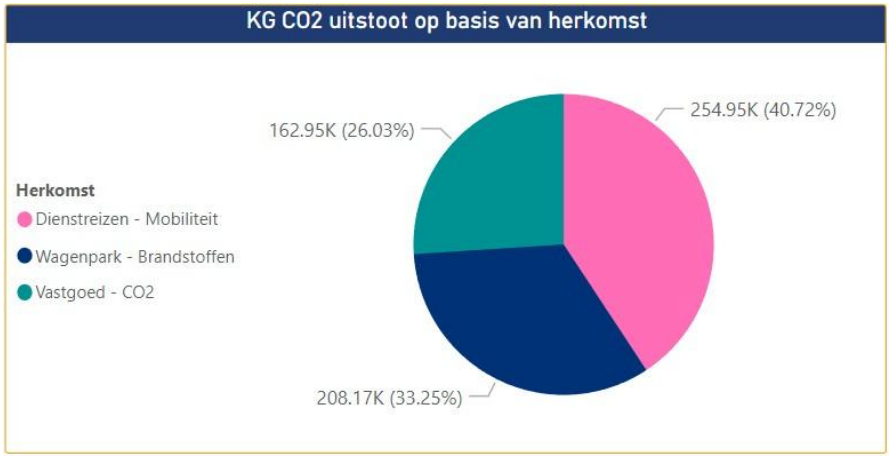
2.2.1 Totale trend provincie

In onderstaand figuur (figuur 1) is het verloop vanaf het basisjaar 2019 tot 2022 weergegeven. In het basisjaar is de totale CO_2-uitstoot 1925 ton CO_2, in 2020 1317 ton CO_2, in 2021 626 ton CO_2 en in 2022 slechts 606 ton CO_2. Dit komt overeen met een reductie van 69%. De hoofdreden van deze reductie is dat er een aantal aanmerkelijke maatregelen zijn genomen, zoals dat het provinciehuis van het gas is gegaan en het wagenpark op HVO-100 rijdt. Dat deze CO_2-reductie te wijden is aan de maatregelen wordt onderbouwd in de volgende paragrafen.



Figuur 1: In bovenstaande illustratie is het verloop van de CO_2-uitstoot weergegeven van het basisjaar 2019 t/m 2022.

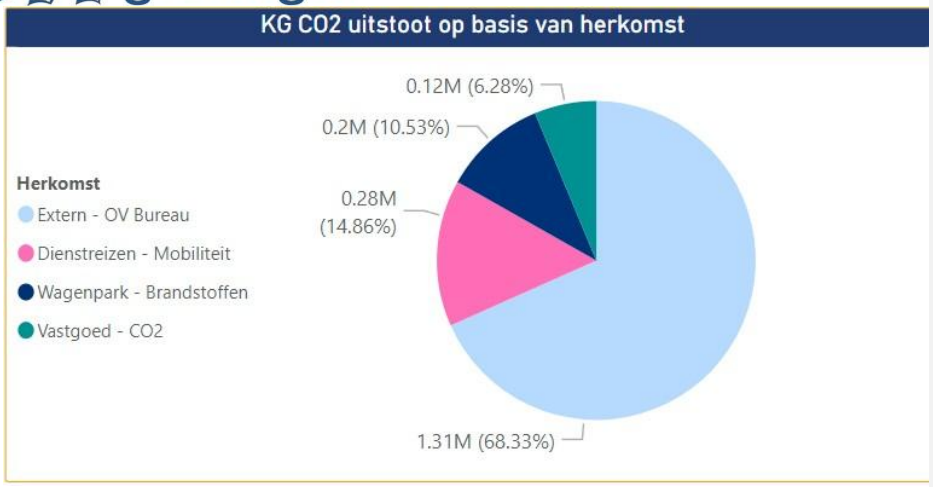
In het EnergieManagement ActiePlan van 2022 is een grafiek gepubliceerd waarin het wagenpark werd getoond als grootste veroorzaker van CO_2-uitstoot. Echter, zoals reeds in H2.2 is aangegeven, blijkt dit nu onjuist te zijn. Dat doet niets af aan de maatregelen die zijn genomen voor het wagenpark en vastgoed. Wel laat het nu duidelijk zien dat het nodig is om ook op gebied van zakelijk reizen met goede doelstellingen en maatregelen te komen.
De uitstoot van het OVB is in bovenstaande tabel opgenomen. Jaren voorafgaand aan 2022 zijn niet meegenomen. In de verdere rapportage wordt het OVB echter als aparte partij benoemd, doordat de doelstellingen van het OVB en provincie verschillen. Daarnaast is op deze manier duidelijker aan te geven welke maatregelen gepast zijn.



Figuur 2: Verdeling van CO_2-uitstoot in 2022 voor provincie Groningen.

provincie groningen

provincie groningen

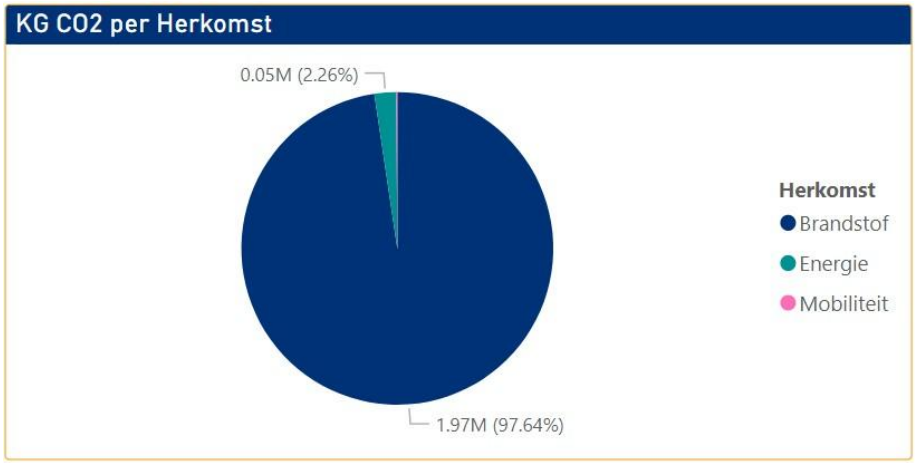


Figuur 3: Verdeling van CO_2-uitstoot in 2022 inclusief het OVB.

2.2.2 Totale trend OVB

De uitstoot van het OV-bureau is op te delen in enerzijds de uitstoot van de organisatie zelf en anderzijds de uitstoot van de opdrachtnemer van de concessie (de vervoerder) waar het OV-bureau de opdrachtgever van is. Verreweg het grootste reductiepotentieel ligt binnen deze tweede categorie. Door reductiedoelstellingen te formuleren en eisen te stellen aan het type materieel en aandrijving van de bussen in de concessie heeft het OVbureau invloed over de uitstoot van de vervoerder. Zo zijn de elektrische bussen emissievrij (met als voorwaarde dat deze gevoed worden door groene stroom) en hebben dieselbussen wel uitstoot, waarbij er ook nog grote verschillen zijn in de uitstoot van de bussen met een verbrandingsmotor. De uitstoot die plaatsvindt binnen de organisatie is beperkt; er is geen wagenpark, het uitgangspunt is dat voor dienstreizen het OV gebruikt wordt en de uitstoot van het (gehuurde) kantoor is beperkt.

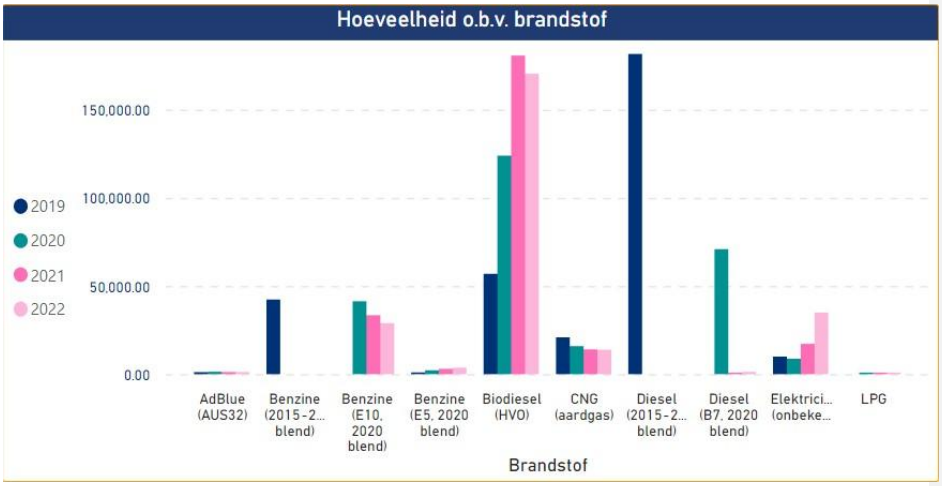
Omdat de verstookte liters brandstof voor de vervoerder Qbuzz bedrijfsgevoelige informatie is, beperken wij de uitstoot van Qbuzz tot de hoeveelheid CO_2 uitgestoten door bussen met een verbrandingsmotor. Qbuzz gebruikt voor de batterij-elektrische bussen groene stroom uit Nederland en gecertificeerd groene waterstof voor de waterstofbussen.



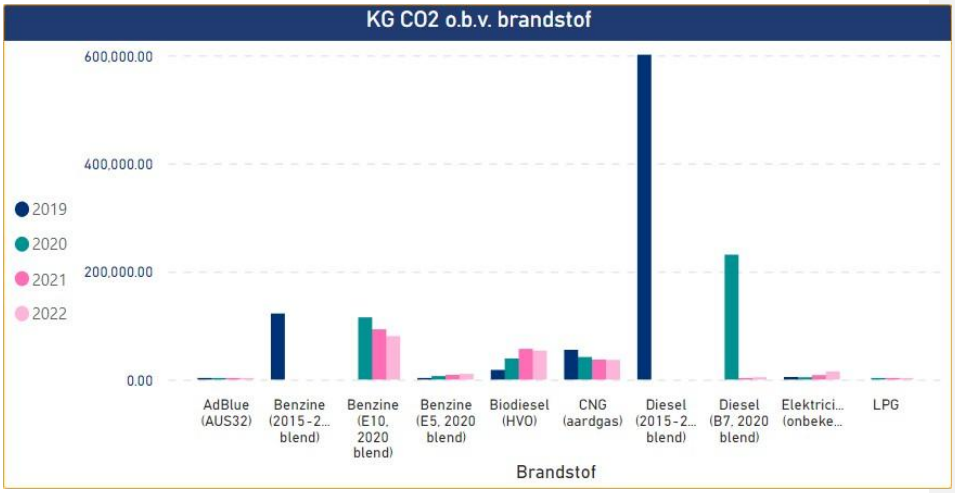
Figuur 4: CO2-uitstoot bij het OV Bureau Groningen Drenthe in 2022

2.2.3 Wagenpark provincie

Uit figuren 4 en 5 is te lezen dat er een reductie is in de uitstoot bij het wagenpark. De totale CO_2-uitstoot van het basisjaar is 804 ton CO_2. In 2020 was dat 439 ton en in 2021 is het nog maar 208 ton CO_2. In 2022 is het verder afgenomen naar 202 ton CO_2. Dat is dus een reductie van nagenoeg 75% ten opzichte van 2019.
Dit kan verklaard worden door te kijken naar de herkomst van de gebruikte brandstoffen. Deze staan weergegeven in de onderstaande grafieken (4 en 5). Daarin is een verschuiving te zien van diesel naar HVO-100 (biodiesel). In 2021 is alle diesel al vervangen door HVO-100. Daarnaast is ook het elektriciteitsgebruik en CNG toegenomen. Het grootste potentieel om verdere CO_2-uitstoot te vermijden, is door het benzinegebruik te verminderen. In hoofdstuk 4 bij de maatregelen wordt hier verder op ingegaan.
Omdat de eigen HVO-100 tankinstallaties geen afgiftesysteem hebben, is het niet mogelijk om de emissie in gCO_2/km uit te drukken.



Figuur 5: De verdeling van brandstofsoorten en het bijbehorende verbruik vanaf 2019.



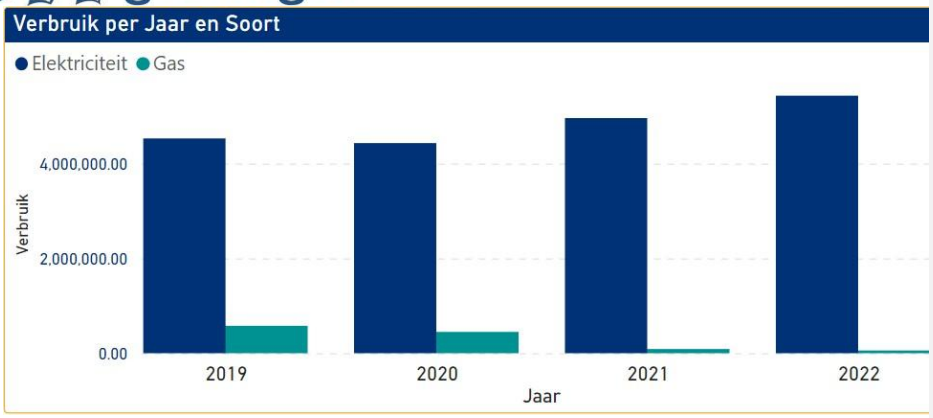
Figuur 6: De verdeling van brandstofsoorten en de bijbehorende CO_2 uitstoot vanaf 2019.



Figuur 7: Vervangingsschema wagenpark provincie Groningen

2.2.4 Vastgoed provincie

Ook in vastgoed is er een flinke reductie te zien. In het basisjaar 2019 was de uitstoot 1100 ton CO_2. In 2020 was dit 847 ton, in 2021 163 ton en in 2022 nog maar 120 ton CO_2. Dat betekent dat er een reductie is van 89% is ten opzichte van 2019. Corona zal hier maar beperkt invloed op hebben gehad, aangezien het provinciehuis altijd open is geweest (verwarmd en verlicht).



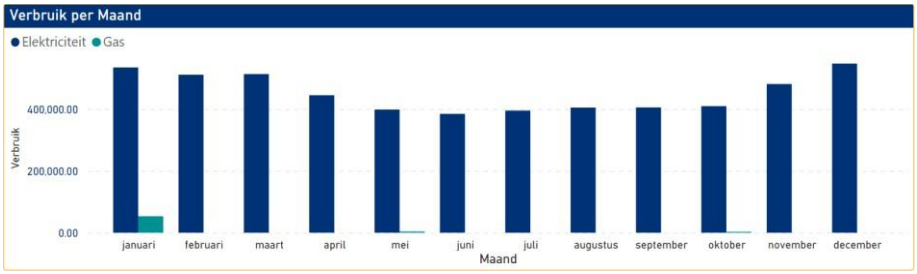
Figuur 8: Het gas- en elektriciteitsverbruik van het vastgoed.

In figuur 8 is het totale verbruik van alle panden weergegeven. Het gasverbruik in het basisjaar is 577 duizend m^3, in 2020 is het 450 duizend m^3 en in 2021 is dat 86 duizend m^3. In 2022 is slechts 58 duizend m^3 verbruikt. Dit is een afname van 90%, wat overeenkomt met de afname van CO_2 uitstoot. Het grootste deel van deze reductie

komt doordat het provinciehuis in 2020 is losgekoppeld van het gas. Met het afkoppelen van het gas bij het provinciehuis, is te zien dat er in de wintermaanden een toename is van het elektriciteitsgebruik in dat pand.

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

De elektriciteit die gebruikt wordt, wordt groen ingekocht. Hiervoor is een contract met meerdere partijen opgesteld, waaronder Gemeente Groningen en andere Groninger gemeenten en overheden. Hierdoor is het niet exact te zeggen hoeveel GVO's voor de provincie zijn afgekocht. Echter, het aantal is dusdanig meer dan de provincie nodig heeft, waardoor dit geen problemen of twijfels over de hoeveelheid groene stroom oplevert.



Figuur 9: Hier wordt het energieverbruik in 2022 weergegeven over alle locaties van de provincie (elektriciteit in KWh en gas in m^3).

Adressen: Geleverd & Opgewekt			
Contract	kWh Geleverd	kWh Opgewekt	Gas Geleverd
Greenchoice			**57.678,00**
Pop Dijkemaweg 41 1, 9731BC GRONINGEN			10.676,00
Hoogeweg 7 A, 9746TN GRONINGEN			9.875,00
Pop Dijkemaweg 41 B, 9731BC GRONINGEN			8.510,00
Redersplein 2, 9685AW BLAUWESTAD			7.675,00
Zeedijk 2, 9976VM LAUWERSOOG			4.671,00
Meenteweg 13, 9625TD OVERSCHILD			4.402,00
Nieuweweg 76 D, 9364PE NUIS			4.037,00
Pekelwerk 39, 9663AW NIEUWE PEKELA			3.438,00
Rijksweg 21, 9798TD GARMERWOLDE			1.775,00
Beertsterweg 43 A, 9672TX WINSCHOTEN			1.169,00
Woldweg 1 BY, 9607PP FOXHOL			1.145,00
Friesestraatweg 428 1.0, 9746TL GRONINGEN			305,00
Eneco	**3.229.389,00**		
1e Energieweg 17, 9301LK RODEN	904,00		
2e Oomsberg 2, 9581TJ MUSSELKANAAL	1.001,00		
Aagje Dekenstraat 29, 9721RW GRONINGEN	904,00		
Aalsumerweg 1, 9883PA OLDEHOVE	904,00		
Achterweg 1, 9959PC ONDERDENDAM	1.808,00		
Adriaan Tripweg 1, 9641KN VEENDAM	1.751,00		
Aduarderdiepsterweg 22, 9745EM GRONINGEN	4.008,00		
Akeleiweg 204, 9731JD GRONINGEN	26.038,00		
Albert Harkemaweg 74 DIV, 9831TA ADUARD	7.110,00		
Albert Harkemaweg 74, 9831TA ADUARD	2.727,00		
Aletta Jacobsweg 1, 9408EA ASSEN	580,00		
Aletta Jacobsweg 4, 9408AM ASSEN	904,00		
Amkemaheerd 1, 9737VA GRONINGEN	6.954,00		
Amkemaheerd 304, 9736BX GRONINGEN	7.857,00		
Amkemaheerd 380, 9736BZ GRONINGEN	904,00		
Angelsloerdijk 27, 7822HK EMMEN	904,00		
Angelsloerdijk 31, 7822HK EMMEN	904,00		
Anlooerweg 2, 9468CN ANNEN	904,00		
Annerweg 43, 9467PB ANLOO	904,00		
Antares 2, 7891VB KLAZIENAVEEN	904,00		
Astraat 16, 9718CR GRONINGEN	904,00		
Totaal	**5.424.469,94**	**2.574,00**	**57.678,00**

Figuur 10: Het energieverbruik van de top 14 panden in 2022. Het provinciehuis en Sint Jansstraat 4 is hetzelfde pand.

2.2.5 Zakelijk reizen provincie

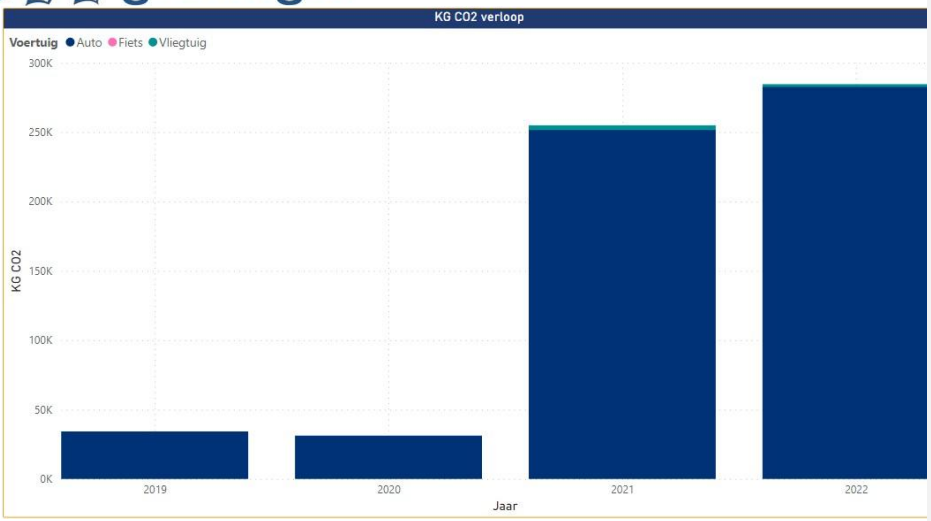
Per 2022 hebben we volledig inzicht in onze zakelijk gemaakte reizen verkregen (aantallen en kilometrage). Wat opvalt is dat het percentage reizen met openbaar vervoer ten opzichte van 2021 is toegenomen van 8% naar 36%. Dit zal deels nog een na-effect van de coronamaatregelen zijn. Ook kan de toename komen doordat er nu gebruik wordt gemaakt van de NS-businesscard die een beter inzicht geeft in gemaakte kilometers in het openbaar vervoer.
Bij zakelijk reizen in de auto wordt geen onderscheid gemaakt in het soort auto en de soort brandstof. We registreren de kilometers in auto op een gemiddelde auto en kunnen dus geen onderscheid maken in soorten auto's en brandstof. Wanneer de behoefte er is om medewerkers meer te stimuleren elektrisch te rijden, dan zou ook gemeten moeten worden van welk type auto en van welke brandstof gebruik wordt gemaakt.

Wat we niet registreren bij zakelijke reizen is de soort brandstof die wordt gebruikt.

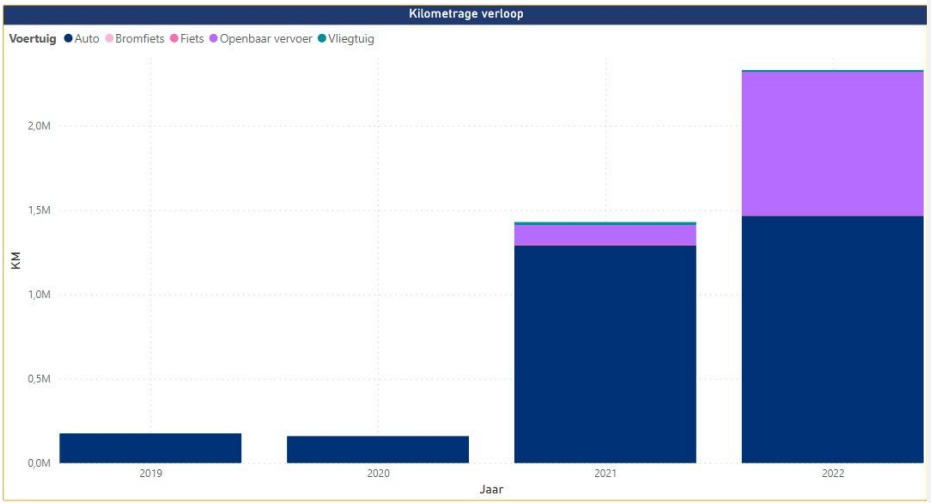
Mobiliteit

Voertuig	Bedrag	CO2	Kilometrage
Auto	€ 364.854,88	282.558,18	1.464.032,00
Bromfiets	€ 50,58		507,00
Fiets	€ 193,74	23,25	3.875,00
Openbaar vervoer	€ 101.384,22		849.943,00
Vliegtuig	€ 703,40	2.009,99	11.686,00
Totaal	**€ 467.186,82**	**284.591,42**	**2.330.043,00**

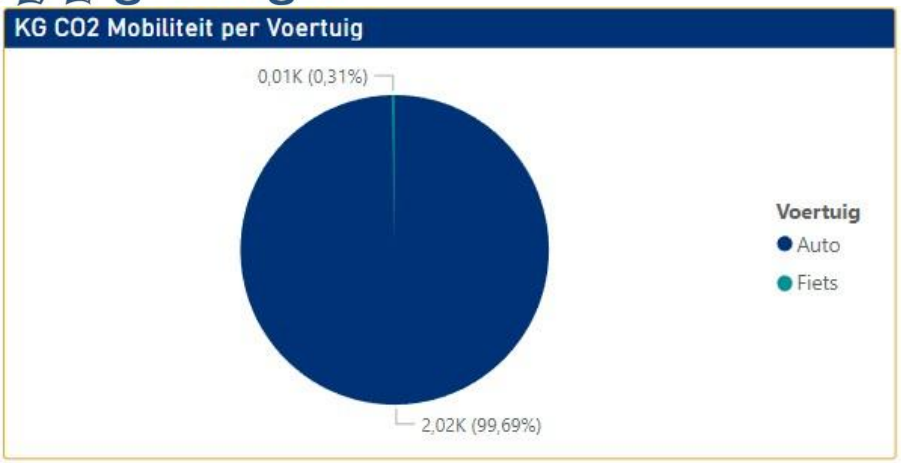
Figuur 11: Een overzicht van dienstreizen in 2022.



Figuur 12: CO2-uitstoot naar vervoermiddel



Figuur 13: De afgelegde kilometers per voertuig tussen 2019 en 2022.



Figuur 14: Uitstoot van CO2 naar voertuigtype

In figuur 13 is het aantal kilometer 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 niet nauwkeurig meer uit te lezen. De groei van gereden kilometers in de auto komt dus niet per se doordat er meer van de auto gebruik wordt gemaakt.

De CO_2-uitstoot bij een fiets is berekend naar voorbeeld van co2emissiefactoren.nl. Hieruit komt de CO_2-uitstoot van een fiets naar voren, waar deze voor een elektrische auto nul is.

2.2.6 OVB wagenpark

Het OV-bureau beschikt niet over een wagenpark.

2.2.7 OVB vastgoed

De pandeigenaar (verhuurder) heeft nog geen energienota over 2022 vrijgegeven. Daardoor is er niets te zeggen over het energieverbruik van het kantoorpand in Assen dat door OV-Bureau Groningen Drenthe gehuurd wordt. Er is geen eigen gas- en elektriciteitsmeter per huurder of verdieping, de energielasten zijn verwerkt in de servicekosten die het OVB betaalt. Daarom is besloten, in overleg met externe auditor DNV, het energieverbruik voor vastgoed naar rato te berekenen. Hierbij is uitgegaan van de uitstoot van het provinciehuis in 2019 (want gasgestookt) verdeeld naar 27FTE voor het OVB. Dit komt neer op 45.485 kg CO_2

2.2.8 OVB zakelijk reizen

Als uitgangspunt wordt altijd de fiets of het OV genomen bij dienstreizen, maar er zijn locaties die lastig te bereiken zijn met het OV. Iedere medewerker heeft een persoonlijke zakelijke OV-chipkaart van Reisbalans, zodat zakelijke reizen met het OV niet gedeclareerd hoeven te worden. De dienstreizen die zijn gemaakt zijn met een auto zijn gereden met auto's in privéeigendom. 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. Alleen bij echt lange afstanden wordt er gevlogen, maar dit is zeer sporadisch. In 2022 heeft één medewerker van het OV-bureau deelgenomen aan de eerste innovatiemissie naar Zweden en Finland, die georganiseerd is door de Provincie Groningen.

2.2.9 OVB Busvloot

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

Uit het overzicht dat het OVB van Qbuzz ontvangt van alle leveringen brandstof in 2022 voor heel Groningen en Drenthe, blijkt dat Qbuzz 1.965.168,06 kg CO2 heeft uitgestoten. Dit is 100% van de uitstoot. Berekend naar 65%, is dat 1.277.359,2 kg CO2. Let wel, dit gaat er vanuit dat Qbuzz enkel HVO geleverd gekregen heeft. Mogelijk is er in 2022 een klein deel fossiele diesel getankt, maar het is nog onduidelijk welk deel de geleverde hoeveelheid brandstoffen fossiele diesel was in plaats van HVO. Dit wordt momenteel onderzocht, en er zal dus nog een correctie plaatsvinden op de hoeveelheid CO_2 over 2022.

2.2.10 Datakwaliteit provincie

Ondanks de inzet, kan het voorkomen dat niet alle data is zoals gewenst.
Voor vastgoed is een klein verschil te zien met de totalen per jaar, ten opzichte van het EnergieManagement ActiePlan van 2022. Dit komt doordat er toen een dubbeling van een enkel adres in het dashboard is geslopen. Daardoor zijn de totalen nu net iets lager uitgevallen.
Voor het vastgoed zijn de koelvloeistoffen lastig te achterhalen. Omdat dit waarschijnlijk een kleine impact heeft is dit voor nu achterwege gelaten, maar het staat wel op de planning om de volgende keer op te pakken.
Voor zakelijke reizen zijn per 2022 alle data beschikbaar.

2.2.11 Datakwaliteit OVB

De zakelijke kilometers die af zijn gelegd kunnen als betrouwbaar worden gezien, omdat de medewerker er belang bij heeft deze juist in te voeren, dit geldt zowel voor de zakelijke fiets als autokilometers.
De hoeveelheid CO_2 die wij berekend hebben komt voort uit de liters HVO-brandstof die Qbuzz heeft ingekocht over heel 2022, afgezet tegen de rekenregel van Co2emissiefactoren.nl. Vanwege bedrijfsgevoelige informatie wil Qbuzz geen liters brandstof aangeven, maar enkel een hoeveelheid uitgestoten CO_2. Daarnaast geeft OVB aan dat er een nacalculatie komt omdat er ondanks de afspraken toch fossiele brandstoffen zijn getankt. Omdat hier nog geen inzicht in is, laten we de huidige berekening staan. Deze ligt naar alle waarschijnlijkheid het dichts bij de correcte cijfers van uitstoot.
Voor waterstof is er nog geen certificaat inzichtelijk gemaakt van de groene opwekking van waterstof. Echter, we hebben geen kilo's waterstof doorgekregen. De GVO's van eerdere jaren zijn wel bekend, wat aannemelijk maakt dat het GVO voor 2022 er wel is. Deze certificaten hebben wij echter nog niet kunnen inzien.
Voor vastgoed is een berekening uitgevoerd op basis van het gebruik van de provincie. Dit is in afstemming met externe auditor DNV.
Er zijn onduidelijkheden over een gemaakte vliegreis door een medewerker van het OV Bureau Groningen Drenthe. De vraag is voor welke organisatie dit is gebeurd. Het effect van deze ene vliegreis ten opzichte van de brandstof die gebruik is door het OVB, is echter te verwaarlozen.

3 Reductiedoelstellingen

De provincie onderschrijft landelijke doelstellingen om CO_2-reductie te realiseren. Het nationale Klimaatakkoord (2019) stelt het streven om in 2030 een reductie van 49% en in 2050 een reductie van 95% CO_2 uitstoot te realiseren ten opzichte van 1990. In het voorjaar van 2023 heeft het kabinet deze doelen aangescherpt tot tenminste 55% CO_2-reductie in 2030 (Bron: Rijksoverheid/ Klimaatbeleid). Wij gaan er bij dit EnergieManagement Actieplan vanuit dat provincie Groningen deze doelstelling voor zichzelf hanteert.

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

De doelstelling van energieneutraliteit in 2035 vraagt voor de organisatie een strategische koers. De termen ‘klimaatneutraal’, ‘emissieloos’ en ‘energieneutraal’ worden vaak door elkaar gebruikt. Klimaatneutraal betekent dat er geen emissie is van CO_2 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. Dit betekent dat het gebouw evenveel energie opwekt als het verbruikt, bijvoorbeeld door zonnepanelen te plaatsen. Energieneutraliteit gaat verder dan alleen CO_2 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.
Voor nu richten we ons op de doelstelling van 100% CO_2-reductie van Scope 1 en Scope 2 emissies en zakelijke reizen in 2035, ten opzichte van 2021. De eerste tussenstappen die we nodig hebben om die doelstelling te behalen, zijn onder de diverse maatregelen van de thema's 'wagenpark', 'vastgoed', en 'zakelijk reizen' uiteengezet in het Plan van Aanpak.

3.1 Onderbouwing provincie

Als overheidsinstantie wil de provincie Groningen het goede voorbeeld geven. Hierbij onderschrijft de provincie de landelijke doelstelling om in 2030 55% CO_2-uitstoot te reduceren. In afgelopen jaren zijn hiertoe mooie stappen gezet.
Doordat het provinciehuis van de gaskraan is losgekoppeld laten we zien dat we koploper zijn in vergelijking met andere provincies. De provincie is dus goed op weg om de IPO-ambitie voor een emissieloze en gasloze vastgoedportefeuille in 2028 te halen.
Ook heeft de provincie de rol als launching customer op zich genomen. Zo is het inspectieschip al elektrisch en wordt er ook gekeken naar hoe zwaar materieel, zoals een vrachtwagen, kan worden vervangen. 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.
Waar in het EnergieManagement Actieplan van 2022 is geconcludeerd dat het wagenpark en vastgoed de twee grootste veroorzakers van CO2-uitstoot zijn, blijkt nu dat dit het zakelijk reizen blijkt te zijn. Dat maakt dat er nu ook, naast de maatregelen die reeds op gebied van wagenpark en vastgoed zijn genomen, er ook voor het zakelijk reizen een heldere doelstelling en maatregelen geformuleerd dienen te worden.

3.2 Onderbouwing OVB

Het OV 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. Hierom dragen wij bij aan het zetten van een nieuwe standaard voor de verduurzaming van het OV en sluiten wij ook aan bij de ambitieuze energieagenda van Noord-Nederland Slim & Groen Co2-neutraal.

3.3 Wagenpark provincie

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

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

Doordat de innovatie van de markt achterloopt met de verwachting gesteld in het adviesrapport van EV-consult, kunnen vervangingen van bepaalde voertuigen nog niet worden uitgevoerd. De opgave om in 2026 80% van het wagenpark emissievrij te hebben loopt hierdoor vertraging op. Het is dan ook realistischer om de opgave van 80% in 2026 te wijzigen in 2028 80% van het wagenpark emissieloos.

3.4 Vastgoed provincie

Wij hebben ons gecommitteerd aan de IPO-ambities voor een energieneutrale vastgoedportefeuille in 2028.
Het RVO hanteert de volgende definitie van energieneutraal: "Voor een gebouw met een energielabel A+++++ geldt dat het gebouwgebonden fossiel energiegebruik 0 is of lager. Als vervolgens ook de verbruikers energie
(computers e.d.) "zelf" wordt opgewekt spreekt men van energieneutraal.”

Het Provinciehuis is in 2020 van het gas afgegaan en daar gebruiken we alleen nog maar groene energie. Gezien de monumentale status en de binnenstedelijke ligging van het Provinciehuis is een volledig energieneutraal gebouw niet mogelijk. De restenergie wordt duurzaam ingekocht, waardoor het provinciehuis sinds eind 2020 CO_2-neutraal is.

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

3.5 Zakelijke reizen provincie

De doelstelling voor zakelijk reizen is zero-emissie in 2035 (Bron: programma mobiliteit 2023: 'Wat Groningers beweegt', opgave 6: zero-emissie in 2035).
Het beleid van de provincie is om werknemers te motiveren gebruik te laten maken van de fiets of het OV voor zakelijke reizen. Vanaf 2022 hebben we het totale inzicht in aantal OV- en autogebruikers. Dit betreft de uitstoot van privéauto's gebruikt voor zakelijke reizen en de uitstoot die vrijkomt bij gebruik van het openbaar vervoer voor zakelijke reizen. Voor privéauto's geldt wel dat we alleen inzicht hebben in aantal gereisde kilometers en niet op het type gebruikte auto en de daarbij gebruikte brandstof. Wat opvalt is dat het autogebruik veruit de grootste CO_2-uitstoot veroorzaakt binnen het zakelijk reizen. Dat betekent ook dat daar de eerstkomende jaren de focus op zal komen te liggen.

Op dit moment bestaat er voor zakelijke reizen nog geen roadmap om te komen tot zero emissie in 2035. Hier bestaat ook nog geen ambtelijke opdracht(gever) en opdrachtnemer voor. In september 2023 starten we de verkenning naar deze opdracht met één van onze directeuren. Doel is om in 2023 de opdracht vast te stellen en uiterlijk in 2024 een roadmap klaar te maken richting 2035.

3.6 Wagenpark OVB

Het OV-bureau heeft tot dusverre geen interne doelstellingen, ook omdat de uitstoot zeker in relatie tot de impact die het heeft op de exploitatie van de dienstregeling nihil is.

3.7 Vastgoed OVB

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

3.8 Zakelijke reizen OVB

Het OVB heeft als organisatie geen interne doelstellingen voor de zakelijke reizen, anders dan zo veel mogelijk gebruik te maken van lopen, fietsen en het OV. Alleen als de voorgenoemde optie geen redelijke opties zijn dan kunnen er met toestemming zakelijke kilometers worden gedeclareerd die met een privéauto zijn gereden. Het is het vermelden waard dat het OVB voor woon-werkritten de volgende regeling hanteren: het OV wordt volledig vergoed, voor loop- en fietskilometers krijgen we 21 cent per km, en autokilometers worden niet vergoed.

3.9 Busvloot OVB

De doelstelling voor 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

Al is dit bestuursakkoord geen wetgeving, wil het OVB wel minimaal voldoen aan deze drie punten. Sterker nog, naast dat ze al bij de ingang van de concessie een aanzienlijk deel uitstootvrij hebben geëist, hebben ze van Qbuzz meer elektrische bussen geboden gekregen dan het minimale. Daarnaast zag Qbuzz ook nog kans om HVO te tanken in plaats van fossiele diesel. Met deze CO2-reductie bovenop het geëiste, verdiende zij extra punten in de beoordeling van de offerte. Bij de ingang van de concessie was de helft van de bussen in Groningen en Drenthe uitstootvrij, met een totale reductie van 90% CO2 ten opzichte van de vorige concessie.

3.10 Overzicht Doelstellingen Provincie

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

1. 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.
2. Voor 2035 streeft de provincie energieneutraliteit na voor datgene waar we direct invloed op hebben als gevolg van eigendom (onze eigen gebouwen en ons eigen wagenpark) of inkoop (inclusief concessies en aanbestedingen, als launching customer. - Coalitieakkoord 2019-2023 ‘Verbinden, versterken, vernieuwen’
3. 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
4. In 2028 heeft de provincie een emissieloze en gasloze vastgoedportefeuille – IPO
5. De provincie koopt voortaan alleen nog groene energie in
6. Voor zakelijk reizen sluiten we aan bij het provinciale doel emmissieloos 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 emmissieloos is 2035.

3.11 Overzicht Doelstellingen OVB

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

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

3.12 Doorrekening subdoelen Provincie en OVB

De hierboven genoemde doelstellingen zorgen ervoor dat beide organisaties een richtpunt hebben om naartoe te werken. Om die doelstellingen concreter te maken, is doorberekend hoeveel CO_2-reductie elk jaar gehaald moet worden, willen die doelstellingen gehaald worden. Hierbij is uitgegaan van een lineaire reductie. Zie bijlage 3 voor het overzicht. In de huidige berekening wordt de bijdrage van de volgende doelstelling van OVB, "100% gebruik hernieuwbare regionaal opgewekte energie", niet meegenomen. Daarvoor is meer inzicht nodig in (i) de verhouding hernieuwbaar vs niet-hernieuwbaar (diesel bijvoorbeeld) binnen de busvloot, (ii) het aandeel grijs vs groene stroom van de voertuigen die elektrisch rijden, en (ii) wat precies bedoeld wordt hier met "regionaal" en hoe dat uitmaakt voor de uitstoot. Doordat deze doelstelling (het is eigenlijk een maatregel) ingezet wordt in 2025, zou de jaarlijkse reductie berekend na 2025 kunnen veranderen. Dit maakt uiteindelijk niet zo veel uit, want de algemene doelstelling van OVB is 100% reductie in 2030. Het gebruik van hernieuwbare (regionaal) opgewekte energie is daarbij waarschijnlijk nodig.

De doorrekening geeft een beeld van de reductie op organisatie(onderdeel)niveau in de tijd o.b.v. de opgegeven doelstellingen, maar het is niet een doorrekening van het plan van aanpak om die doelstellingen te bereiken, oftewel, van het beoogde reductie-effect op maatregel niveau. Die doorrekening wordt nog gemaakt en naar verwachting bij de Directiebeoordeling (najaar 2023) besproken.

4 Plan van Aanpak reductiemaatregelen

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

4.1 Continue verbetering

Als overheidsinstantie zien wij het belang in van actief handelen om klimaatverandering zoveel mogelijk tegen te gaan. Hiervoor is het belangrijk om onze medewerkers bewust te maken van de impact van hun werkzaamheden en hen te helpen en te motiveren duurzamere keuzes te maken in hun werkzaamheden. Om dit te bewerkstelligen is er een Aanpak Duurzame Ontwikkeling. Vanuit deze aanpak wordt gekeken aan welke (inter)nationale doelstellingen ons beleid bijdraagt op gebied van duurzaamheid (people, planet, profit) en waar nog ruimte ligt voor verbetering. De Aanpak is net voor de zomer van 2023 goedgekeurd en de monitor moet nog worden uitgewerkt.

De methodiek van de CO_2 -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 CO_2uitstoot concreet en realistisch haalbaar. Door periodiek te gaan meten en bij te sturen waar nodig, werken we vanuit een stevige basis aan continue verbetering van de verankering van duurzaamheid in de organisatie.

4.2 Algemene maatregelen (bestaande en nieuwe maatregelen)

4.2.1 Maatregel 1: Uitbreiden Interne Duurzaamheidsmonitor

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

Met de Aanpak Duurzame Ontwikkeling wordt deze monitor uitgebreid naar het beleid en de projecten van de organisatie, om ook dar te kijken hoe er op diverse vlakken van duurzaamheid gepresteerd wordt.

4.3 Maatregelen Wagenpark

Zoals te zien is in hoofdstuk 2 is het aandeel van het wagenpark in CO_2-uitstoot 33%. Door in 2030 een 100% emissieloos wagenpark te voeren wordt er naar verwachting 8 ton CO_2 minder uitgestoten ten opzichte van het totaal in 2019. Om in 2030 een emissieloos wagenpark te hebben is er een adviesrapport uitgevraagd, daarna is er een vervangingsschema opgesteld. Ook wordt biodiesel (HVO-100) ingezet.

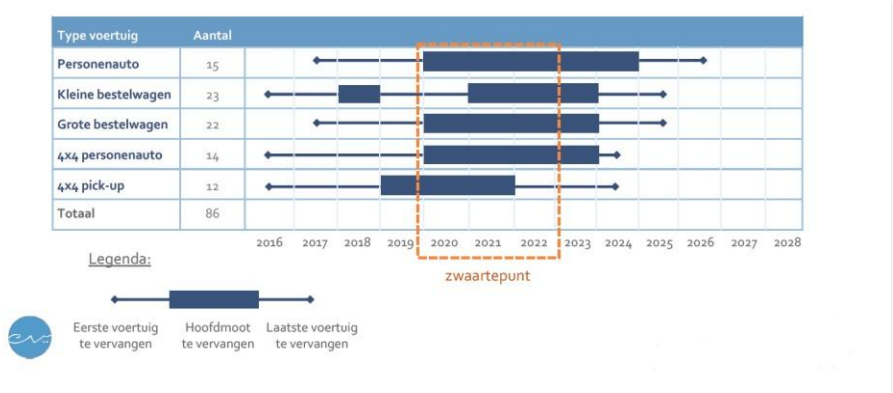
4.3.1 Maatregel 2: Adviesrapport verduurzaming wagenpark

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

Het rapport is opgedeeld in zes componenten:

- Vlootscan, waar het wagenpark in kaart is gebracht als input van de volgende onderdelen.
- TCO-analyse, waar de kosten over de gehele contractduur worden vergeleken tussen de huidige voertuigen en elektrische alternatieven
- Emissiescan, waar de CO_2, PM10, NO_x in kaart is gebracht.
- Vervangingsplanning, waar de geplande vervanging van de huidige vloot wordt vergeleken met de groeiende markt voor zero-emissie voertuigen
- Ingroeimodel, waarin aanbevelingen worden gedaan voor de transitie van het wagenpark

- Conclusies & aanbevelingen, waar conclusies worden getrokken over haalbaarheid op financieel, operationeel en markt vlak en waar de grootste milieuwinst ligt.



Figuur 10: De vervangingsplanning uit 'Verduurzaming wagenpark Provincie Groningen 2019' opgesteld door EV Consult.

4.3.2 Maatregel 3: 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. Dit is momenteel het grootste risico voor de reductiedoelen van het wagenpark. Zoals aangeven in het adviesrapport zou tussen 2021 en 2023 de hoofdmoot van de 4x4 pick-ups en grote bestelbussen worden vervangen. Helaas loopt de innovatie van de markt langzamer dan verwacht en zijn er nog geen emissievrije 4x4 pick-ups en geschikte grote bestelbussen leverbaar. Het zwaartepunt van de vervangingen van de 4x4 pick-ups en grote bestelwagens (<3500 KG) komt nu waarschijnlijk tussen 2026 en 2028 te liggen. Omdat we afhankelijk zijn van de markt, is onze invloed beperkt. We schaffen in de tussentijd geen benzine voertuigen aan, en stellen de vervanging van nieuwe voertuigen uit totdat geschikte emissieloze voertuigen beschikbaar zijn.

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

- In 2019 is het inspectieschip de PW18 elektrisch aangedreven
- Er rijdt een elektrische borstelwagen rond
- De eerste auto van de gedeputeerden dienstauto's is onlangs vervangen door een elektrische (de vorige reed op bio-aardgas)
- In totaal zijn 21 auto's in het wagenpark elektrisch
- 15 emissievrije auto`s staan in bestelling
- Een vrachtwagen op waterstof wordt nu voor ons gebouwd
- Er wordt gewerkt om twee werkvaartuigen zero emissie aan te besteden

Met deze uitgevoerde maatregelen ligt de CO_2-reductie voor het wagenpark op schema en is het realistisch dat de doelen voor het wagenpark in 2030 worden bereikt.

4.3.3 Maatregel 4: HVO-100 als transitiebrandstof

Om op korte termijn CO_2 te reduceren wordt HVO-100 ingezet als transitiebrandstof voor materieel wat op diesel rijdt, maar nog niet is vervangen. Hierdoor wordt bijna 90% bespaard ten opzichte van gebruikelijke diesel. Hiervoor zijn eerst een tweetal tanks geplaatst een op de werkplaats Oostersluis en een op steunpunt Nieuwe Pekela. Nadat bleek dat de motoren hier goed op draaiden is het uitgerold naar het hele wagenpark. Figuur 5 laat zien dat HVO-100 nu als de standaard brandstof geldt.

4.4 Maatregelen Vastgoed

Wij hadden ons gecommitteerd aan de IPO-ambities voor een energieneutrale vastgoedportefeuille in 2028. In het basisjaar is de uitstoot 11,3 ton CO_2. Na het gasloos maken van het provinciehuis is dat gereduceerd naar 1,5 ton CO_2. Deze laatste uitstoot komt bij de overige gebouwen vandaan, met als grootste uitstoters het Noordelijk Archeologisch depot en de Oostersluis.
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. De diverse maatregelen om deze ambitie te halen staan hieronder vermeld.

4.4.1 Maatregel 5: 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.

4.4.2 Maatregel 6: Verduurzaming van gebouwen

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

i) Weg beheer;
ii) Noordelijk Archeologische depot (NAD) Nuis; iii) Projectbureau Blauwe Stad; iv) Nautische panden.

We kunnen concluderen dat we actief actie ondernemen om het energieverbruik van de locaties inzichtelijk te maken om direct te kunnen bijsturen. Ook worden alle installaties beoordeeld op energieconsumptie en door gebruikstijden, instellingen of vervangingen zo efficiënt mogelijk ingezet.
Doel is om zoveel mogelijk het gasverbruik (en hiermee de CO2) terug te dringen en te vervangen voor elektrische oplossingen wat we met zonne-energie weer compenseren.

De concrete plannen voor deze locaties zijn:

Ad i) Wegbeheerlocaties
Op dit moment zijn we bezig met het realiseren van een nieuw Steunpunt voor Wegbeheer. Deze wordt gerealiseerd op de locatie Roode Haan in de stad Groningen. Aanvankelijk moest dit het duurzaamste steunpunt van alle provincies worden, maar vanwege technische en financiële redenen, is het niet meer mogelijk om dit steunpunt energieneutraal te maken. Wel wordt getracht de energieconsumptie tot een minimum te beperken. Hiervoor worden de bestaande wegbeheerlocaties afgestoten. Afhankelijk van de bouw zal het nieuwe steunpunt in 2024/2025 worden opgeleverd. Af te stoten locaties zijn:

1. Hoogeweg Groningen
2. Nieuwe Pekela
3. Oostersluisweg Groningen
4. Overschild
5. Garmerwolde

Planvorming/projectplan: Ja in uitvoering/realisatie
Geld: beschikbaar gesteld
Status: In uitvoering
Planning 2024/2025
Risico: Snel stijgende bouwkosten/materiaal/ energienet om terug te leveren aan het net.

Wat betreft de overige locaties hebben we niet stil gezeten. De panden worden voorzien van een energiemanagementsysteem die realtime inzage geeft op het verbruik. Daarnaast zijn we met een energieadviseur de mogelijkheden tot besparing aan het onderzoeken. Dit komt voort uit de stijgende enegiekosten. De maatregelen die worden getroffen zijn het vervangen van TL-verlichting voor LED, het terugdringen van gasverbruik door elektrisch te verwarmen en het plaatsen van +/- 100 zonnepanelen,

waarmee we +/- 75% van het verbruik van de buitenlocaties compenseren. Een uitzondering hierop is Oostersluisweg. Hier moeten we nog mee starten. Het betreft hier een groot verbruik aansluiting. Hierbij is terugleveren niet standaard mogelijk. Dit moet worden aangevraagd.

Ad ii) Noordelijk Archeologische depot (NAD) Nuis;
NAD-Nuis is het depot van de drie noordelijke provincies. Ambitie is om voor 2028 gasloos en energieneutraal te zijn.
Planvorming/projectplan: 2022 ambitie; planvorming 2023/2024;
Geld: aanvraag 2024
Status: in ambitie
Planning 2025-2028
Risico: Drie Provincies moeten zelfde ambitie hebben. En geld beschikbaar willen stellen.

De plannen voor het renoveren van loods 3 en uitbreiden met een klimaatkamer liggen klaar, hierin is ook een grote verduurzamingsslag meegenomen. De bouwkundige schil van dit complex is echter matig geisoleerd, hierdoor is het niet eenvoudig deze panden elektrisch te verwarmen. Om die reden is er gekozen voor een hybride oplossing waarbij met extreme buitencondities de panden met gas worden verwarmd.
In het voorstel is wel meegenomen om het volledige gebruik van elektra en gas te compenseren met zonenergie. Het benodigde budget is momenteel niet beschikbaar en door een overwachte tegenvaller moet gekeken worden of de beoogde oplossing het gewenste resultaat oplevert. De plannen liggen momenteel dus in de ijskast.

Ad iii) Projectbureau Blauwe Stad;
Projectbureau is het projectbureau voor het realiseren van de Blauwe Stad. Project loopt af. Hier zijn geen ambities om gasloos of energieneutraal te gaan worden.

Planvorming/projectplan: geen ambitie. T.z.t. afstoten; Geld:
n.v.t.
Status: n.v.t.
Planning n.v.t.
Risico: Projectbureau blijft voor langere tijd bestaan en wordt niet afgestoten

Ondanks dat we geen concrete plannen ontwikkelen worden er toch duurzame maatregelen getroffen. Er zijn 55 zonnepanelen geplaatst en in bedrijf. Er wordt getracht het gasverbruik terug te dringen en meer gebruik te maken van elektriciteit.

Ad iv) Nautische panden
Op dit moment zijn er nog 3 locaties aangesloten op het Gas. 2 kleine bedieningsgebouwen (bruggen) waar een kleine cv-ketel staat. Daarnaast is er een wat grotere locatie in Lauwersoog. Deze bestaat uit een Centraal bediening en sluiscomplex.
Bij de bruggen wordt de gasleiding gesaneerd en wordt een elektrische oplossing voorgesteld. Voor de locatie Lauwersoog is een onderzoek gedaan dit pand gasloos te verwarmen. De bouwkundige isolatie is echter zeer gebrekkig, waardoor het niet eenvoudig is deze locatie zonder forse investeringen te isoleren. Tevens is hier een mogelijkheid dat de locatie in de toekomst wordt overgedragen aan Rijkswaterstaat. De toekomst van deze locatie is daardoor nog ongewis.

Brugbediening 2 stuks
Planvorming/projectplan: Ambitie
Geld: beschikbaar relatief lage kosten
Status: ambitieniveau
Planning 2023 planvorming 2024/2025 realisatie
Risico: geen

Locatie Lauwersoog
Planvorming/projectplan: Ambitie
Geld: nog niet beschikbaar
Status: ambitieniveau
Planning 2023-2024 planvorming 2024 financiën 2025-2026 realisatie
Risico: geen

4.5 Maatregelen Zakelijke reizen

Met bijna 40%, is het zakelijk reizen de grootste veroorzaker van CO_2 -uitstoot. Om ook op dit vlak de CO_2uitstoot te beperken, zijn diverse maatregelen genoteerd. Een aantal hiervan is reeds in uitvoering. Het betreft met name stimulerende maatregelen.

4.5.1 Maatregel 7: 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 dichter bij hun woonadres ligt. Ook in combinatie met een zakelijke reis of een overleg tussen ambtenaren van beide provincies kan dit handig zijn.

4.5.2 Maatregel 8: 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.

4.5.3 Maatregel 9: 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.

4.5.4 Maatregel 10: Inzicht verkrijgen in het zakelijk verkeer

In 2022 is gestart met een multiteam dat de toegevoegde waarde van een mobiliteitskaart onderzoekt. De mobiliteitskaart heeft als doel het inzicht in het reisgedrag te vergroten en de registratie van reizen op één plek vast te leggen. Doel van het project is om de toegevoegde waarde van zo'n kaart voor onze organisatie helder te krijgen. Door de ontwikkeling van het power-BI platform is het inzicht al dusdanig vergroot dat een mobiliteitskaart voor dit aspect niet voldoende waarde zal toevoegen. Door de doorontwikkeling van de PowerBI tool is daarmee in 2023 het benodigde inzicht verkregen.

4.5.5 Maatregel 11: Een roadmap naar zero-emissie in 2035 opstellen

Om echt stappen te kunnen zetten voor CO_2-reductie rond zakelijk reizen is een roadmap hoe in 2035 CO2-zeroemissie te bereiken nodig. Dit vraagt een transitie van alleen stimulerende maatregelen naar een combinatie van stimulerende en verplichte maatregelen.

4.6 Maatregelen Busvloot OVB

Met 97,64% is de busvloot de grootste veroorzaker van CO_2 -uitstoot van het OVB. Om ook op dit vlak de CO_2uitstoot te beperken, wordt onderstaande maatregel getroffen.

4.6.1 Uitvraag bij concessie

Het OVB wacht nu niet tot het 2030 is om de volgende reeks bussen uitstootvrij te maken; al in 2025/2026 zal 91% van de bussen van Qbuzz emissievrij zijn. Enkel het deel dat technisch nog niet mogelijk is (de dubbeldekkers op lijn 300) of financieel niet haalbaar is (een deel van de omlopen in zuid Groningen en zuidwest Drenthe) zal pas bij de ingang van de volgende concessie (dec 2029) uitstootvrij worden.

4.7 Financiering

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

4.8 Overzicht doelstellingen en maatregelen

Hoofddoelstelling:
100% CO_2-reductie van scope 1 en 2 emissies en zakelijk reizen in 2035.

Scope 1 doelstelling:
In 2030 is 100% van de lichte voertuigen emissieloos en zo veel mogelijk van de zware voertuigen.

Scope 2 doelstelling:

In 2028 is de gehele vastgoedportefeuille energieneutraal. De energie die wij niet zelf opwekken wordt groen ingekocht.

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

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

In de kolom 'thema' staan de afkortingen voor:
A = Algemeen
V = Vastgoed
W = Wagenpark
Z = Zakelijk Reizen
B = Busvloot

5 Deelname aan- en initiatie van initiatieven

Naast de inzet die we plegen in onze eigen bedrijfsvoering om de CO_2-uitstoot te verminderen, nemen we deel in diverse keteninitiatieven. Hierbij brengen én halen we kennis op gebied van verduurzaming en CO_2-reductie. Directie gaat ermee akkoord om deel te (blijven) nemen in onderstaande initiatieven.

5.1 Deelnames initiatieven

5.1.1 Anders reizen

De coalitie Anders Reizen is een netwerk om kennis te delen en te inspireren over zakelijk reizen (incl. woonwerk 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 participeren we in een werkgroep die onderzoek doet naar de introductie van een duurzaam jaarbudget. De gemeenschappelijke ambitie van Anders Reizen is de CO_2uitstoot van zakelijk reizen te halveren in 2030 (t.o.v. 2016). Jaarlijks leveren wij gegevens aan over onze footprint.

5.1.2 Beton- en asfaltketens

De Beton- en asfaltketens zijn een initiatief van BouwCirculair met als doel overheden en markt bij elkaar te brengen om de GWW CO_2-arm en circulair te maken. Ze bestaan uit een aantal lokale ketens die worden voorgezeten door BouwCirculair. Provincie Groningen neemt deel aan de Asfaltketen Noord en de Betonketen Groningen. De laatste heeft de provincie samen met het Waterschap Noorderzijlvest en de gemeente Groningen succesvol campagne gevoerd om actiever te maken.
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. Hierdoor kan er meer vertrouwen worden geschept bij bijvoorbeeld kleinere gemeenten om een innovatie toe te passen, zonder dat ze geld hoeven besteden aan pilots. Ook is het doel om aan te tonen dat nationale richtlijnen kunnen worden aangepast naar een duurzaam alternatief. De provincie Groningen heeft meegedaan aan de Proeftuin Geopolymeren en gaat meedoen aan Proeftuinen Asfaltdeklagen en Geopolymeerbeton in lichte constructieve toepassingen.

6 Verantwoordelijkheden en taakstellingen

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

6.1 Vastgoed

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

6.2 Wagenpark

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

6.3 Zakelijk Reizen

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

6.4 Projectteam CO2 Prestatieladder

De projectleider CO_2-Prestatieladder zorgt dat de diverse verantwoordelijken van de thema's zicht houden op de ontwikkelingen van de maatregelen. Deze werkt onder begeleiding van de teamleider van team Milieu.

6.5 OV Bureau Groningen Drenthe

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

7 Stuurcyclus CO_2-management

7.1 Stuurcyclus

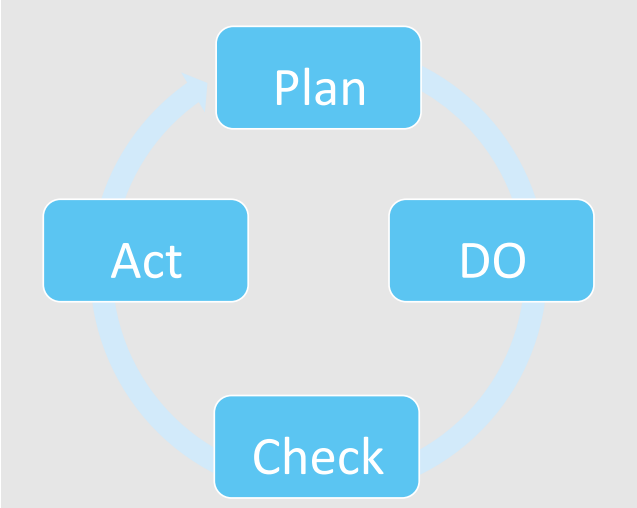
Binnen de stuurcyclus van het CO_2-managementsysteem dat voor de CO_2-Prestatieladder is ingericht, wordt de Deming-circle gevolgd om continue verbetering te borgen. In de fases van de cyclus zullen de volgende activiteiten worden uitgevoerd:

Plan: Beleidsdoelstellingen vastleggen, keuze maken voor CO_2-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. CO_2-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 CO_2-Prestatieladder is verantwoordelijk voor het periodiek doorlopen van de stuurcyclus en het up-to-date houden van alle documenten, in samenwerking met de werkgroep CO_2 -Prestatieladder. Een activiteitenbeschrijving van de verschillende fases in de stuurcyclus staat in het onderstaande overzicht.

Activiteit	Op te leveren document
Check	
Organisatorische en operationele grenzen controleren	Actualisatie Organisatorische Grenzen
Kwantificeringsmethode controleren	Controle emissiefactoren en berekeningen dashboard

Emissie-inventaris (CO_2-footprint) opstellen	Actualisatie dashboard
Trends beschrijven voor emissie inventaris	Jaarlijks op de website
Voortgang reductiemaatregelen controleren	Dashboard
Effectiviteit communicatie controleren	
Interne Audit uitvoeren	Verslag interne audit
Act	
Energiebeoordeling verslag actualiseren	Actualisatie Energiebeoordeling
Communicatieplan actualiseren	Actualisatie Communicatiestrategie
Kwaliteitsmanagement plan actualiseren	Actualisatie Kwaliteitsmanagementplan
Plan	
Interne Audit uitvoeren	Verslag interne audit
Directiebeoordeling uitvoeren	Directiebeoordeling
CO_2-management plan, maatregelen, initiatieven bijstellen	Actualisatie in Energiemanagement Actieplan
Eventueel: Goedkeuren communicatieplan	
Eventueel: Goedkeuren kwaliteitsmanagement plan	
Do	
Uitvoeren acties	

Interne audit:
Jaarlijks wordt er een interne audit gehouden op de rapportage CO_2-Prestatieladder. De audit wordt uitgevoerd door twee medewerkers Kwaliteitszorg van de provincie Groningen die verder niet betrokken zijn bij de CO_2Prestatieladder. In deze audit wordt gekeken of de provincie voldoet aan de eisen van het certificeringsschema vanuit het Handboek CO_2-Prestatieladder 3.1, of wordt gehouden aan procedures, communicatie, maatregelen en keteninitiatieven zoals vastgesteld en of er mogelijkheden zijn tot verbetering binnen de vastgestelde afspraken en uitvoering. De resultaten worden vastgelegd in een rapportage.

Externe audit:
Jaarlijks wordt een audit uitgevoerd door een extern gecertificeerde instelling om te kijken of aan de eisen van het Handboek CO_2-Prestatieladder 3.1 wordt voldaan. Voor de eerste drie jaar is DNV de externe auditor.

Directiebeoordeling:
Jaarlijks vindt er een directiebeoordeling plaats. Hierin wordt directie geïnformeerd over de stand van zaken van de CO_2-Prestatieladder, maar ook sturing gevraagd wanneer nodig. Er wordt gekeken of de organisatie nog op de juiste koers zit wat betreft het halen van de doelstellingen en of doelen zijn behaald. De directiebeoordeling wordt vastgelegd in een rapportage.

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

Werkgroep:
Regelmatig worden de leden van de werkgroep op de hoogte gehouden van de stand van zaken. In de werkgroep zitten de Projectleider en (mits aangesteld) projectmedewerker CO_2-Prestatieladder en diverse medewerkers uit domeinen Ondersteuning en Beleid die inhoudelijk betrokken zijn bij de CO_2-Prestatieladder. De werkgroep denkt mee bij het nemen van barrières en wordt naast het leveren van inhoudelijke gegevens ook geraadpleegd voor advies.

7.2 Verantwoordelijkheden

De diverse documenten die onderdeel uitmaken van het CO_2-managementsysteem worden periodiek geactualiseerd zoals in onderstaande tabel weergegeven. Als onderdeel van de PDCA-stuurcyclus worden dit plan en de onderliggende doelstellingen en maatregelen jaarlijks herzien waar nodig.

Document	Inhoud	Verantwoordelijke	Actualiseren per	Maand
Kwaliteitsmanagement plan	Procedures voor opstellen emissie inventaris	Projectleider CO_2 Prestatieladder	Jaar	april
Energiebeoordeling	Inventarisatie energieverbruikers, mogelijke reductiemaatregelen	Beleidsmedewerkers diverse thema's	Jaar	mei
Emissie inventaris	Energiestromen, CO_2 footprint	Projectmedewerker CO_2 Prestatieladder	Jaar	april
Communicatieplan	Stakeholderanalyse, communicatie doelen, planning en –middelen	Communicatiemedewerker	Jaar	januari
CO_2-management plan / Energiemanagement Actieplan	Reductiemaatregelen, verantwoordelijken hiervoor, deelname aan initiatieven	Domeinleiders en Directie	Jaar	juni
Interne audit	Controle of het systeem en de uitvoering voldoet aan de eisen, identificeren van kansen voor verbetering	Medewerker Kwaliteitszorg	Jaar	augustus
Directiebeoordeling (verslag of notulen)	Directiebeoordeling met als input: de periodieke rapportage, de interne audit en de energie audit, en als output: eventueel bijstellen van het energie-management programma en kwaliteitsmanagementplan	Directie	Jaar	september

Hoewel de planning an sich goed is, is deze in 2023 niet gehaald. Door een gebrek aan capaciteit is er veel uitstel van activiteiten geweest die leiden tot het opleveren van diverse documenten. Wel is getracht om vast te houden aan de volgorde die in bovenstaande tabel is aangehouden. De Energiebeoordeling is echter niet op tijd afgerond en volgt naar verwachting in oktober 2023. Door een vertraging van het EnergieManagement Actieplan zijn er in de het eerste semester van 2023 geen communicatie-uitingen geweest. Dit doordat er geen gegevens waren om mee naar buiten te treden.

7.3 Algemene beschrijving verantwoordelijkheden

Voor het doorlopen van de stuurcyclus zijn de algemene verantwoordelijkheden vastgesteld die reeds in hoofdstuk 6 benoemd zijn.

7.3.1 Maatregelen

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

Maatregel	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Beschikbare middelen
Uitbreiden Interne Duurzaamheidsmonitor	Projectleider CO_2-Prestatieladder	n.v.t.	Gereserveerd
Adviesrapport verduurzaming wagenpark	Materieelbeheerder	n.v.t.	n.v.t.
Vervangingsschema voertuigen		2028	Gereserveerd
HVO-100 als transitiebrandstof		n.v.t.	n.v.t.
Wegbeheerlocaties	Technisch Contractmanager Gebouwgebonden Installaties	2026	Gereserveerd
Noorderlijk Archeologisch Depot (NAD NUIS)		2025-2028	Nog niet geregeld
Projectbureau Blauwe Stad	Technisch Contractmanager Gebouwgebonden Installaties	n.v.t. (afstoten)	n.v.t.
Nautische panden		Onderzoek voor afstoten	Lauwersoog nog niet beschikbaar
Vermijden reis	Senior beleidsmedewerker HRM/ teamleider HRM advies & beleid	n.v.t.	n.v.t.
Ontsluiting reisinformatie		n.v.t.	n.v.t.
Stimuleren OV en fietsgebruik		n.v.t.	n.v.t.
Anders reizen stimuleren, betere reisalternatieven aanbieden		n.v.t.	n.v.t.
Roadmap emmissieloos 2035 voor zakelijke reizen		2023-2024	Ntb, nog niet geregeld

7.3.2 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

7.4 Monitoring en meting

Als onderdeel van de stuurcyclus wordt jaarlijks de benodigde data verzameld om de emissie-inventaris en CO_2footprint op te stellen. Deze vormt input voor het dashboard, communicatie-uitingen, interne audit en de directiebeoordeling. In bijlage 1 staat de methodiek voor het opstellen van de emissie-inventaris beschreven.

7.5 Afwijkingen, corrigerende en preventieve maatregelen

Op basis van de interne audit worden de nodige corrigerende en preventieve maatregelen voorgesteld, die noodzakelijk zijn om de doelstellingen te behalen en aan de eisen van de CO_2-Prestatieladder te (blijven) voldoen. De corrigerende en preventieve maatregelen worden in de directiebeoordeling geëvalueerd en waar nodig aangevuld.

7.6 Documentatiesysteem

Het dossier voor de CO_2-Prestatieladder wordt centraal opgeslagen in Kiwi (dossier 17982).
De data en GVO's voor de CO_2-monitor is opgeslagen in de gedeelde lokale folder. Deze is voor een beperkte groep medewerkers inzichtelijk.

Bijlage 1 Methodiek voor de emissie inventaris

Deze bijlage beschrijft de informatiemanagementprocedures die gevolgd worden om periodiek tot een emissieinventaris (CO_2-footprint) te komen. Om de kwaliteit van de CO_2-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 CO_2-footprint passen bij de behoeften van de provincie Groningen om energieneutraal te zijn in 2035.
- Compleetheid: De CO_2-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 (CO_2-footprint) wordt periodiek opgesteld met als doel om inzicht te creëren in het energieverbruik en de CO_2-uitstoot met voldoende sturingsmogelijkheden om deze te verminderen. Het continue sturen op het energieverbruik en CO_2-reductie is onderdeel van het Energiemanagement Actieplan dat is opgesteld in het kader van de CO_2-prestatieladder. De rol van de emissie-inventaris binnen de totale stuurcyclus is te vinden in hoofdstuk 7.

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

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

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

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 CO_2-footprint. De provincie Groningen gebruikt hiervoor een dashboard. Deze is alleen door enkele interne te raadplegen.
De emissie-inventaris wordt opgesteld en bijgewerkt door Datateam Beleid. Input hiervoor wordt aangeleverd door de verschillende inhoudelijke medewerkers, werkzaam voor domein Ondersteuning; team HRM advies en beleid en team Beheer en Dienstverlening. De verantwoordelijkheden zijn in hoofdstuk 6 uitgewerkt. Zoals aangegeven in hoofdstuk 7 van het Energiemanagement Actieplan, ligt eindverantwoordelijkheid bij directie.
De CO_2-Prestatieladder valt onder het Uitvoeringsprogramma Duurzame Ontwikkeling II, welke is vastgesteld door directie. Voor het grondig doorvoeren en zichthouden op de voortgang van de CO_2Prestatieladder zijn een Projectleider CO_2-Prestatieladder en Projectmedewerker CO_2-Prestatieladder aangesteld onder Team Milieu, Domein Beleid. Zij staan onder aanvoering van de 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 en zakelijk reizen). 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.
Het bijhouden van het dashboard wordt gedaan door een data analist van Datateam Beleid.

Organisatorische grenzen

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

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

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.

Berekeningsmethodes

Het Handboek 3.1 van juni 2020 zoals uitgegeven door de SKAO vormt de basis voor de kwantificeringsmethode aangezien deze emissie-inventaris onderdeel vormt van een CO_2-Prestatieladder certificering. De Scope-indeling zoals door de SKAO beschreven is aangehouden.
Voor de omrekenfactoren naar CO_2 is gebruik gemaakt van www.co2emissiefactoren.nl. Hierbij is rekening gehouden met updates (laatste doorgevoerde update is 14 januari 2022) en items met terugwerkende kracht.

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. In de toekomst zal dit worden gedaan door de dataspecialist.

Meetinstrumenten

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

kilogram CO_2 tot onze beschikking hebben. Deze data worden hierna ingeladen in PowerBI om gepresenteerd te worden in visualisaties.

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.

Regelmatige nauwkeurigheidscontroles

Voor het verzamelen van de data zijn de inhoudelijk medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren. De data is afkomstig uit verschillende systemen die elk op eigen wijze actueel gehouden worden. Wanneer de data is verzameld en voordat analyses definitief in stukken worden vastgelegd, worden diezelfde inhoudelijk medewerkers bevraagd dit te controleren op juistheid. De projectleider en -medewerker CO_2-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 dataaanvoer eventuele wijzigingen te achterhalen zijn.

Periodieke interne audits en technische reviews

De interne audit wordt jaarlijks uitgevoerd door een projectmedewerker Kwaliteitszorg vanuit de organisatie. Deze medewerker is niet betrokken geweest bij de implementatie van de CO_2-Prestatieladder waardoor deze op een nauwkeurig en neutrale manier naar de actuele stand van zaken van de voortgang van de CO_2Prestatieladder binnen de organisatie kan kijken. Bij de interne audit wordt gekeken naar de doelstellingen per eis en mogelijkheden voor verbeteringen.

Directiebeoordeling

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

Documentatie en archief

Voor de kwalitatieve voortgang van de implementatie van de CO_2-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 CO_2Prestatieladder 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.

provincie groningen