



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

CO₂ Managementplan Ministerie van BZK

CO₂ - Prestatieladder niveau 4

Versie 0.9

Datum 19 juni 2024

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	3
2	CO₂-FOOTPRINT.....	4
2.1	ORGANISATIE AFBAKENING.....	4
2.2	CO ₂ -FOOTPRINT 2022 EN 2023 TER VERGELIJKING.....	6
2.3	DATA ANALYSE	7
3	REDUCTIEDOELSTELLINGEN	9
3.1	HOOFDDOELSTELLING	9
3.2	DOELSTELLINGEN ENERGIE & VASTGOED (SCOPE 1 EN 2).....	10
3.3	DOELSTELLINGEN ZAKELIJKE MOBILITEIT (SCOPE 1, 2 EN 3).....	10
4	OVERZICHT REDUCTIEMAATREGELEN	12
4.1	MAATREGELEN ENERGIE & VASTGOED.....	12
4.2	MAATREGELEN ZAKELIJKE MOBILITEIT	13
4.3	EFFECT DOELSTELLING EN MAATREGELEN IN 2025	15
4.4	BEWUSTWORDING EN GEDRAGSVERANDERING.....	16
4.5	FINANCIERING	17
4.6	SAMENVATTING REDUCTIEMAATREGELEN.....	18
5	STUURCYCLUS CO₂-MANAGEMENT	19
5.1	VERDUURZAMING IN P&C CYCLUS.....	20
5.1	VERANTWOORDELIJKHEDEN	20
6	VERDER KLIMMEN OP DE LADDER.....	23
	BIJLAGE A - ENERGIEBEOORDELING	24
	ZAKELIJKE MOBILITEIT	28
	BIJLAGE B - OVERZICHT REDUCTIEMAATREGELEN	31
	BIJLAGE C - ONDERBOUWING AMBITIENIVEAU.....	33
	BIJLAGE D - DE CO₂-PRESTATIELADDER (INSTRUMENT)	34

1 Inleiding

Het jaarlijks opstellen van een nieuw CO₂ managementplan is onderdeel van de stuurcyclus binnen het energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO₂-Prestatieladder is ingevoerd door BZK. Na de certificering op trede 3 in maart 2022 bereid BZK zich voor op de jaarlijkse beoordeling.

De laddermethodiek geeft BZK inzicht in de CO₂-uitstoot van haar bedrijfsvoering, met name voortkomend uit energie gebruik en zakelijke mobiliteit.

Met het doorgroeien naar trede 4 op de CO₂prestatieladder, wordt vanaf nu ook de inkoopketen meegewogen. Het uiteindelijke doel is om het effect van beleid op de CO₂-uitstoot mee te nemen en de reductiedoelstelling te borgen. In dit gehele proces wordt nauw samengewerkt met alle diensten en agentschappen; de duurzaamheid community BZK.

Met dit CO₂-managementplan wordt het grootste deel van de eisen van de CO₂PL ingevuld, namelijk die voor de invalshoeken A (inzicht), en B (reductie) voor trede 4. De rapportage beschrijft alle zaken zoals beschreven in §9.3.1 punt a t/m t uit de NEN-EN-ISO 14064-1:2019. De volgende aspecten uit de ISO 14064-1 zijn tenminste beschreven in dit rapport:

Beschrijving van de organisatie (a), Verantwoordelijken (b), Rapportageperiode (c), Organisatorische grenzen (d), Actuele berekeningsmethodiek en conversiefactoren (f, m, n, o, r, t), Opname van CO₂ (g, h), Biomassa (f, g), Directe en indirecte emissies (i, j), Referentiejaar (k, l), Wijzigingen berekeningsmethodiek (k, l), Uitsluitingen (h), Herberekening basisjaar en historische gegevens (j,k), Onzekerheden (p) en Verificatie (s).

Aan de eisen voor invalshoek C (communicatie) is voldaan op basis van een afzonderlijk Communicatieplan. Ook voor participatie in de keten en sector wordt een apart overzicht bijgehouden.

2 CO₂-footprint

De basis voor het CO₂-managementplan is het berekenen van de CO₂-uitstoot van BZK en daarmee het vaststellen van onze CO₂-footprint en geeft daarmee invulling aan invalshoek inzicht (A).

Er is data beschikbaar vanaf 2019 daarom wordt 2019 als basisjaar aangehouden en dient dit als nulmeting voor ons CO₂-beleid conform de systematiek van de CO₂-prestatieladder.

Het CO₂-Prestatieladder certificaat op niveau 3 richt zich op de CO₂-uitstoot en het energiegebruik van de eigen organisatie. Dit betreft scope 1 en 2 volgens het [Greenhouse Gas Protocol](#) (GHG). De doelstellingen en maatregelen zijn volgens deze scopes ingedeeld tenzij anders wordt vermeld.

Eigen Uitstoot	Scope 1: Eigen direct gas- en brandstofverbruik	Brandstof wagenpark
		Aardgas verwarming
	Scope 2: Eigen indirect energieverbruik	Elektriciteit
		Stadwarmte
Uitstoot buiten de organisatie	Scope 3: Indirect energieverbruik in de keten	Upstream: Inkoopketen materialen en diensten
		Vliegen, zakelijk gebruik privéauto's, OV (*)
		Downstream: 'gebruikers' geleverde diensten effect van uitvoering beleid

Tabel 1 - Scopes GHG

(*) In een CO₂-footprint conform de CO₂-Prestatieladder op trede 4, worden de scope 3 emissies (categorie Business Travel) meegenomen in het emissie inventaris. Daarnaast is een meest materiële emissie inventaris opgesteld op basis waarvan de CO₂ reductie op de meest belangrijke organisatievlakken vanaf nu mee wordt genomen.

2.1 Organisatie afbakening

Bij het vaststellen van de organisatorische grenzen wordt de 'operationele controle' methode gehanteerd: alle organisatieonderdelen of zogenoemde Verbonden Partijen waarover zeggenschap bestaat, vallen binnen de scope. Daarnaast kijken we ook naar de verwachte impact op CO₂ van het onderdeel.

Het Mandaatbesluit en het onderliggende Organisatiebesluit vormt de basis. Naast de eigen ministeriële kernorganisatie kent BZK net als andere ministeries een scala aan Verbonden Partijen: organisaties die binnen een aparte rechtspersoon of samenwerkingsvorm een publieke taak of doelstelling uitvoeren, meestal in samenwerking met andere publieke of

private partijen. Analyse¹ resulteert in de volgende binnen de scope vallende organisatieonderdelen:

- Het kerndepartement
 - DG OBDR, DG VenB, DG RO, DGDOO, DGKR, DGABD, DGVBR, DGAIVD, M&M, CZW, BO
- Diensten/agentschappen²:
 - Rijksvastgoedbedrijf (RVB)
 - FMHaaglanden (FMH)
 - SSC-ICT
 - Rijksorganisatie voor Ontwikkeling Digitalisering en Innovatie (Voormalig Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR))³
 - Rijksorganisatie Beveiliging en Logistiek (Voormalig Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR))
 - Rijksinkoopsamenwerking (Voormalig Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR))
 - Organisatie Bedrijfsvoering en Financiën (Voormalig Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR))
 - Organisatie en Personeel Rijk (Voormalig Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR) en P-Direkt⁴)
 - Rijksorganisatie voor Informatiehuishouding (voormalig Doc-Direkt)
 - Dienst van de Huurcommissie (DHC)
 - Logius
 - Rijksdienst voor Identiteitsgegevens (RvIG)

Kanttekeningen

- Zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) zoals het Kadaster vallen buiten de scope, omdat het bestuur van BZK in deze vallen slechts financiële en geen operationele zeggenschap heeft.
- In het Mandaatbesluit staat een toezicht rol voor de Rijksdienst Caribisch Nederland (RCN) opgenomen. Echter RCN-activiteiten omvatten een samenwerking van nagenoeg alle Rijksonderdelen werkzaam op CN Nederland en brengt een beperkte operationele zeggenschap voor BZK met zich mee.
- Voor SSO-CN geldt dat er een directe operationele zeggenschap bestaat en valt daarmee binnen de scope.
- De staatsdeelneming van BZK, SSCS, is financieel autonoom. SSCS valt onder verantwoording van RCN en daarmee ook buiten de scope.
- DG Koninkrijksrelaties (hierna KR) heeft daarnaast panden op de Landen Curaçao, Aruba en St. Maarten, al dan niet in eigendom. Deze panden zijn in eigen beheer van KR. Panden waar BZK als (hoofd)gebruiker te boek staat, vallen binnen de scope.

¹ Zie de volledige uitwerking in separaat beschikbare bijlage genoemd: *CO₂ PL – Afbakenen van organisatorische grenzen*.

² Dienst Nationaal Coördinator Groningen is per 1 januari 2022 uit de organisatie gehaald en volledig overgedragen aan EZK-LNV.

³ Per 1 januari 2023 is per organisatiebesluit vastgesteld dat UBR is opgesplitst in ODI, RBL, RIS, OBenF, OenP. het betreft een organisatorische en geen formatieve wijzigingen van de organisatie.

⁴ Per 1 januari 2023 is per organisatiebesluit vastgesteld dat UBR is opgesplitst in ODI, RBL, RIS, OBenF, OenP. het betreft organisatorische en geen formatieve wijzigingen van de organisatie.

2.2 CO₂-footprint 2022 en 2023 ter vergelijking

De CO₂-footprint omvat alle Scope 1 en 2 uitstoot en de uitstoot categorie business travel uit scope 3. Met een uitstoot in alle jaren van boven de 2.500 ton per jaar vallen we in de categorie 'Groot' van de CO₂-Prestatieladder.

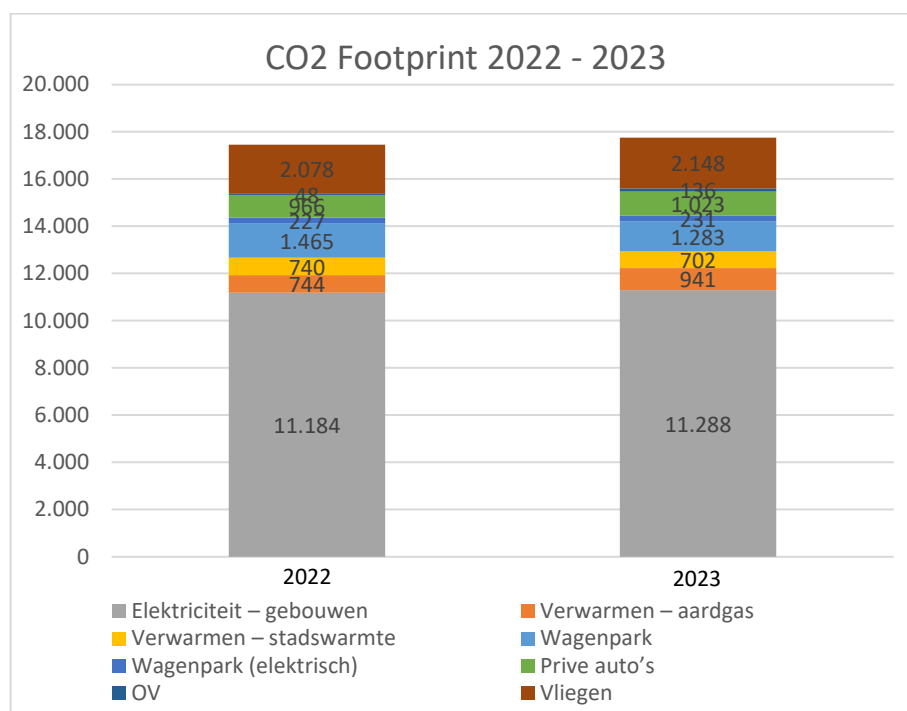
Scope 1 omvat de directe emissies als gevolg van aardgasverbruik en brandstofverbruik door bedrijfswagens (wagenpark).

Scope 2 omvat de indirecte emissies als gevolg van ingekochte elektriciteit (incl. elektrische auto's wagenpark) en stadswarmte.

Scope 3 – business travel – omvat zakelijke ov reizen, zakelijke vliegreizen en gedeclareerde zakelijke kilometers auto.

In 2023 heeft BZK gekozen voor het overzetten van alle beschikbare data in een nieuwe data-managementsysteem. Hierbij zijn alle gegevens nagelopen en gecontroleerd. Bij deze controle zijn een aantal grote verschillen geconstateerd ten opzichte van eerdere berekeningen waardoor de footprint van eerdere jaren moet worden herijkt. Voor 2022 en 2023 zijn alle data gecontroleerd en op orde, deze worden in de CO₂ Managementplan gedeeld en dit deel van de footprint kan met zekerheid worden vastgesteld. Hetzelfde geldt voor de gegevens uit de vastgoed portefeuille. Op mobiliteitsvlak en ten aanzien van de formatieve verdeling over de organisatieonderdelen moeten de laatste gegevens worden herbezien, in de volgende versie van het CO₂ Managementplan (najaar 2024) zal de trend vanaf 2019 worden opgenomen inclusief de verdeling naar onderdeel Dan zal de footprint voor alle jaren worden uitgebreid met de gegevens over woon-werkverkeer. De huidige inventarisatie is onvoldoende zeker om nu op te nemen, hier wordt de komende periode verder aandacht aan besteed.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling voor 2022 en 2023 opgenomen. De groei in uitstoot van 2022 naar 2023 komt daarbij direct naar voren.



Tabel 2 – Uitstoot per emissiebron in ton CO₂

CO ₂ -uitstoot bron		2021	% van totale CO ₂ -uitstoot	2023	% van totale CO ₂ -uitstoot
Scope 1	Wagenpark	1.465	8%	1.283	7%
	Verwarmen – aardgas	744	4%	941	5%
Scope 2	Elektriciteit – gebouwen	11.184	64%	11.288	64%
	Verwarmen – stadswarmte	740	4%	702	4%
	Wagenpark (elektrisch)	227	1%	231	1%
Scope 3	Prive auto's	966	6%	1.023	6%
	OV	48	0%	136	1%
	Vliegen	2.078	12%	2.148	12%
Totaal		17.452		17.752	

2.3

Data analyse

Voor 2022 en 2023 geldt dat de meeste CO₂-uitstoot veroorzaakt wordt door:

1. Elektriciteitsgebruik
2. Vliegereizen
3. Wagenpark (Bedrijfswagens)

De top 3 is bij deze gelijkblijvende scope niet veranderd ten opzichte van 2019, 2020 en 2021. Ook na herijking van de definitieve data zal dit gelijk blijven. Wel constateren we een daling van de uitstoot vanuit het wagenpark waarmee de volgorde aan verandering onderhevig is (vliegen stijgt terwijl wagenpark daalt). De footprint wordt in de volgende versie uitgebreid met de gegevens van het woon-werkverkeer. De controle van deze gegevens is nog niet afgerond en wordt de komende drie maanden nader uitgewerkt. De verwachting is dat deze gegevens tot een significante uitbreiding van de footprint zullen zorgen en daarmee de top 3 zullen binnenkomen.

Wijzigingen in data door nieuwe informatie

Er zijn met terugwerkende kracht wijzigingen in de data doorgevoerd vanwege verdere specificering/verduidelijking van de brondata en na controle op conversiefactoren en berekeningen.

De optelsom van wijzigingen, komt uiteindelijk op een vergelijkbare footprint uit waar een kleine stijging in wordt signaleerd. In het controleren van de data is veel tijd gestoken, zowel met ketenpartners als in het verminderen van de foutgevoeligheden die optreden bij het overnemen van data naar excel uit verschillende databronnen. Daarbij is voor een aantal onderdelen het gelukt om dichter bij de bron data te ontsluiten. Dit betekent ook dat sommige uitsplitsingen waar BZK eerder beschikking over had, opnieuw gemaakt moeten worden.

Bijlage A. Energiebeoordeling beschrijft het energieverbruik en meest significante energiestromen in detail.

3 Reductiedoelstellingen

In 2019 zijn zowel het Klimaatakkoord als de Nederlandse Klimaatwet vastgesteld. Nederland breed zijn uitstootdoelen vastgelegd in de Klimaatwet in 2019. Nederland heeft de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen met 55% te reduceren in 2030, en met 95% in 2050, ten opzichte van het niveau van 1990.

Met het sluiten van het Klimaatakkoord in 2019, is voor de periode tot 2030 het beleid vastgesteld om deze doelen te behalen. In het Klimaatakkoord is ook opgenomen dat de Rijksoverheid daarin een voorbeeldrol neemt met het verduurzamen van de bedrijfsvoering (pag. 238 e.v.). Practice what you preach is daarbij het principe. In de Rijksdoelstellingen zijn afspraken vastgelegd ten aanzien van verduurzaming van de bedrijfsvoering, waarbij aandacht is voor energiegebruik en reductie van de CO₂ uitstoot. Naast reductie van CO₂ zijn er ook afspraken gemaakt over de inzet van het eigen grondgebied voor energie opwekking en circulariteit. Van belang voor BZK is dat met het vergroenen van de emissies nog geen invulling wordt gegeven aan de absolute reductie opgave op het gebruik van zowel elektriciteit als gas. Dit betekent dat het uitsluitend vergroenen van onze energiebronnen onvoldoende resultaat biedt.

BZK heeft als onderdeel van haar organisatie shared serviceorganisaties (hierna SSO's) welke bedrijfsvoering georiënteerde diensten leveren aan het Rijk. De SSO's werken in lijn met het ambitieplan aan de verduurzaming van de eigen bedrijfsvoering, maar richten zich ook de verduurzaming van de dienstverlening.

3.1 Hoofddoelstelling

BZK volgt de Rijksdoelstelling als organisatie klimaatneutraal en circulair te worden:

BZK wil een klimaatneutrale bedrijfsvoering bereiken in 2030

en past tussendoelen toe om te stimuleren dat daadwerkelijk bespaard wordt, gericht op gebieden waar de meeste impact verondersteld wordt, zoals *vastgoed, zakelijke mobiliteit en ICT*.

Definitie Klimaatneutraal: Voor eigen organisatie (niveau 3): 0 CO₂-uitstoot door enkel gebruik van duurzame energie (ingekocht of zelf opgewekt).

De strategie is gericht op eerst besparen en voorkomen van verspilling en vervolgens zoveel mogelijk overschakelen op hernieuwbare bronnen en grondstoffen. Compenseren van uitstoot en vervuiling geldt daarbij als laatste mogelijkheid, in het geval nog onvoldoende bespaard wordt. De insteek is om deze laatste optie waar mogelijk te voorkomen, zodat daadwerkelijk verduurzaming plaatsvindt in de bedrijfsvoering. De CO₂-prestatieladder methode laat compensatie dan ook in de basis buiten beschouwing.

Het Rijk heeft aanvullende doelen bepaald om te stimuleren dat daadwerkelijk wordt verduurzaamd. Op basis van deze doelen en de CO₂-footprint BZK 2019 als basisjaar wordt een pad schetsen hoe het doel van een klimaatneutrale bedrijfsvoering gehaald gaan worden.

3.2 Doelstellingen energie & vastgoed (scope 1 en 2)

Onderstaande doelstellingen zijn van kracht op alle panden in gebruik door BZK. De meeste panden vallen onder het beheer van het RVB panden in Caribisch Nederland dragen een eigen beheer verantwoordelijkheid.

100% elektriciteitsverbruik hernieuwbaar in 2030 (scope 2).

Uit de CO₂-uitstoot analyse is gebleken dat 28.528.137 kwh van de 59.369.788 kwh van het elektriciteit gebruik van BZK aangemerkt mag worden als groen (van Nederlandse bodem), door het inkopen van certificaten van Nederlandse wind. Resterend BZK-energiegebruik is van Europese oorsprong of onbekend. Daarmee blijft het percentage ten opzichte van eerdere jaren nagenoeg ongewijzigd, het stijgt van 47% in 2021 naar 48% in 2023.

In 2030 is het gasverbruik van het Rijk met 30 procent afgenomen (ten opzichte van 2019) en is het gas voor minimaal 50 procent afkomstig van hernieuwbare bronnen (scope 1).

De doelstelling geldt voor alle rijksportefeuilles en niet per pand. De panden van BZK zijn al deels aangesloten op stadsverwarming. Voor BZK geldt dat het gasverbruik in 2023 is gedaald ten opzichte van het jaar ervoor; van 939.552m³ naar 876.702 m³. Door een aanpassing in de CO₂ factor voor 2023, is de berekende CO₂ uitstoot omhoog gegaan. Zie bijlage A voor verdere toelichting.

In 2030 is het energieverbruik van het rijksvastgoed gehalveerd ten opzichte van 2008 (scope 2).

Zoals beschreven in het vorige hoofdstuk is door de uitbreiding van onze vastgoedportefeuille ook het energieverbruik gestegen. Het verbruik en effect reductiemaatregelen blijven gemonitord worden. Door aanvullend de berekening te maken wat de uitstoot per m² bruto vloeroppervlakte of per aantal medewerkers uitgedrukt in FTE is in een vastgesteld jaar, zorgt BZK ervoor inzicht te genereren in de trend van de reductie voor een organisatie die in beweging is.

3.3 Doelstellingen zakelijke mobiliteit (scope 1, 2 en 3)

Uit de CO₂-footprint (niveau 3) van 2023 blijkt dat 27% van de CO₂-uitstoot voortkomt uit onze zakelijk mobiliteit. De volgende Rijksbrede ambities zijn van toepassing:

Halveren van de CO₂-uitstoot van de zakelijke mobiliteit in 2030 (t.o.v. 2016).

Als onderdeel van het ambitieplan verduurzaming bedrijfsvoering BZK⁵ is een zakelijke mobiliteit CO₂-footprint opgenomen welke uitgaat van 2016 als basisjaar. De analyse geeft weer dat het om 11.363 ton CO₂-uitstoot in 2016 gaat, voortkomend uit zakelijke mobiliteit. Uitgaande van de halveringsambitie in 2030, komt dit neer op 5.682 ton in 2030. Kijkend naar

⁵ Separaat beschikbaar.

de 2023 CO₂-footprint cijfers (4.821 ton) lijken we deze doelstelling al behaald te hebben, woon-werk verkeer moet echter nog meegenomen worden⁶.

In 2020 bestaat minimaal 20% van het wagenpark uit zero emissie auto's en in 2028 is het wagenpark volledig zero emissie.

Eind 2020 is het percentage van 20% bereikt bij BZK. Einde 2021 ligt dat percentage al op 29%. In 2023 is door internationale leveringsproblemen het percentage niet noemenswaardig gestegen. Voor 2024 staat een groot aantal orders uit en verwacht BZK hier een grote stap voorwaarts te zetten. De verwachting is dat de doelstelling behaald kan worden als het huidige beleid wordt vastgehouden.

⁶ Wordt bij de co2-footprint op trede 4 meegenomen.

4 Overzicht reductiemaatregelen

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste maatregelen opgenomen die we treffen om de reductiedoelstelling te behalen. Een overzicht van alle maatregelen is opgenomen in Bijlage B.

Bij het formuleren en vaststellen van de maatregelen zijn doelstellingen zoals benoemd in hoofdstuk 3 als uitgangspunt genomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen die Rijksbreed worden genomen, maatregelen die op concernniveau worden genomen en maatregelen die op dienstniveau worden genomen.

4.1 Maatregelen energie & vastgoed

BZK maakt gebruik van 231 huisvestingslocaties in Nederland. Het gaat om panden die voor het grootste gedeelte in beheer zijn van het RVB. KR heeft in Caribisch Nederland huisvestingslocaties in eigen beheer.

RVB panden

Verduurzamingsmaatregelen gericht op het dienstverleningsgebied van het RVB zijn in dit plan opgenomen. De maatregelen voor het vastgoed zijn vastgelegd in de routekaart kantoren: [Routekaart stelsel Kantoren | Richtlijn | Rijksvastgoedbedrijf](#). Een elftal panden in het beheer van het RVB (zoals de panden van BZK2, het RVB in Assen dat inwoont bij de rechtbank, en archiefgebouwen) zijn niet onderdeel van dit stelsel, maar volgen een soortgelijke aanpak. Er wordt conform reguliere sturingslijn gehandeld: per portefeuille zijn de desbetreffende gebruikers betrokken. Voor kantoren vervult DGDOO (onderdeel van BZK) de opdrachtgeversrol namens alle gebruikers.

Het RVB maakt gebruik van een mix aan maatregelen geïnspireerd door de Trias Energetica:

1. Energie besparen: isoleren, actief sturen op energieverbruik, optimalisatie en verduurzamen van installaties en verlichting verduurzamen (scope 2)
2. Opwekken van hernieuwbare energie op en rond de eigen gebouwen: Zon op dak, installeren, optimaliseren en koppelen van WKO installaties, actieve bijdragen aan gebiedsoplossingen voor duurzame warmte (scope 2).
3. Groen inkopen: Inkopen van groene stroom in NL opgewekt (indien mogelijk op eigen terreinen) (scope 2), inkopen groen gas (scope 1).

Belangrijke uitgangspunten voor energiebesparing bij vastgoed, voortkomend uit de routekaart aanpak zijn:

- We sturen op de einddoelen van 2050 (reductie 95% CO₂) en verduurzamen zoveel mogelijk op natuurlijke momenten van ons zelf of de omgeving, tenzij wetgeving ons dwingt om tussentijds stappen te zetten. Hiermee beperken we kosten, verspillen we geen materialen, maken we geen onnodig gebruik van capaciteit en beperken we overlast voor gebruikers.

- Sturen op einddoelen betekent dat we bij grootschalige renovatie ons richten op een pand dat voldoet aan de eisen van 2050, zodat er niet nog extra stappen dienen te worden gezet.
- De routekaart en de effecten ervan gaan zowel over het eigendomsdeels, als huurdeel van de portefeuille.
- Daarbij hanteert het RVB 'we doen het duurzaam, of we doen het niet'.

Maatregelen (scope 2):

- Uit analyse blijkt dat bij specialty panden vooral groene stroom van Europese bodem wordt ingezet in plaats van Nederlandse. Als gevolg van niet expliciet te bewijzen oorsprong, wordt dit echter als grijze stroom beoordeeld. RVB zoekt in afstemming met de desbetreffende pandgebruikers (belangrijkste zijnde Doc-direkt en BZK2) en met Categoriemanagement Energie naar oplossingen.
- CM Energie gaat beter informeren over het CO₂-uitstoot verschil (conform CO₂PL eisen) tussen groene stroom van Nederlandse en Europese oorsprong.
- Energiegebruik loopt in de meeste gevallen terug (met uitzondering van stijging bij BZK2 panden als gevolg van een uitbreiding). Een toegespitste verduurzamingstrategie gericht op specialty panden (Doc-Direkt, BZK2, NCG) en niet-RVB panden (KR) is nog niet tot stand gekomen.

Voor specialty pandgebruikers geldt een gedeelde verantwoordelijkheid met het RVB (uitwerking vindt o.a. plaats in de jaaropdracht RVB).

Voor de panden in beheer bij DG KR is nog geen volledig inzicht in verbruik voorhanden. Dit betreft een aandachtspunt voor de komende periode.

4.2 Maatregelen zakelijke mobiliteit⁷

Bij het formuleren en vaststellen van de maatregelen zijn het ambitieplan en Manifest en de rijksbrede doelstellingen als basis gebruikt en ligt de focus op de grootste bronnen van CO₂-uitstoot.

Bestaande maatregelen:

De bestaande algemene maatregelen gericht op zakelijke mobiliteit (scope 1, 2 en 3) zijn:

1. Uitvoering van scenario "het goede voorbeeld" en specifieke maatregelen voortkomend uit het maatregelenpakket (zie bijlage B).
2. Norm van minimaal 5% per jaar CO₂-uitstoot reduceren.

4.2.1 Vliegen (scope 3)

In 2019, 2020 en 2021 komt de zakelijke mobiliteit CO₂-uitstoot met name voort uit vliegen en het wagenpark. Voor ons vliegen geldt dat ruim 90% van de uitstoot ter herleiden is tot twee BZK-organisatieonderdelen, namelijk BZK2 en KR.

Inzake KR geeft de CO₂-uitstoot analyse weer dat vooral intercontinentaal vliegen en uitzendingen⁸ de uitstoot veroorzaken. In afstemming met KR is

⁷ Woon-werkverkeer met de auto is ook een aandachtsgebied, maar op basis van de CO₂PL methode valt dit onder laddertrede 4 en heeft daarmee geen specifieke maatregelen gekregen.

⁸ Waarbij als gevolg van stationering in het buitenland ook vliegvoorzieningen gelden voor familie.

een toegespitste aanpak voorzien, waarbij binnen de context van het internationaal georiënteerde werkveld van KR⁹, gezocht wordt naar verduurzamingsmogelijkheden.

Hiernaast is gezien de specifieke taak van BZK2, informatiebeveiliging en geheimhouding aan de orde. Conclusie luidt dat toegespitst nader onderzoek nodig is om inzicht te krijgen in CO₂-uitstoot oorsprong om benodigde maatregelen vast te kunnen stellen. Met de duurzaamheidscommunity wordt middels de werkgroep duurzaam reizen onderzocht welke handvatten binnen het bestaande beleid bestaan om te sturen op een reductie van het aantal vluchten.

Maatregelen

- De BZK duurzaamheid community had de afspraak uiterlijk per eind 2022 een concrete aanpak op voor bewuster en duurzamer vliegen op te stellen, op basis van beschikbare kennis en good practices zoals bij IenW/RWS en/of EZK/RVO. Hierbij pakken de leden van KR en BZK2 een prominente rol. Door de wisseling van contactpersonen is dit niet gerealiseerd. Dit zal in 2023/2024 extra aandacht vergen. Daarbij worden de eerder vastgestelde afspraken meegenomen:
 - DGKR start met de ontwikkeling van een aanpak van duurzaam reizen gericht op het vergroten van bewust vliegen door medewerkers.
 - BZK2 voert een CO₂-footprint uit gericht op haar eigen organisatie en brengt passende maatregelen in kaart.

4.2.2 Wagenpark (scope 1 en 2)

Verschillende BZK-organisatieonderdelen hebben een wagenpark, waarvan FMH het wagenpark ook inzet voor dienstverlening aan overige departementen. De CO₂ voortkomend uit deze voertuigen is, in overleg met de andere departementen, onderdeel van huidige BZK CO₂-footprint.

De ambitie om in 2020 20% van (het gezamenlijke) BZK-wagenpark te elektrificeren is behaald door BZK. Vervolgambitie luidt om per 2028 100% zero-emissie wagenpark gerealiseerd te hebben. BZK werkt samen met beleidsverantwoordelijk departement IenW om tussendoelen te stellen, toewerkend naar 100% in 2028. Een passende laadinfrastructuur is randvoorwaardelijk voor de realisatie: de huidige laadvoorziening is gebaseerd op 4% van alle parkeerplaatsen.

Maatregelen:

- Niet-zero emissie voertuigen worden niet meer aangeschaft of geleased, uitzonderingen enkel op basis van comply or explain principe.
- Samenwerking wagenparkbeheer BZK is georganiseerd en gecoördineerd vanuit BZK Bedrijfsvoering (onderdeel van clusterdirectie M&M).
- In samenwerking met RVB en overige Rijksonderdelen wordt onderzocht hoe de laadinfrastructuur verder kan worden uitgebreid.

4.2.2 Prive auto gebruik en OV (scope 3)

⁹ Reizen naar de Caribische delen van het Koninkrijk is noodzakelijk om de kerntaken van DGKR te kunnen uitvoeren.

Bestaande maatregelen gericht op zakelijke mobiliteitsvormen blijven van kracht. Denk aan:

- Conform het Rijks reisbeleid gebruiken we bij langere afstanden binnen Europa in principe de trein in plaats van het vliegtuig.
- Medewerkers hebben de gelegenheid om gebruik te maken van leasefiets voorzien en aanwezige fietspool.
- Reductie reisdreigingen door thuiswerken/ hybride werken.
- Het stimuleren van het gebruik van ov en fiets, door bijvoorbeeld aanpassing parkeerbeleid of reisvergoeding. Onder andere middels de nieuw vastgestelde mogelijkheden in de CAO.

Uit de CO₂-uitstoot analyse van 2021 bleek dat met name bij het RVB de uitstoot inzake prive auto gebruik hoog is. Door een nieuwe ontsluiting van gegevens is dit percentage voor 2022 en 2023 niet vast te stellen, wel is afgesproken dat op basis van deze eerdere berekeningen ook het RVB deel neemt aan de werkgroep duurzaam reizen.

Maatregel:

RVB is gestart met een eigen aanpak duurzaam reizen, met name gericht op reductie van zakelijk gebruik van prive auto's. De resultaten daarvan worden in 2025 nader onderzocht.

Duurzame hardware

Bestaande maatregelen gericht op inkoop van duurzame hardware zijn gerealiseerd. Mede daarom de aanbeveling om SSC-ICT als dienstverlener te verzoeken om in samenwerking met categoriemanagement Digitale Werkplek Rijk, beschikbare rapportage inzake duurzame hardware in te gaan zetten om klanten te informeren en duurzame keus te stimuleren. Rijksbreed is hiervoor een programma duurzame digitalisering in gang gezet, waarbij samengewerkt wordt aan verduurzaming van dit, nog deels onderbelichte, aspect op verduurzaming van onze bedrijfsvoering.

4.3 Effect doelstelling en maatregelen in 2025

In het CO₂-managementplan dient een kwantitatieve doelstelling inclusief doeljaar en referentiejaar geformuleerd te worden, waarbij het effect op scope 1, scope 2 en scope 3 apart wordt benoemd. In onderstaand overzicht is per maatregel een schatting opgenomen van de beoogde effecten, gebaseerd op aannames.

Doelstelling	Maatregel	Aanname	Effect in CO ₂ (ton)
Scope 1 en 2			
Elektrificatie wagenpark: 100% in 2028	Nieuwe voertuigen zijn zero emissie.	In 2025 FMH en UBR naar 70% zero emissie Overige wagenparken op 40%	2021: 2087 2025: 860
	"Comply or explain" en onderzoek naar laadinfrastructuur	Laadinfrastructuur gaat naar 20% in 2024	
Doelstelling	Maatregel	Aanname	Effect

Scope 2			
Elektriciteitsverbruik 100% groen in 2030	In samenwerking met RVB onderzoek naar kansen tot versnelde vergroening	Panden Doc-direkt kunnen versneld vergroend worden (0% naar 90% in 2025) en kantoorstelsel panden in gebruik door BZK van 72% naar 90%	In CO ₂ (ton) 2020: 877 en 2134 2025: 88 en 213
In 2030 is het energieverbruik van het Rijksvastgoed gehalveerd ten opzichte van 2008.	RVB voert renovaties uit en neemt in lijn met routekaart aanpak en wettelijk eisen verduurzaming door.	Door toepassing van energiezuinige apparatuur maar ook door afname van toegepaste m ² kantoorruimte neemt energieverbruik met 10% in 2025.	In gWH elektriciteit 2021: 32,3 2025: 23,8

Doelstelling	Maatregel	Aanname	Effect
Scope 3 (business travel)			
Halvering CO₂ zakelijke mobiliteit in 2030	BZK past scenario het scenario "het goede voorbeeld" toe.	2 dagen thuiswerken wordt norm in 2022 (-20% minder OV en woon/werk (niveau 4 ladder)	In CO ₂ (ton) 2021: 4957 2025: 4500
		Travelpoint in 2024 wordt succesvol geïmplementeerd bij BZK (-5% vliegen)	
		<i>Zero emissie wagenpark (-40% CO₂ in 2025) – zie scope 1</i>	
	KR bewustwording campagne / doorvoering bewust duurzaam vliegen.	Bewust intercontinentaal vliegen wordt norm in 2023 (-10% uitstoot vliegen in 2025)	
	BZK2 onderzoek en maatregelen	BZK2 voert duurzaam vliegen beleid door binnen eigen bedrijfsvoering (-5% vliegen)	

Het overzicht gaat uit van een gematigd positieve uitvoering van de aanpak. Aanvullende conclusie luidt dat zelfs indien alle huidige gestelde (tussen)doelen volledig gerealiseerd worden, dit niet zal leiden tot een klimaatneutrale bedrijfsvoering zonder compensatie toe te moeten passen. Vanuit het groeimodel zal de komende jaren stelselmatig aanvullende informatie ten aanzien van de CO₂ uitstoot op bedrijfsvoeringsonderdelen worden toegevoegd om het inzicht in deze opgave te vergroten. Op basis van de herijking van de footprint welke in 2024 staat gepland, zal in december 2024 een trendanalyse worden opgeleverd waarmee inzichtelijk wordt gemaakt waar BZK op dit moment staat.

4.4 Bewustwording en gedragsverandering

Bewustwording is een andere belangrijke categorie van maatregelen. Daarmee benadrukken we de eigen invloed van onze medewerkers: iedereen kan een steentje bijdragen, bijvoorbeeld door hoe je kiest om te reizen en door hoe we onze gebouwen gebruiken. Het BR besluit van maart 2021 geeft op dit vlak richting: startend op niveau 3 (reductie van onze eigen uitstoot) doen we zoveel mogelijk met bestaande middelen. Op basis van samenwerking binnen BZK bundelen we initiatieven en werken ze veel

mogelijk samen. Q4 2023 en Q1 2024 zal met de duurzaamheidscommunity aandacht worden besteed aan een overkoepelend communicatieplan met aandacht voor de verschillende onderdelen. Doel daarbij is het eigenaarschap op deze opgave te vergroten.

Een belangrijke maatregel om anderen bewust te maken is goede voorbeelden uitdragen, vanuit de organisatie en de directie, maar ook door ambassadeurs binnen de diverse afdelingen. Deze aanpak zal onderdeel worden van het geüpdatet communicatieplan.

4.5 Financiering

Om de verduurzamingsmaatregelen succesvol tot uitvoer te brengen is financiering nodig. De huidige maatregelen worden grotendeels uit de bestaande budgetten van de betreffende afdelingen en programma's gefinancierd, of zijn onderdeel van al bestaande getroffen voorzieningen. Onderstaand overzicht gaat uit van niveau 3 gerelateerd maatregelen.

Implementatie CO₂PL en facilitering uitvoering maatregelen

Voor het onderhouden van het certificaat en de PDCA-cyclus en ondersteuning richting certificering voor niveau 4 en 5 is in 2022 en 2023 jaarlijks € 40.000 nodig en vanaf 2024 naar schatting € 25.000 per jaar. Hierin zitten kosten zoals contributie van SKAO (beheerder van de CO₂-prestatieladder), kosten voor de certificerende instelling en ondersteuning maar ook het datamanagementsysteem. Deze kosten zijn in 2023 gedekt in de begroting door directie Mensen en Middelen. Voor 2024 is aanvullend budget nodig om ervoor te zorgen dat conform de vereisten op trede 4, voldoende aandacht aan het voeren van een externe dialoog op duurzaamheid kan worden besteed.

Vastgoed

Het verduurzamen van onze huisvesting is onderdeel van dienstverlening van het RVB. Investeringskosten zijn vanuit de bestaande sturingslijn voorzien als onderdeel van tariefafspraken. Hiermee wordt in panden geïnvesteerd in maatregelen op weg naar betere energieprestaties in lijn met gestelde ambities.

De routekaart aanpak haakt in op de logische momenten in het onderhoud van de betreffende panden en gaat om bijvoorbeeld vervanging van ramen, aanbrengen LED-verlichting, gebruik van duurzame materialen bij vervanging en vervangen/optimaliseren van de installaties. Naast een lagere energierekening kan het ook zo zijn dat door de juiste keuzes en investeringen in duurzamere materialen dat de onderhoudskosten lager worden. Gericht op specialties is specifieke aanpak nodig. RVB voert dit uit in afstemming met de desbetreffende pandgebruikers. Dit kan leiden tot maatwerk, waarbij eventuele aanvullende kosten ten laste komen van de pandgebruiker.

Mobiliteit

Het is lastig in te schatten in hoeverre de verduurzaming van het wagenpark om extra investeringen vraagt. Een bepalend gegeven is een passende laainfrastructuur. De huidige voorziening is 4%. Een aanvullende investering zal nodig gaan zijn in de toekomst.

Gedrag

Door verbeterd inzicht in de (energie)gegevens en door aandacht voor bewustwording en gedragsverandering kunnen, zonder het nemen van fysieke maatregelen, financiële meevallers ontstaan. Bijvoorbeeld doordat aansluitingen nog onterecht staan geregistreerd en kunnen worden afgesloten of door duurzamer en daarmee vaak goedkoper te vliegen. Door beter inzicht in energie kan ook beter gestuurd worden op het energieverbruik. Wel vereist trede 4 op de CO₂ prestatieladder een inspanning op het voeren van een dialoog met externe deskundigen. De vereisten die hiermee gemoeid Het idee is dat hier geen aanvullende middelen nodig zijn.

Samengevat: de inschatting is dat er veel bereikt kan worden binnen de bestaande kaders van de begroting. Aandachtspunt betreft de laadinfrastructuur.

4.6 Samenvatting reductiemaatregelen

Uit bovenstaande blijkt dat de grootste impact in het behalen van de reductiedoelstelling wordt gerealiseerd door de volgende maatregelen (startend met de grootste te behalen impact):

- Het verduurzamen van ons zakelijk vliegen (grootste impact te behalen op basis van maatwerk aanpak bij KR en BZK2).
- Verduurzamen van en besparen in de panden (routekaart aanpak RVB, verbetering inzicht in CO₂-uitstoot van resterende panden).
- Vergroenen van onze energie-inkoop en toepassing groene stroom in onze panden.
- Verduurzamen wagenpark en stimuleren alternatieve vormen van vervoer (doorlopend).
- RVB start met aanpak duurzaam reizen, met name gericht op reductie van zakelijk gebruik van privéauto's.
- Met aandacht voor duurzame digitalisering wordt aandacht besteed aan onze digitale footprint. Deze wordt in 2025 verder inzichtelijk gemaakt.

Niet elke maatregel draagt evenveel bij aan de totale reductie, omdat ook niet elke categorie een even grote bijdrage heeft aan de totale footprint.

5 Stuurcyclus CO₂-management

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:



De duurzaamheidscoördinator, onderdeel van afdeling Bedrijfsvoering binnen directie Mensen en Middelen, is faciliteert de dienstonderdelen vertegenwoordigd in de duurzaamheid community.

5.1 Verduurzaming in P&C cyclus

De stuurcyclus wordt periodiek doorlopen en sluit aan op de BZK Planning & Control (P&C) cyclus. De cyclus omvat de Bedrijfsvoering rapportage, de SG/DG gesprekken en de Viermaandsrapportage (VMR) voor de uitvoeringsorganisaties.

De BZK P&C cyclus gaat op jaarbasis uit van drie afstemmomenten, namelijk maart, juni en oktober. De CO₂PL methode gaat uit van een tweejaarlijks rapportagemoment (juni en december)

Als best passende verbinding wordt gezien om de footprint over het gehele jaar in de 1^e en 3^e VMR op te nemen, waarbij middels de stuurgroep de voortgang in de PDCA cyclus voor de CO₂ PL wordt gehandhaafd.

PDCA Verduurzaming

Eind juni Directeuren Bedrijfsvoering Overleg met verduurzaming op de agenda:

- Volledig dossier CO₂ footprint hele jaar (ervoor)

December Directeuren Bedrijfsvoering Overleg verduurzaming:

- Energiebeoordeling eerste half jaar

5.1 Verantwoordelijkheden

De diverse documenten die onderdeel uitmaken van het CO₂-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.

Producten	Inhoud	Actualiseren	Gremium
Energiebeoordeling <i>check-act</i>	Inventarisatie energieverbruikers, mogelijke reductiemaatregelen	Jaarlijks (juni)	Directeuren Bedrijfsvoering Overleg SG/DG gesprekken BR BV via Stuurmuur
Emissie inventaris, periodieke rapportage <i>check</i>	Energiestromen, CO ₂ footprint. Beschrijving trends, voortgang en analyse maatregelen en communicatie.	Halfjaarlijks (juni, december)	Directeuren Bedrijfsvoering Overleg SG/DG gesprekken BR BV via Stuurmuur
Kwaliteitsmanagementplan <i>act-plan</i>	Procedures voor opstellen emissie inventaris	Jaarlijks (december)	Directeuren Bedrijfsvoering Overleg
Communicatieplan <i>act-plan</i>	Stakeholderanalyse, communicatie doelen, -planning en –middelen	Jaarlijks (december)	Directeuren Bedrijfsvoering Overleg

CO₂-management plan <i>act-plan</i>	Organisatorische en operationele grenzen. Reductiemaatregelen, verantwoordelijken hiervoor, deelname aan initiatieven	Jaarlijks (december)	Directeuren Bedrijfsvoering Overleg
Interne audit <i>check</i>	Controle of het systeem en de uitvoering voldoet aan de eisen, identificeren van kansen voor verbetering	Initieel en daarna jaarlijks	Directeuren Bedrijfsvoering Overleg
Directiebeoordeling (verslag of notulen) <i>Check-act</i>	Directiebeoordeling met als input: de periodieke rapportage, de interne audit en de externe audit, en als output: eventueel bijstellen van het energie-management programma en kwaliteitsmanagementplan	Jaarlijks (december)	Directeuren Bedrijfsvoering Overleg
Externe audit <i>check</i>	Externe controle of het systeem en de uitvoering voldoet aan de eisen, identificeren van kansen voor verbetering.	Jaarlijks (maart)	Directeuren Bedrijfsvoering Overleg

CO₂PL-verantwoordelijken

Het Directeuren Bedrijfsvoeringsoverleg ziet als stuurgroep verduurzaming toe op de implementatie en realisatie/uitvoering van de reductie doelstellingen. De uiteindelijke opgaaf wordt gerealiseerd onder verantwoordelijkheid van de BR.

Voor faciliteren van alle acties is er onder Directie Mensen en Middelen een duurzaamheidscoördinator. Met het team stimuleert deze, in samenwerking met koplopende BZK-organisatieonderdelen, integrale samenwerking binnen BZK door het opzetten en faciliteren van een werkgroep, genoemd de 'BZK-duurzaamheid community'. Het doel van deze community omvat alle BZK-onderdelen bij te staan bij de eigen verduurzamingsopgave.

Besluiten over maatregelen worden genomen binnen de reguliere sturingslijnen. Zo worden binnen VBR, gericht op de Shared Service Organisaties, toegezien op verduurzaming conform besluiten genomen over doelen, maatregelen en middelen.

Monitoring en meting

Als onderdeel van de stuurcyclus wordt halfjaarlijks de benodigde data verzameld om de emissie-inventaris en CO₂-footprint op te stellen. Deze vormt input voor de periodieke rapportage, communicatie-uitingen, interne audit en directiebeoordeling.

Afwijkingen, corrigerende en preventieve maatregelen

Op basis van de periodieke rapportages en 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.

6 Verder klimmen op de ladder

Het ambitieplan verduurzaming Bedrijfsvoering is in maart 2021 door de BR vastgesteld en heeft geleid tot het doorvoeren van een stapsgewijze aanpak waarbij drie aspecten zijn onderkend, maar ook een gewenste volgorde; starten met *verduurzaming van de eigen bedrijfsvoering*, doorgroei naar *ketenverduurzaming*¹⁰ en als laatste stap *doorvertaling relevant beleid* naar ook onze eigen organisatie.

In maart 2022 is certificering op CO₂PL trede 3 (eigen bedrijfsvoering) gerealiseerd en in juni 2022 is de basis voor de vervolgstap gelegd. Deze certificering is januari 2023 bekrachtigd.

Aangezien de CO₂PL-methode uitgaat van één audit en certificeringproces, is noodzakelijk dat de uitwerking en rapportage in goede samenhang plaats vindt, gericht op zowel de eigen bedrijfsvoering en de ketenverduurzaming. Hierbij wordt benodigde periodieke datawerving, -transformatie en rapportage gezien als een generiek aspect dat in uitvoering wordt onderbracht bij M&M\BV-regie. De faciliterende teams gericht op het directeuren BV overleg en MT VBR werken samen met deze generieke voorziening om algehele CO₂PL-uitvoering in goede banen te leiden.

Implementatie CO₂PL trede 4

- Voor RVB geldt dat ketenverduurzaming gericht is op *energieverduurzaming*. En bij FMH staat *catering* centraal. De CO₂PL-methode wordt uitgaande van huidige trede 3 aanpak als complementair gezien. Het maakt mogelijk om behaalde resultaten op een gedegen manier inzichtelijk te maken en te kunnen uitdragen.
- Het toewerken naar ketenverduurzaming bij alle onderdelen van BZK is daarbij het uitgangspunt. Op basis van de spendanalyse uit 2021 is bepaald dat die onderdelen waar de meeste uitstoot wordt gegenereerd (RVB en FMH) als eerste zelfstandig toewerken naar het opstellen van deze ketenanalyses.
- Naast de ketenanalyse wordt in verband met de doelstellingen uit het klimaatakkoord gekozen voor een groeimodel van de CO₂ Footprint. Daarbij zullen in eerste instantie per 2023 de CO₂ uitstoot van het woon-werkverkeer (conform afspraken uit de Coalitie Anders Reizen) en de ICT hardware worden toegevoegd. Waar gegevens van eerdere jaren beschikbaar zijn, zullen deze worden ingevoegd.
- Ten slotte gaat BZK aan de slag met een structurele dialoog met een expert van buitenaf. Hiermee wordt het gesprek over verdere verduurzaming gefaciliteerd.

¹⁰ Denk aan ketenverduurzaming in de context van uitvoeringsorganisaties in het bijzonder, shared services organisaties welke duurzame totstandkoming van diensten en producten maar ook het duurzaam gebruik, centraal stellen. (meer informatie: ambitieplan BZK, maart 2021)

Bijlage A - Energiebeoordeling

De Energiebeoordeling beschrijft het algemene energieverbruik en meest significante energiestromen binnen het ministerie van Binnenlandse Zaken.

Dit verslag geeft invulling aan eis 2.A.3 van de CO₂-Prestatieladder, wordt elk jaar bijgewerkt en levert input voor het CO₂-managementplan, in het bijzonder voor de selectie van maatregelen. De meest materiële emissies, zoals bepaald in de energiebeoordeling, zijn gebruikt om de reductiedoelstellingen vorm te geven.

De reductiemaatregelen in hoofdstuk 4 beschrijven in hoofdlijnen welke maatregelen er getroffen worden om deze reductiedoelstellingen te behalen binnen de gehele organisatie. In bijlage B is een uitgebreid overzicht uitgewerkt met de te nemen reductiemaatregelen.

Organisatieonderdelen

Tabel 1 geeft een overzicht van de organisatieonderdelen die onder deze Energiebeoordeling worden meegenomen, zoals vastgesteld in de Organisatorische Grenzen.

Organisatie (onderdeel)	Afvaardiging in BZK Duurzaamheidscommunity
BZK2	Karin Atsma / Vacature
DG KR	Irene Cchung / Vacature
FMHaaglanden	Emelieke Huisman
RVB	Rommie van Rossem/ Maartje Snijders
SSC-ICT	Romano Nagesar
Logius	Rachel Kuijlenberg
RvIG	Paulien Jagt-Roffel
RBL	Maarten Valk
ODI	Geen afvaardiging
RIS / CDI Office op MVOI	Rozemarijn Everts
OBenF	Martin Swikker
OenP Rijk	Germaine Beers
Rijksorganisatie voor Informatie Huishouding	Arnoud Gazan
Dienst Huurcommissie	Geen afvaardiging

Factoren die het energieverbruik beïnvloeden

In deze Energiebeoordeling wordt het energieverbruik gerelateerd aan factoren die het energieverbruik waarschijnlijk hebben beïnvloed. Het

energieverbruik is waar mogelijk vastgesteld op basis van maand- en jaarfacturen en op basis van energieoverzichten van leveranciers. Bij het opstellen hiervan is gebruik gemaakt van de verkregen verbruiksgegevens. Voor de analyse is het energieverbruik in 3 categorieën uitgesplitst: Elektriciteit, Verwarming en Zakelijk reizen. Passend binnen scope 1,2 en 3 (business travel) conform het GHG (zie paragraaf 2.1).

Grootste bijdragers voor energieverbruik		Eenheid	Volume 2023	Totale CO ₂ -uitstoot (ton) 2023	Totale CO ₂ -uitstoot (ton) 2022	% verschil
Scope 1	Wagenpark	[liter diesel]	163.706	533	645	-17%
		[liter benzine]	265.218	748	819	-9%
		Overig		3	1	200%
	Verwarmen - Aardgas	[m ³]	876.702	941	744	26%
Scope 2	Elektriciteit gebouwen	[kWh] (NL Groen)	28.528.137	0	0	0%
		[kWh] (Grijs)	30.841.651	11.288	11.184	1%
	Verwarmen - Stadswarmte	[GJ]	41.814	702	740	-5%
	Wagenpark (elec)	[kWh] (Grijs)	505.611	231	227	2%
Scope 3	Prive auto's	[km]	5.299.984	1.023	966	6%
	OV	[km]	16.635.365	136	48	183%
	Vliegen	[km]	13.421.307	2.148	2.078	3%
Totaal				17.753	17.452	

Tabel 3 - Vergelijking uitstoot 2022 en 2023

Het departement heeft niet alleen te maken met RVB als pandbeheerder, ook DGKR draagt verantwoordelijkheid voor panden in gebruik door BZK op Caribisch Nederlands grondgebied. Het gebruik is ingeschat daar waar de benodigde gegevens niet voor handen waren. De uitstoot van categorie zakelijke verkeer is opgesplitst in de grootste 'verbruikers'. Wagenpark (Bedrijfsauto's), km privéauto's, OV kilometers en zakelijke vliegtrips.

De gezamenlijk CO₂-uitstoot van BZK is in 2023 met 2% toegenomen van 17.452 ton naar 17.753 ton. In Tabel 6 is voor de meeste factoren een stijgende trend te zien. CO₂-uitstoot als gevolg van toenemende mobiliteit zorgt voor een percentuele en absolute stijging van het totaal. Daarnaast is de stijgende factor voor CO₂ uitstoot op gas en OV een factor die meespeelt.

Energiestroom	Jaarverbruik 2023 (kWh)	Aandeel in footprint	CO ₂ -uitstoot (kiloton)
Elektriciteit			
RVB - Kantorenstelsel (15 gebouwen)	10.373.481	25%	2.799
RVB - Specialty: RvIHH (5 panden)	1.376.820	5%	536
RVB - Specialty: BZK2	17.353.699	70%	7.913
RVB - overige specialities:	6.110.476	0%	40
Totaal	35.214.475		11288

Tabel 4 - Jaarverbruik 2023 – Elektriciteit

Elektra

BZK heeft in 2023 een energieverbruik van ruim 35 miljoen kWh. Het elektriciteitsverbruik van de kantorenstelsel panden is ten opzichte van 2022 nagenoeg gelijk gebleven met een stijging van 1%. Het elektriciteitsverbruik komt voort uit het laten functioneren van installaties, apparaten en serverruimten. Het verbruik van specialty panden laat een wisselend beeld zien. Het relatief hoge verbruik heeft daarbij voornamelijk te maken met de aanwezigheid van datacentra op 2 van deze specialty locaties.

Er wordt door meerdere panden gebruik gemaakt van groene stroom (oorsprong Nederlands grondgebied), wat de uitstoot heeft teruggebracht ten opzichte van 2019. In maart 2022 heeft de stuurgroep verduurzaming BZK de strategie over groene stroom vastgesteld. Het uitgangspunt luidt toewerken naar eigen groene stroomproductie. Per 2024 gaat het overschot voortkomend uit "Maasvlakte2"¹¹ hier ten behoeve van de Rijksdienst in voorzien. In de tussentijd worden geen aanvullende groene stroom certificaten (van Nederlandse bodem) gekocht.

In 2022/2023 is de verbruiksdata gecontroleerd. Daarbij is het aantal schattingen of extrapolaties, als gevolg van het ontbreken van bijvoorbeeld smartmeters¹², teruggebracht. Als gevolg van nieuw ontsloten data zal de footprint voor de periode 2019-2021 worden herijkt. Een eerste doorkijk in de gegevens laat zien dat voor de kantoorpanden over de totale periode een reductie van het absolute gebruik kan worden vastgesteld.

Verwarmen – Aardgas en Stadswarmte

Onderscheid wordt gemaakt tussen het verwarmen van panden met aardgas en stadswarmte. De panden in het beheer van het RVB liggen verspreid door Nederland, met ieder gebied zijn eigen mogelijkheden tot verwarmen. Aardgas heeft in 2023 een aandeel van 5% in de footprint. Het aandeel van

¹¹ Zie <https://www.windparkmaasvlakte2.nl/>

¹² Een elektriciteit of gas verbruiksmeter welke op afstand is uit te lezen.

aardgas georiënteerde verwarming in relatie tot de totale footprint is met is 1% (197 ton) toegenomen. Het absolute verbruik is gedaald van 453.969 m³ naar 452.568 m³. De stijging in de CO₂ uitstoot is toe te wijzen aan de nieuwe WTW factor waarmee de uitstoot wordt berekend. Door de import van gas, is deze factor in Nederland gestegen.

Energiestroom	Jaarverbruik 2023 (m ³)	Aandeel in footprint	CO ₂ -uitstoot (kiloton)
Aardgas			
RVB - Kantorenstelsel (gebouwen)	169.018	46%	499
RVB - Specialty: RvIHH (5 panden)	143.953	27%	299
RVB - Specialty: BZK2	58.696	11%	122
RVB - overige specialities:	80.902	15%	168
Totaal	452.568		1088

Tabel 5 - Jaarverbruik 2023 – Verwarming aardgas

Ook voor gas gebruik geldt dat smartmeters in sommige gevallen niet beschikbaar zijn. In afstemming met de pandbeheerders en energieleveranciers zijn geconstateerde verschillen ten opzichte van vorige jaren herijkt. Voor de footprint voor 2019-2021 zal deze nieuwe berekeningswijze worden toegepast.

Maatregel:

Het RVB heeft groen-gas certificaten welke op dit moment worden toegewezen aan specifieke gebruikspcelen. Op dit moment kan deze activiteit door de gekozen administratieve wijze van het RVB nog niet van toepassing worden verklaard op de berekening van de uitstoot. Het RVB onderzoekt samen met DGDOO op welke wijze deze maatregel van toepassing kan worden verklaard op (een deel van) het gebruik van de verschillende afnemers van het RVB.

Energiestroom	Jaarverbruik 2023 (GJ)	Aandeel in footprint	CO ₂ -uitstoot (kiloton)
Elektriciteit			
RVB - Kantorenstelsel	19.854	100%	740

Tabel 6 - Jaarverbruik 2021 – Stadswarmte

Stadswarmte beslaat in 2023 en 2022 4% van de totale CO₂-uitstoot. Zes van de gebouwen waar BZK gehuisvest is als onderdeel van het kantorenstelsel, worden verwarmd door stadswarmte. Voor het berekenen van de CO₂-uitstoot van stadswarmte is op basis van de energiemix een emissiefactor samengesteld. De stadswarmte wordt op dit moment nog grotendeels op basis van gasgestookte installaties opgewekt. De gemeente

Den Haag is echter zeer actief om dit netwerk te vergroenen middels geothermie, en meer restwarmte. Het RVB draagt hier actief aan bij en helpt waar mogelijk om de businesscase gunstiger te maken en levert capaciteit en expertise middels het project Energie Rijk Den Haag om de stadswarmte in de binnenstad verder te vergroenen. Ook in het centrum van Arnhem (waar een van de RVB kantoren zich bevindt) werken we aan een gebiedsoplossing voor de warmte vraag. Op zich is het gunstig en in de strategie van het RVB dat al zo veel panden van BZK van het gas af zijn. Het vergroenen van stadswarmte netten biedt veel meer mogelijkheden, dan alleen oplossingen per pand.

Om het gebruik van aardgas en stadswarmte te verminderen werkt het RVB aan het energiezuiniger maken van de panden, en installeert het WKO's waar mogelijk. Op dit moment hebben 5 panden een eigen WKO. Daarnaast werken we ook in de Haagse binnenstad aan het maken van WKO ringen samen met andere partners om warmte en koude die over is van onze panden beter te verdelen, zodat we ook minder stadswarmte nodig hebben in de panden zonder WKO.

Zakelijke mobiliteit

Energiestroom Jaarverbruik 2023		Aandeel in footprint (kiloton)	CO ₂ -uitstoot
Zakelijke Mobiliteit			
wagenpark	[liter diesel]	163.706	533
wagenpark	[liter benzine]	265.218	748
wagenpark	Overig		3
wagenpark elektrisch	[kWh] (Grijs)	505.611	231
dienstreizen	[km]	5.299.984	1.023
OV	[km]	16.635.365	136
Vliegreizen	[km]	13.421.307	2.148
Totaal			27% 4822

Tabel 10 - Jaarverbruik 2023 – Zakelijke Mobiliteit

Met een totale footprint van 4.822 ton CO₂ in 2023 en 4.784 ton in 2022, is het aandeel opgelopen tot 27% van de totale footprint in 2023. Dit heeft te maken met een optelsom aan factoren, variërend van een hogere WTW factor op OV tot een absolute stijging van het aantal vliegekilometers.

Wagenpark

- De uitstoot van het wagenpark bedraagt 8% van de totale footprint in 2023.
- Aan het eind van 2023 is ruim 29% van de wagenparken van BZK zero-emissie. Per saldo is dan ook verlaging van de CO₂-uitstoot voortkomend uit BZK wagenpark gerealiseerd. De oorsprong van de elektriciteit waarmee wordt laden, wordt in de huidige vorm niet over gerapporteerd en maakt dat het als grijze stroom moet

worden beoordeeld.

- Uitstoot voortkomend uit diesel is niet meer het grootst binnen deze categorie, dit was in 2021 nog wel het geval. De elektrificatie van het wagenpark werpt op dat vlak zijn vruchten af.
- Bepalend voor verdere reductie is een passende laadinfrastructuur. DGDOO\IFHR is in gesprek met het RVB om te komen tot een Rijksbrede laadinfra voorziening.
- Dienstreizen met eigen vervoer De gedeclareerde zakelijke kilometers met eigen auto's (6%) hebben een relatief lage bijdrage aan de totale uitstoot. Met een totaal aantal van 5.299.984 kilometer in 2023 is wel een absolute stijging ten opzichte van 2022 vastgesteld. In 2022 bedroeg het totale aantal gedeclareerde kilometer 5.002.761 kilometer, waarmee een absolute stijging van 6% wordt vastgesteld.
- Door nieuwe datapunten heeft het vaststellen van de kilometers voor de verschillende onderdelen niet plaatsgevonden. Voor de tweede helft van 2023 wordt hierin nader onderscheid gemaakt.

Vliegen

- In 2023 is vliegen verantwoordelijk voor ruim 12% van de totale CO₂-uitstoot. De totale uitstoot van vliegreizen stijgt daarmee van 2.078 ton CO₂ in 2022 naar 2.148 ton CO₂ in 2023.
- De uitstoot is voor 2022 en 2023 nog niet omgezet naar type vlucht (economy, businessclass, of onbekend wanneer het systeem hier geen melding van maakt). BZK werkt toe naar het maken van onderscheid, zodat op maatregel niveau beter aangesloten kan worden bij bestaand beleid waarbij:
 - Binnen Europa voor afstanden onder de 8 uur en 700 kilometer met de trein wordt gereisd;
 - Businessclass uitsluitend bij een reistijd boven de 8 uur toegewezen kan worden.
- Door IenW wordt toegewerkt naar een wijze waarbij de kilometers die met het regeringsvliegtuig worden gevlogen, toebedeeld worden aan de verschillende departementen. BZK zal de kilometers wanneer deze bekend worden gemaakt verwerken in de footprint conform de vastgestelde rekenmethodiek die door IenW ter beschikking wordt gesteld. De prognose is dat daarmee de footprint voor 2023 scherp zal stijgen.
- *SAF programma*
Vanaf augustus 2021 is het zogenoemde Sustainable Aviation Fuel (hierna SAF) programma Rijksbreed in werking getreden. Alle vluchten gevlogen met KLM worden op basis van het SAF programma uitgevoerd. Met betrekking tot de daadwerkelijke CO₂-reductie bestaat nog geen definitieve duidelijkheid. In overleg met CM Vervoer en verblijf en met stichting SKAO¹³, is onderstaande berekening ter indicatie opgesteld.

OV

¹³ beheerder van de CO₂-prestatieladder methode

- In absolute zin is de uitstoot van OV verwaarloosbaar, deze bedroeg in 2022 48 ton CO₂ en in 2023 136 ton CO₂. Met een totaal percentage op de footprint variërend tussen de 0 en 1% behoeft dit geen aandacht.
- De stijging van de CO₂ uitstoot met 183% valt daarentegen voldoende op om aandacht aan te besteden. Na controle blijkt de aangepaste WTW factor verantwoordelijk voor de stijging.

Bijlage B - Overzicht Reductiemaatregelen

In onderstaande tabel staat de status en aandachtspunten opgenomen van de reductiemaatregelen zoals vastgesteld in het CO₂-managementplan 2020 (stuurgroep verduurzaming BV, dd. oktober 2021).

CO ₂ -Reductiemaatregelen Ministerie van BZK			
Categorie, onderdeel (scope)	Beschrijving van de maatregel	Org.	Status
Vastgoed, Elektriciteit (2)	Afspraken energieprestatie bij huur, WKO, Optimalisatie klimaatinstallaties, opwekking hernieuwbare elektriciteit, Energielabel eisen	RVB (dienstverlener), Doc-direkt, BZK2	Onderdeel RVB routekaart aanpak: BZK neemt RVB dienstverlening af. Voorgang gebaseerd op JBR rapportage. Aandachtspunt: Specialty pandgebruikers maken afspraken met RVB: Doc-direkt en BZK2
Vastgoed, elektriciteit (2)	Niet-RVB pandbeheerders voorzien in eigen verduurzamingsstrategie.	KR,	Aandachtspunt: KR - scope vraagstuk inzake RCN nog niet beslecht en strategie is nog niet afgerond. Mogelijk kan RVB pandbeheer taak op zich nemen.
Vastgoed, verwarmen (1)	Verwarmen met groen gas	CM Energie	BZK maakt gebruik van Rijksbreed contract, groen gas wordt in 2023 verdeeld over alle Rijkspartijen
Vastgoed, elektriciteit (2)	Inkoop groene stroom (Nederlandse of Europese GVO)	CM Energie, Doc-direkt, BZK2	BZK uitgangspunt: voorbereiden op gebruik groene stroom geproduceerd op eigen grond (MVII) per 2024; geen extra GVO's meer inkopen. Aandachtspunt: Specialty pandgebruikers maken eigen afspraken met CM Energie.
Zakelijke Mobiliteit (1)	Halvering CO ₂ uitstoot in 2030 (tov 2016)	BZK breed	~26% in 2021 ¹⁴ , zie onderstaande maatregelen tbv uitvoering.
Zakelijke Mobiliteit (1)	Uitvoering van scenario "het goede voorbeeld" specifieke maatregelen	KR, BZK2	Aandachtspunt: status onbekend van KR aanpak gericht duurzaam reizen gericht op het vergroten van bewust vliegen door medewerkers. Aandachtspunt: BZK2 CO ₂ -footprint data beschikbaar voor 2021, maar passende maatregelen nog niet in kaart. 'Afwegingskader duurzaam reizen" in CAO onderhandeling
Zakelijke Mobiliteit, Privéauto's (2)	Stimuleren alternatieve (elektrische) vervoersvormen zoals deelscooter, OV/deelfiets, Mobility as a service	BZK breed	Aandachtspunt:

¹⁴ Vertekend beeld als gevolg van Corona. In 2019 ging het om circa -10%, oftewel was een hogere uitstoot aan de orde dan 2016.

Zakelijke Mobiliteit, privéauto's (2)	Fietsfaciliteiten aanbieden (werkgeversbijdrage en pilot leasefietsen)	BZK breed	<u>Rijksbrede pilot afgerond. In de CAO zijn nieuwe afspraken opgenomen.</u>
Zakelijke Mobiliteit, wagenpark (1)	Elektrificatie Wagenpark (zero emissie per 2028)	BZK breed	Loopt voorspoedig, voortgang: 29% in 2023
Zakelijke Mobiliteit, wagenpark (1)	Laadpaal infrastructuur 4% realiseren	DGDOO, RVB (dienstverlener)	Voorgang gebaseerd op JBR rapportage. Doorontwikkeling gericht op Rijksbrede laadinfra voorziening in opstartfase
Zakelijke Mobiliteit, priveauto's (2)	Onderzoek Parkeerbeleid	nttb	Voortkomend uit BZK hybride werken aanpak -> M&M/BV-regie onderzoekt voor TM147, uitbreiding wellicht wenselijk: onderwerp DUCO.
Zakelijke mobiliteit & hybride werken, Wagenpark, privéauto's (1/2)	Thuiswerkfaciliteiten verbeteren Meer lokale werkhubs	Hybride werken programma	<u>CAO-voorziening beschikbaar, verdere uitvoering door BZK hybride werken programma</u>
Zakelijke mobiliteit & P-beleid, Wagenpark, privéauto's (1/2)	Mobiliteit onderdeel van HR afspraken / Differentiatie woon/werkverkeer vergoeding.	RVB (eigen org.)	RVB BV werk toe naar maatregelen binnen eigen organisatie. Deze kunnen ter inspiratie dienen voor andere onderdelen
Energie, ICT (2)	Inkopen efficiënte hardware (Energy Star eisen)	SCC-ICT (dienstverlener)	<u>Huidige Rijksbrede contracten voorzien in eisen. het rijksbrede programma duurzame digitalisering neemt stappen om hardware specifieke CO₂-uitstoot informatie beschikbaar te krijgen en hiermee duurzame keuzes mogelijk voor klant te maken.</u>
Energie, ICT (2)	Power Usage Effectiveness (PUE) van netwerken, datacenterhardware en telefoniediensten	SSC-ICT (dienstverlener)	Vorstel nieuwe maatregel (1) voortgang onbekend.
Energie, ICT (2)	Doelstellingen datacenters en hardware - Energy Star eisen. - datacenter infrastructuur efficiency minimaal 50%.	SSC-ICT (dienstverlener)	Vorstel aanvullende maatregel 1) voorzie in jaarlijkse informatie over datacenter CO ₂ -uitstoot en 2) zoek mogelijkheden om restwarmte duurzaam in te zetten.

Bijlage C - Onderbouwing ambitieniveau

Vanuit de CO₂-Prestatieladder dient een organisatie haar ambitieniveau te onderbouwen, zowel in het licht van de eigen organisatie als in het licht van sectorgenoten.

BZK opereert als onderdeel van de Rijksoverheid in lijn met de rijksbreed gestelde duurzaamheid ambities, voortkomend uit bijvoorbeeld het klimaatakkoord (hoofdstuk D10), alsmede de inkoopstrategie Inkopen met impact.

BZK handelt proactief aangaande de doorvertaling van de gestelde ambities. Op basis van een duurzaamheid ambitieplan dat in maart 2021 is vastgesteld in de BZK-bestuursraad zijn focusgebieden en eerste maatregelen vastgesteld. Op basis van het duurzaamheid manifest zoals vastgesteld in mei is de aanpak en samenwerking binnen BZK bekrachtigd.

Met de implementatie van de CO₂-Prestatieladder methode zet BZK haar ambitie kracht bij. Doel om in Q1 2022 op niveau 3 gecertificeerd te zijn is behaald. BZK is daarmee het vierde ministerie dat zich certificeert en geeft zo het goede voorbeeld voor overige departementen.

Bijlage D - De CO₂-Prestatieladder (instrument)

De CO₂PL is een instrument dat organisaties helpt bij het verminderen van hun CO₂-uitstoot. In 2009 heeft ProRail het instrument ontwikkeld. Inmiddels is het beheer van de norm overgenomen door de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO). Uitgangspunten van de norm zijn een maximale gerichtheid op eigen initiatief, praktische resultaten en innovatie, voor een zo beperkt mogelijke administratieve belasting. In deze paragraaf worden de belangrijkste begrippen t.b.v. implementatie van de ladder toegelicht.

Vier invalshoeken

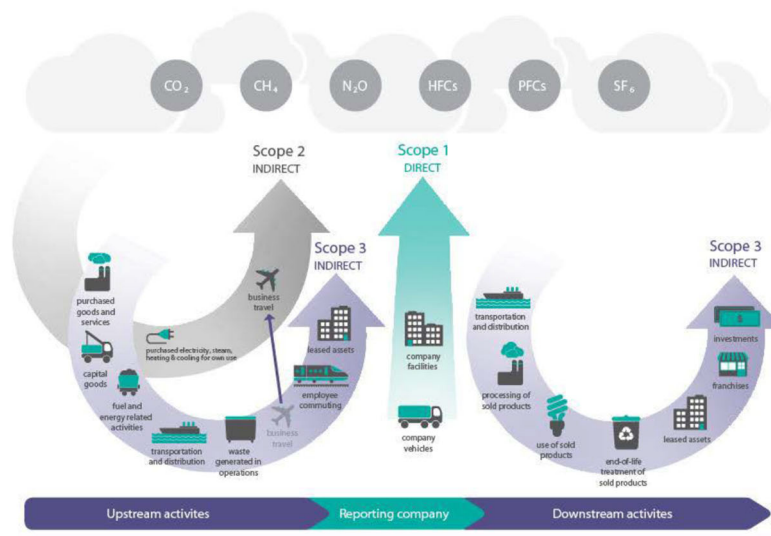
De CO₂PL-norm kent voor trede 3 vereisten ten aanzien van de volgende vier invalshoeken:

- A. INZICHT. Verkrijgen van inzicht in eigen energiegebruik en CO₂-uitstoot en inzicht in uitstoot in de keten;
- B. REDUCTIE. Formuleren van doelstellingen en een reductieplan met concrete maatregelen die bijdragen aan het realiseren van de doelstelling voor zowel eigen uitstoot als uitstoot in de keten;
- C. TRANSPARANTIE. Inventariseren van stakeholders en verzorgen van interne en externe communicatie, waaronder een dialoog met externe belanghebbenden;
- D. PARTICIPATIE. Nemen van initiatieven in sector of keten gericht op CO₂-reductie.

Drie scopes

De CO₂-Prestatieladder kent een indeling van de uitstoot van een organisatie in verschillende scopes. Deze indeling in scope 1, 2 en 3 biedt de mogelijkheid om gestructureerd de eigen CO₂-uitstoot af te pellen en er sturing op aan te brengen.

Scope 1 en 2 zijn de CO₂-emissies die voortkomen uit activiteiten van de organisatie zelf. Scope 1 omvat de directe emissiestromen, zoals aardgas die op locatie wordt verbrand (in een verwarmingsinstallatie of wagen). Scope 2 zijn de indirecte emissiestromen, zoals het elektriciteitsgebruik van de eigen processen (elektriciteit heeft geen directe CO₂-uitstoot op locatie, dit is al gebeurd bij het opwekken van de elektriciteit in de centrale door bv. het verbranden van kolen). In scope 3 valt de uitstoot van CO₂ in de keten.



Figuur 1: Indeling in scope 1, 2 en 3 emissies, gebaseerd op scopediagram van GHG Protocol Scope 3 Standard. De CO₂-Prestatieladder rekent in afwijking van het GHG Protocol 'Business Travel' tot scope 2.

Vijf treden

Elke invalshoek van de CO₂ PL is onderverdeeld in vijf treden, op de ladder. Het grootste verschil tussen de verschillende treden is de scope van CO₂-emissies die wordt beschouwd. Daarin zit het grootste verschil tussen trede 3 en trede 4: treden 1, 2 en 3 richten zich op de CO₂-uitstoot door de eigen werkzaamheden van de organisatie (Scope 1 en 2), terwijl vanaf trede 4 ook naar CO₂-uitstoot in de keten (Scope 3) wordt gekeken. De treden zijn cumulatief, d.w.z. dat een organisatie die wil presteren op een bepaalde trede ook aan de eisen op alle onderliggende treden moet voldoen.

Relatie met andere normen

De CO₂PL streeft uniformiteit na en sluit daarom aan bij reeds bestaande normen. Daarom wordt o.a. gevraagd om een "emissie-inventaris" conform ISO 14064 en een "energie-managementactieplan" conform NEN 50001, en sluit de norm wat betreft indeling van emissiestromen in scope 1, 2 en 3 en vele andere eisen grotendeels aan bij wat het GHG-Protocol beschrijft.¹⁵ Met de certificering op de CO₂-Prestatieladder op trede 3 voldoet IenW ook aan de Europese Energie-Efficiency richtlijn (EED).

De PDCA

De CO₂PL vereist het inrichten van processen volgens een Plan, Do, Check en Act Cyclus (PDCA). Het inrichten van processen volgens het PDCA-principe houdt een structurele, cyclische aanpak in waarbij een continue verbetering wordt nagestreefd. In de jaren '50 heeft W.E. Deming het principe als onderdeel van kwaliteitsmanagement doorontwikkeld en is de 'The Deming Circle', of een PDCA-cyclus, beschreven. Deze cyclus waarborgt een jaarlijks terugkerende beoordeling van de uitgangssituatie en de haalbaarheid van het beoogde doel.

PLAN. Deze fase bestaat uit een duidelijke definitie van het op te lossen probleem, het inventariseren van mogelijke oplossingen en het

¹⁵ Een verschil tussen GHG-Protocol en CO₂PL zijn de emissies uit zakelijk verkeer met OV, auto en vliegtuig. Voor het GHG-Protocol zitten deze in scope 3, maar de CO₂PL neemt ze al mee in scope 2 (zie ook figuur 1).

opstellen van een concreet plan om het probleem daadwerkelijk op te lossen. Daarbij moet het plan zo SMART mogelijk geformuleerd zijn en alle betrokkenen moeten zich hierin kunnen vinden, zodat de focus vaststaat.

- DO. Deze fase bestaat uit het uitvoeren van het opgestelde plan. Bij deze uitvoering is van belang dat niet alleen het projectteam, maar alle betrokkenen in de organisatie op de hoogte zijn en zich betrokken en verantwoordelijk voelen. Daarnaast dienen de plannen niet alleen uitgevoerd te worden, maar de uitvoering ervan (en het effect ervan) ook te worden geregistreerd.
- CHECK. Deze fase kenmerkt zich door evaluatie: hoe staan we ervoor? Wat is er van het oorspronkelijke plan van aanpak terecht gekomen en welk effect hebben de uitgevoerde maatregelen gehad? Deze evaluatie dient frequent te gebeuren zodat tijdig bijgestuurd kan worden, mochten niet de gewenste effecten zijn behaald.
- ACT. In deze fase worden op basis van de evaluaties uit de voorgaande fase de eerder opgestelde verwachtingen en plannen aangepast. Deze fase sluit daarmee weer aan op de Plan-fase, waarbij de vernieuwing van plannen door probleemdefinitie, inventarisatie van oplossingen en het opstellen van een geactualiseerd plan wordt uitgevoerd.