



# Energiebeoordelingsverslag inclusief emissie-inventaris Dylnniq Mobility 2021

CO<sub>2</sub> Prestatieladder - Energie en CO<sub>2</sub> reductie

12-10-2022

Auteur: Lars Voesenek

## Inhoudsopgave

<b>VERSIEBEHEER</b>	<b>3</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1 Organisatiebeschrijving	4
1.2 Structuur energiebeoordelingsverslag	4
1.2.1 Verwijzingstabel ISO 14064-1 2018	5
<b>2 METHODE</b>	<b>6</b>
2.1 Organizational boundary	6
2.1.1 Projecten waarop CO <sub>2</sub> -gerelateerd gunningsvoordeel is verkregen	6
2.2 Energiestromen in kaart	6
2.2.1 Scope 1-, 2- en 3-emissiebronnen bij Dynniq Mobility	7
2.2.2 Frequentie vaststellen organizational boundary, energiestromen en CO <sub>2</sub> -footprint	8
2.2.3 Betrouwbaarheid gegevens	8
2.2.4 Toelichting overige gegevens	9
<b>3 ENERGIESTROMEN</b>	<b>10</b>
3.1 Overzicht energiestromen	10
3.2 Alternatieve brandstoffen	10
<b>4 ENERGIEGEBRUIK PER TYPE GEBRUIKER</b>	<b>11</b>
4.1 Leaseauto's	11
4.1.1 Meetmethode	11
4.2 Zware bedrijfsapparaten (ZBA)	12
4.2.1 Meetmethode	12
4.3 Kantoren/magazijnen	12
4.3.1 Meetmethode	13
4.4 Vliegtuig	14
4.4.1 Meetmethode	14
4.5 Gedecclareerde kilometers	14
4.5.1 Meetmethode	14
<b>5 CO<sub>2</sub>-FOOTPRINT</b>	<b>15</b>
<b>6 MAATREGELEN OP BASIS VAN ENERGIEBEOORDELINGSANALYSE</b>	<b>18</b>
6.1 Maatregelen	18
6.1.1 Leaseauto's	18
6.1.2 Zware bedrijfsapparaten (ZBA)	18
6.1.3 Kantoor/magazijnen	18
6.1.4 Gedecclareerde kilometers	19
6.1.5 Vliegtuig	19
6.1.6 Algemeen	19
6.2 Doelstellingen op basis van energiebeoordelinganalyse	19
6.3 Personen die verantwoordelijk zijn voor het energie-/CO <sub>2</sub> -beleid	19

## Versiebeheer

Versie	Datum	Auteur	Review/ goedkeuring	Wijzigingen
Concept	22-09-2022	Lars Voesenek i.s.m. KWA		Actualisatie energiestromen/ verbruiken
Definitief	20-10-2022	Lars Voesenek i.s.m. KWA	J. Heijmans, KAM Manager (ai.) SWARCO	Definitief vaststellen van resultaten

## 1. Inleiding

### 1.1 Organisatiebeschrijving

Dynniq Mobility verandert de manier waarop mensen reizen: veiliger, efficiënter en duurzamer. Meer dan 1100 medewerkers houden zich dagelijks bezig met het ontwerpen, realiseren, beheren en onderhouden van slimme oplossingen. Dit doen we wereldwijd. Je vindt onze mobiliteitsoplossingen in Afrika, Azië, Canada, Europa, het Midden-Oosten, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Zuid-Amerika.

Van openbare verlichting in steden, gemeentes en langs (rijks-)wegen, het op afstand beheren en onderhouden van tunnels, bruggen, sluizen en verkeersregelinstallaties tot complexe verkeersmanagementsystemen, wij maken het. Ons brede assortiment aan intelligente producten en diensten draagt bij aan het realiseren van maximale verkeersdoorstroming en een veilige leefomgeving. Zo zorgen we dat de wegcapaciteit optimaal wordt benut, middelen duurzaam worden ingezet en weggebruikers efficiënter en prettiger deelnemen aan het verkeer.

Op betrouwbare, open en proactieve wijze geven we samen met onze klanten, partners en distributeurs vorm aan de mobiliteit van morgen.

Dynniq Mobility en Dynniq Energy waren sinds 2010 gezamenlijk onder de Dynniq Group gecertificeerd op niveau 5 van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder (oorspronkelijk onder de naam Imtech). Door organisatorische ontwikkelingen zijn Dynniq Mobility en Dynniq Energy in 2021 gesplitst, waarbij beide entiteiten als zelfstandige eenheden verder zijn gegaan en dus ook zelfstandig in 2021 voor het eerst zelfstandig zijn gecertificeerd op de CO<sub>2</sub>-prestatieladder niveau 5. Dit is het zelfstandig energiebeoordelingsverslag voor Dynniq Mobility over 2021. In Juni 2022 is Dynniq Mobility overgenomen door Swarco.

Hieronder zijn de gegevens van Dynniq Mobility aangegeven zoals vastgelegd bij de Kamer van Koophandel.

Officiële naamgeving voor juni 2022	Officiële naamgeving na juni 2022	Kvk Nr	Land	Statutaire vestiging	Gehanteerde afkorting
Dynniq Group B.V.	Opgeheven	59698926	Nederland	Amersfoort	Dynniq
Dynniq Mobility Holding B.V.	Swarco Nederland Holding B.V.	82829659	Nederland	Amersfoort	Dynniq Mobility
Dynniq Nederland B.V.	Swarco Mobility Nederland B.V.	31006154	Nederland	Amersfoort	n.v.t.
PEEK Traffic B.V.	Swarco Peek Traffic B.V.	80565441	Nederland	Amersfoort	PEEK

Dynniq Mobility is gecertificeerd op niveau 5 van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. In het kader van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is het vereist om een energiebeoordeling te hebben en deze regelmatig te actualiseren. Daarom is dit energiebeoordelingsverslag opgesteld. De organisatorische grens (organizational boundary) is vastgesteld in hoofdstuk 2.

### 1.2 Structuur energiebeoordelingsverslag

In dit rapport is tevens de emissie-inventaris conform ISO 14064-1 2018 opgenomen, omdat de emissie van broeikasgassen bij Dynniq Mobility hoofdzakelijk voortkomt uit het gebruik van energie. Het is effectief om beide zaken te combineren.

Tijdens de implementatie van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder-methodiek in de Imtech-periode, was 2013 gekozen als referentiejaar. Dit is aangepast naar 2016 toen Imtech is overgegaan in Dynniq Group. Omdat sinds 2021 Dynniq Mobility zelfstandig als organisatie is gecertificeerd op de CO<sub>2</sub>-prestatieladder en de bestaande doelstellingen waren afgerond. Zijn er in 2021 nieuwe doelstellingen opgesteld die beter passen bij de nieuwe organisatie en de missie en visie. Het gekozen referentiejaar is 2019. Dit is zo gekozen omdat 2020 door de Corona crisis niet representatief is als referentiesituatie. De nieuwe doelstellingen en hoe de voortgang wordt gemeten is beschreven in 'Voortgangsrapportage CO<sub>2</sub> meerjarenplan 2021'. Het

belangrijkste deel van de cijfermatige onderbouwing van deze rapportage komt uit dit energiebeoordelingsverslag en de Excel 'Totaal energiestromen en CO<sub>2</sub> emissies 2021'.

Het energiebeoordelingsverslag en de emissie-inventaris zijn opgesteld in samenwerking met KWA Bedrijfsadviseurs B.V. (hierna KWA). Het doel van een energiebeoordelingsverslag is inzicht krijgen in het energiegebruik, de vorderingen op de doelstellingen en tevens de mogelijkheden tot reductie inventariseren. Factoren die van invloed zijn op het energiegebruik van Dynniq Mobility zijn vooral het aantal medewerkers in dienst, het type projecten, de reisafstanden en de uitbestede werkzaamheden.

### 1.2.1 Verwijzingstabel ISO 14064-1 2018

De CO<sub>2</sub>-footprints van Dynniq Mobility zijn opgesteld conform ISO 14064-1 2018. Onderstaande tabel geeft aan waar de voorgeschreven '9.3.1 GHG report content' is terug te vinden in dit verslag.

Tabel 1.1: verwijzingstabel ISO 14064-1 2018

ISO 14064-1	9.3.1 GHG report content	Beschrijving	Beschreven in
	A	Reporting organisation	Hoofdstuk 1 & 2
	B	Person responsible	Hoofdstuk 6
	C	Reporting period	Hoofdstuk 1
5.1	D	Organizational boundaries	Hoofdstuk 2
	E	Documentation of reporting boundaries	Hoofdstuk 2
5.2.2	F	Direct GHG emissions	Hoofdstuk 4 & 5
Annex D	G	Combustion of biomass	Hoofdstuk 2
5.2.2	H	GHG removals	Hoofdstuk 2
5.2.3	I	Exclusions of sources and sinks	Hoofdstuk 2
5.2.4	J	Energy indirect GHG emissions	Hoofdstuk 4 & 5
6.4.1	K	Historical base year	Hoofdstuk 1
6.4.1	L	Explanation of changes in historical GHG data	Hoofdstuk 5
6.2	M	Methodologies	Hoofdstuk 2
6.2	N	Changes to methodologies	Hoofdstuk 2,4 & 5
6.2	O	GHG removals or removal factors	Hoofdstuk 2
	P	Impact of uncertainties	Hoofdstuk 2 & 4
8.3	Q	Description and results of uncertainties	Hoofdstuk 2 & 4
	R	Statement of verification	Hoofdstuk 1 & 2
	R	Accordance with ISO 14064 statement	Hoofdstuk 1 & 2
	S	Statement of verification	Hoofdstuk 1 & 2
	T	Used GWP values	Hoofdstuk 2

## 2 Methode

In dit hoofdstuk wordt de methode beschreven die is gehanteerd om dit energiebeoordelingsverslag, inclusief emissie-inventaris, op te stellen. Het energiebeoordelingsverslag is opgesteld conform ISO 50001. De emissie-inventaris is opgesteld conform ISO 14064-1 2018. In de inleiding is een tabel opgenomen die aangeeft in welke hoofdstukken/paragrafen van dit rapport de aspecten, voorgeschreven in ISO 14064-1 2018: paragraaf 9.3.1 GHG report content, zijn terug te vinden.

Het energiebeoordelingsverslag borgt de onderdelen 1.A.1-3, 1.B.1-2, 2.A.1-3 en 5.B.1 van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder, de in dit rapport beschreven emissie-inventaris borgt onderdeel 3.A.1. uit de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. Verder wordt dit document gebruikt voor de input van de in- en externe communicatie, conform 3.C.1 en 5.C.3 van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder.

In dit hoofdstuk wordt eerst behandeld hoe de organisatie is afgebakend, vervolgens wordt de methode van de operationele grenzen behandeld. Deze afbakeningen vormen de basis voor het vaststellen van de energiestromen en de CO<sub>2</sub>-footprint van de organisatie.

### 2.1 Organizational boundary

Alvorens kan worden begonnen met het bepalen van het energieverbruik en de gerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot van een organisatie, is het noodzakelijk de organizational boundary (= de scope van het certificaat) vast te stellen. De GHG-inventarisatie (zoals vastgelegd in het Green House Gas Protocol) is vervolgens gebaseerd op de organizational boundary.

Deze grens betreft de volledige bedrijfsstroom van Dynniq Mobility en de afgebakende bedrijfsonderdelen. Deze grens is bepaald met behulp van de laterale methode, zoals aangegeven in de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 3.1. Om te zien of in de loop van de tijd geen wijzigingen in de organizational boundary zijn opgetreden, wordt de organizational boundary jaarlijks opnieuw vastgesteld.

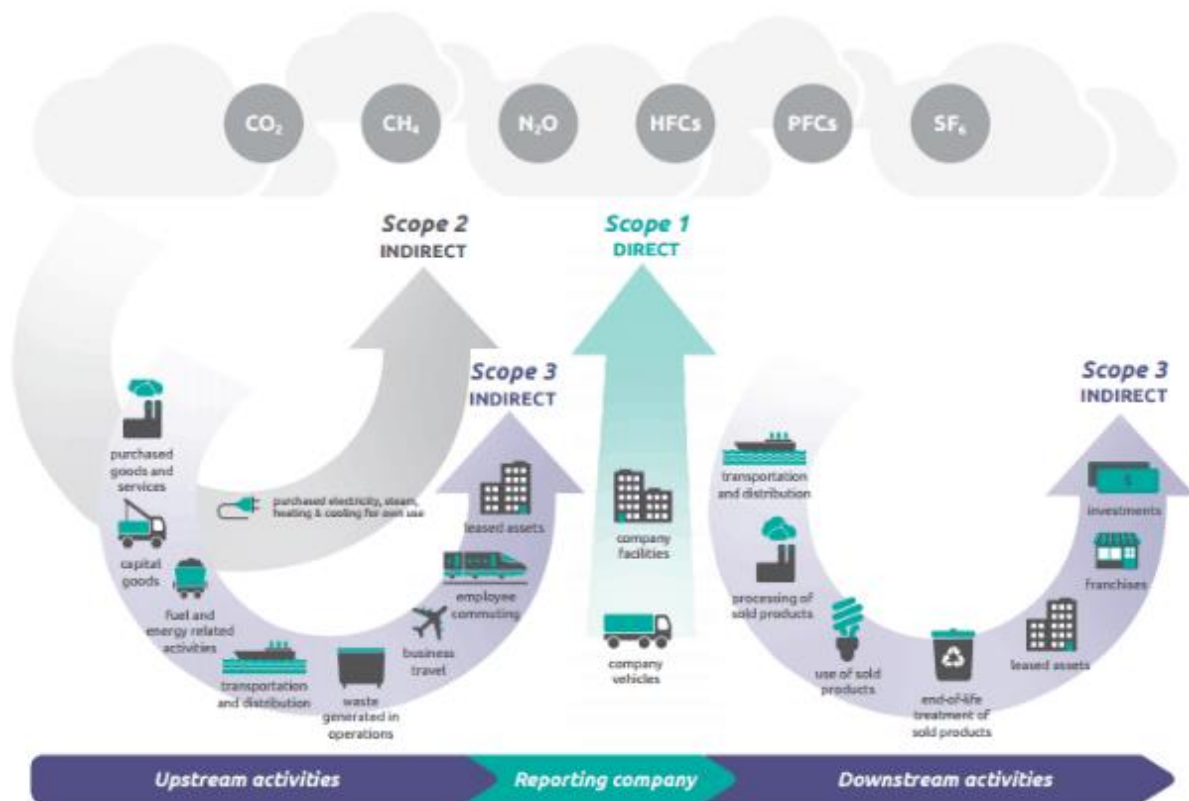
Een nadere uitwerking van de analyse is opgenomen in Excel-sheet '*Dynniq Mobility Rangorde en A&C 2021: A-leveranciers 2021*'.

#### 2.1.1 Projecten waarop CO<sub>2</sub>-gerelateerd gunningsvoordeel is verkregen

Jaarlijks wordt conform de organizational boundary bepaald welke projecten verkregen zijn met CO<sub>2</sub>-gerelateerd gunningsvoordeel. Dit is zichtbaar in het projecten overzicht en het CO<sub>2</sub>-project dossier(s)

### 2.2 Energiestromen in kaart

In het Green House Gas Protocol (GHG-protocol) zijn drie scopes gedefinieerd voor het vaststellen van een CO<sub>2</sub>-footprint. In onderstaand figuur is grafisch weergegeven welke emissies in welke scope van het GHG-protocol worden geplaatst.



Figuur 2-1: Het Scopediagram van het GHG Protocol 3 Standard

Het scopediagram van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is gebaseerd op het scopediagram van de GHG-Protocol Corporate Value Chain (scope 3) Accounting and Reporting Standard. De onderstaande scopedefinities komen uit hoofdstuk 4 'Setting Organizational Boundaries' van het GHG-Protocol.

- Scope 1 of directe emissies zijn emissies van de eigen organisatie, zoals emissies door eigen gasgebruik (bijvoorbeeld gasboilers, warmtekrachtinstallaties en ovens) en emissies door het eigen wagenpark.
- Scope 2 of indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan door de opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties die niet tot de eigen onderneming behoren, doch die door de organisatie worden gebruikt, zoals bijvoorbeeld de emissies die vrijkomen bij het opwekken van elektriciteit in centrales.
- Scope 3 of overige indirecte emissies, zijn emissies die ontstaan als gevolg van de activiteiten van de organisatie maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom van de organisatie zijn noch beheerd worden door de organisatie. Voorbeelden zijn emissies die voortkomen uit de productie van ingekochte materialen (upstream) en het gebruik van het door de organisatie aangeboden/verkochte werk, project, dienst of levering (downstream). Let op: hoewel 'business travel' conform het GHG protocol een scope 3 emissie categorie is, moeten deze emissies voor de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder worden meegenomen in de emissie-inventaris voor 3.A.1.

### 2.2.1 Scope 1-, 2- en 3-emissiebronnen bij Dynniq Mobility

Hieronder staat aangegeven welke scope 1-, 2- en 3-emissiebronnen bij Dynniq Mobility aanwezig zijn. Uitsluitingen, vermeden CO<sub>2</sub>-emissies en verwijderingsfactoren zijn in paragraaf 2.2.4 beschreven.

#### 2.2.1.1 Scope 1

Hieronder staat aangegeven welke scope 1-emissiebronnen bij Dynniq Mobility aanwezig zijn.

- Emissies gerelateerd aan brandstofgebruik van zware bedrijfsapparaten (ZBA).
- Emissies gerelateerd aan brandstofgebruik van leaseauto's voor zakelijk gebruik.
- Emissies gerelateerd aan brandstofgebruik kantoor (verwarming/warm tapwater kantoor).

### **2.2.1.2 Scope 2**

Hieronder staat aangegeven welke scope 2-emissiebronnen bij Dynniq Mobility aanwezig zijn.

- Emissies gerelateerd aan elektriciteitsgebruik op kantoor.
- Emissies gerelateerd aan elektriciteitsgebruik elektrische auto's.

### **2.2.1.3 'Business travel'**

- Emissies gerelateerd aan het zakelijk vliegverkeer.
- Emissies gerelateerd aan brandstofgebruik privéauto's voor zakelijk gebruik.

Scope 1, 2 en 'Business travel' zijn verder uitgewerkt in de hoofdstukken 3 tot en met 5.

### **2.2.1.4 Scope 3**

In het scopediagram van GHG-Protocol Corporate Value Chain (scope 3) Accounting and Reporting Standard zijn in totaal 15 verschillende emissiebroncategorieën te onderscheiden (zie figuur 2.1). De 15 verschillende scope 3 emissiebroncategorieën zijn beschreven in de meest recente versie van het document: Analyse rangorde scope 3 emissies.

## **2.2.2 Frequentie vaststellen organizational boundary, energiestromen en CO<sub>2</sub>-footprint**

De energiestromen en de CO<sub>2</sub>-footprint worden halfjaarlijks vastgesteld. Halfjaarlijks kunnen zo ook de doelstellingen worden beoordeeld en kan worden vastgesteld of deze daadwerkelijk zijn behaald.

Tevens wordt jaarlijks in het eerste kwartaal (over het voorgaande jaar) beoordeeld of de organizational boundary en daarmee de scope van het certificaat, nog steeds dekkend is.

Mocht er in de toekomst een nieuw organisatiedeel bijkomen, dan kan dit separaat worden uitgerekend, zodat vergelijking tussen de bestaande delen mogelijk blijft. Hiermee wordt gegarandeerd dat beoordelen van het behalen van doelstellingen mogelijk blijft.

## **2.2.3 Betrouwbaarheid gegevens**

De datasheets '*totaal energiestromen en CO<sub>2</sub> emissies*' dienen als format op basis waarvan de data kan worden verzameld. De sheets welke deze CO<sub>2</sub>-footprint verzorgen, dienen volledig te worden ingevuld. In deze database zijn tabellen opgenomen die zijn gebaseerd op de van toepassing zijnde aangegeven conversiegetallen conform handboek CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 3.1 (voorgeschreven bron CO<sub>2</sub>-emissiefactoren.nl). Door gebruik te maken van deze datasheet kunnen de berekeningen elke keer op identieke wijze worden uitgevoerd.

Op basis van deze conversiegetallen, is de herhaling van deze berekening identiek uit te voeren. Aan de hand van deze halfjaargegevens wordt een nieuwe CO<sub>2</sub>-footprint vastgesteld. Het feit dat de CO<sub>2</sub>-footprint er is, toont aan dat alle gegevens zijn verwerkt. Door gebruik te maken van deze datasheet is daarmee de periodieke (halfjaarlijkse) herhaling gegarandeerd.

In hoofdstuk 4 wordt per gebruiker een uitspraak gedaan over de betrouwbaarheid van de gegevens en waar nodig worden uitspraken gedaan over hoe deze betrouwbaarheid kan worden vergroot.

### **2.2.3.1 Controle**

De in de Excel-datasheets ingevulde gegevens zijn door KWA gecontroleerd en worden tijdens in- en externe audits steekproefsgewijs gecontroleerd op hun betrouwbaarheid.



### 2.2.3.2 *Conversiefactoren*

Conform het handboek CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 3.1 worden de conversiefactoren van [www.CO2emissiefactoren.nl](http://www.CO2emissiefactoren.nl) gebruikt voor het berekenen van de CO<sub>2</sub>-footprint. De CO<sub>2</sub>-emissies worden als volgt berekend:

$$\text{Verbruikte energie (eenheid)} \times \text{conversiefactor (CO}_2\text{/eenheid)} = \text{CO}_2\text{-emissie (CO}_2\text{)}$$

Een aantal conversiefactoren zijn door [www.CO2emissiefactoren.nl](http://www.CO2emissiefactoren.nl) zijn in 2021 geactualiseerd door aanvullend inzicht. Dit is de datasheet verwerkt. Dit geeft een kleine correctie ten opzichte van wat er in voorgaande jaren is gepubliceerd.

### 2.2.3.3 *Onzekerheden in de resultaten*

De gepresenteerde gegevens moeten altijd met een onzekerheidsmarge worden geïnterpreteerd. Zo zit er een bepaalde onzekerheid in de conversiefactoren [www.CO2emissiefactoren.nl](http://www.CO2emissiefactoren.nl), maar de belangrijkste onzekerheid zit in de activiteitendata (vliegkilometers, liters diesel, et cetera). Deze onzekerheden in de data worden besproken in hoofdstuk 4.

## 2.2.4 Toelichting overige gegevens

### 2.2.4.1 *Verbranding van biomassa*

Verbranding van biomassa vindt niet plaats bij Dynniq Mobility.

### 2.2.4.2 *Vermeden CO<sub>2</sub>-emissies*

In hoofdstuk 4 is per energiegebruik plaats aangegeven wat is gedaan bij Dynniq Mobility om CO<sub>2</sub>-emissie te vermijden. In de overzichten is zichtbaar hoe groot het effect is.

### 2.2.4.3 *Uitsluitingen van CO<sub>2</sub>-emissies*

Alle geïdentificeerde bronnen van CO<sub>2</sub> zijn verantwoord in de rapportage, met uitzondering van de onderstaande genoemde bronnen.

De hoeveelheden van deze bronnen zijn moeilijk te achterhalen, maar zeker is dat het nog geen 1% uitmaakt van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Deze bronnen worden 'niet significant' verklaard en niet meegenomen in de hier gepresenteerde CO<sub>2</sub>-footprint-gegevens:

- Eventuele emissie van koudemiddelen van lekkages airco's zijn niet meegenomen.
- Butagas en propaanflessen voor projecten (karweiflesjes en 20 liter flessen).
- Las- en snijgassen.
- Motorolie.
- Van elektriciteit en gas van (gedeelde) projectlocaties, die vaak bestaan uit een ketenpark, is veelal niets bekend. Bij grote projecten, waar deze locaties voorkomen, huurt Dynniq Mobility vaak (tijdelijk) een deel van de hoofdaannemer, of de combinant, voor een vaste prijs per kamer of m<sup>2</sup>. Er wordt geen rekening voor het energiegebruik doorgestuurd.
- Taxiriten (komt sporadisch voor en is een scope 3-bron).
- Treinreizen (komt weinig voor en is een scope 3-bron).

### 2.2.4.4 *Verwijderingsfactoren*

Bij Dynniq Energy zijn geen verwijderingsfactoren van toepassing, omdat door de activiteiten van Dynniq Mobility geen CO<sub>2</sub> uit de atmosfeer wordt verwijderd.

### 2.2.4.5 *Verificatie van CO<sub>2</sub>-emissie-inventaris*

De opzet van het systeem door KWA heeft een kwalitatieve borging door interne controle en validatie van de opgezette CO<sub>2</sub>-footprint. Tijdens de jaarlijkse audit wordt de CO<sub>2</sub>-footprint nogmaals door de certificerende instelling.

### 3 Energiestromen

#### 3.1 Overzicht energiestromen

In de onderstaande figuren zijn de energiestromen van Dynniq Mobility van 2018 tot en met 2021 weergegeven. In het volgende hoofdstuk wordt per type gebruiker een toelichting gegeven.

Tabel 3.1: Overzicht energiestromen

Omschrijving	Energiedrager	eenheid	1e helft 2018	2e helft 2018	1e helft 2019	2e helft 2019	1e helft 2020	2e helft 2020	1e helft 2021	2e helft 2021
ZBA	Benzine	liter	204	151	114	0	373	511	552	327
	Diesel	liter	65.725	56.379	59.102	61.938	55.963	46.406	42.368	37.867
Leaseauto's	Benzine	Liter	42.293	57.003	48.390	62.214	64.262	78.539	59.077	78.478
	Diesel	Liter	345.804	332.643	320.605	284.011	251.163	234.805	196.347	207.990
	Elektriciteit	kwh	1.855	234	4.149	5.386	7.088	12.538	4.127	10.954
Kantoor	Aardgas	nm3	91.067	91.067	108.275	109.640	111.740	97.306	86.000	76.785
	Elektriciteit	kWh	590.657	590.657	637.402	626.432	614.335	615.584	516.435	499.011
Vliegtuig	Vluchtafstand < 700 km	km	33.567	10.006	53.506	30.402	4.112	1.014	0	1.931
	Vluchtafstand 700 - 2.500 km	km	154.384	88.456	73.042	116.014	25.904	10.628	0	28.020
	Vluchtafstand > 2.500 km	km	167.781	118.053	137.642	141.377	39.038	0	0	48.188
Gedeclareerde kilometers	Onbekende brandstof	km	96.741	91.345	72.429	78.887	48.744	25.151	19.879	18.430

#### 3.2 Alternatieve brandstoffen

De huidige gebruikte brandstoffen kunnen op termijn mogelijk worden vervangen of aangevuld met de volgende alternatieven.

Tabel 3.2: Overzicht mogelijke alternatieven voor huidige brandstoffen

Huidige energiebronnen	Alternatieven
Aardgas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aardwarmte (vergt grote investering en veel vergunningen, alleen mogelijk als pandeigenaar daarin wil investeren)</li> <li>Restwarmtegebruik industrie</li> <li>Elektriciteit (door de overgang naar warmtepompen)</li> </ul>
Benzine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bio-ethanol</li> <li>Hybride aandrijving</li> <li>Elektriciteit (sinds 2015 toegestaan volgens leaseregeling)</li> <li>Waterstof brandstofcel (nog niet gangbaar)</li> </ul>
Diesel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Biodiesel</li> <li>Elektriciteit (sinds 2015 toegestaan volgens Dynniq-leaseregeling).</li> </ul>
Kerosine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bio-kerosine (in de proeffase bij enkele luchtvaartmaatschappijen)</li> </ul>
Elektriciteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Groene stroom die voldoet aan SMK-keurmerk of eigen opwek door middel van bijvoorbeeld zonnecellen of windmolens</li> </ul>

## 4 Energiegebruik per type gebruiker

In dit hoofdstuk wordt per type gebruiker aangegeven hoeveel energie er is gebruikt van 2018 tot en met 2021. Hiermee wordt inzicht gegeven in het verloop van het energiegebruik. Per energiegebruikplaats is er een verdeling aangegeven van de verschillende energiegebruikers. Deze overzichten zijn gemaakt op basis van Excel document 'totaal energiestromen en CO<sub>2</sub> emissie 2021'.

Dit hoofdstuk vormt de basis voor de maatregelen die worden genomen om het energiegebruik in de toekomst te reduceren. Deze maatregelen worden uiteengezet in hoofdstuk 6.

### 4.1 Leaseauto's

Het gebruik van leaseauto's is verantwoordelijk voor circa 59,6% van de CO<sub>2</sub>-footprint in 2021. Momenteel maakt Dynniq Mobility gebruik van zowel diesel-, benzine-, hybride als elektrische leaseauto's. Dynniq Mobility bij drie verschillende leasemaatschappijen auto's geleased, in de jaren daarvoor waren het er vier. In de tweede helft van 2021 heeft Dynniq Mobility 195 dieselauto's, 91 benzineauto's en 9 elektrische auto's. De bestuurders van de leaseauto geven hun kilometerstand door wanneer zij tanken. De gereden kilometers zijn op basis van deze opgegeven kilometerstanden bepaald.

In dit brandstofgebruik zit voor een zeer klein deel ook brandstofgebruik van kleine gebruikers, zoals trilstampers, omdat brandstof hiervoor op de tankpas wordt gekocht. Dit is een verwaarloosbare hoeveelheid van het brandstofgebruik van de leaseauto's. Deze zit in de groep benzine en diesel overig, zodat ze het verbruik per kilometer niet beïnvloeden.

Het gebruik van de diesel lijkt relatief hoog, maar deze groep wordt voor een groot deel vertegenwoordigd door busjes die zich kenmerken door een hoger gebruik.

Tabel 4.1: brandstofgegevens gebruik leaseauto's

Soort brandstof	eenheid	1e helft 2018	2e helft 2018	1e helft 2019	2e helft 2019	1e helft 2020	2e helft 2020	1e helft 2021	2e helft 2021
Benzine	aantal	49	43	35	68	92	89	89	91
Diesel	aantal	309	296	255	259	235	209	207	195
Elektriciteit	aantal	0	0	2	2	4	6	6	9
Benzine	km	719.028	862.306	709.830	941.130	962.015	1.159.477	874.553	1.209.377
Diesel	km	4.845.259	4.794.879	3.874.049	3.480.325	3.323.918	2.838.545	2.320.289	2.535.065
Elektriciteit	km	0	0	28.932	40.110	33.706	53.490	29.912	67.041
<b>Totaal</b>	<b>km</b>	<b>5.564.287</b>	<b>5.657.185</b>	<b>4.612.810</b>	<b>4.461.564</b>	<b>4.319.638</b>	<b>4.051.512</b>	<b>3.224.753</b>	<b>3.811.483</b>
Benzine	Liter	42.293	57.003	48.390	62.214	64.262	78.539	59.077	78.478
Diesel	Liter	345.804	332.643	320.605	284.011	251.163	234.805	196.347	207.990
Elektriciteit	kwh	1.855	234	4.149	5.386	7.088	12.538	4.127	10.954
Benzine	km/liter	17,00	15,13	14,67	15,13	14,97	14,76	14,80	15,41
Diesel	km/liter	14,01	14,41	12,08	12,25	13,23	12,09	11,82	12,19
Elektriciteit	km/kwh	0,00	0,00	6,97	7,45	4,75	4,27	7,25	6,12
Benzine	kg CO2	121.972	164.398	139.556	179.424	178.907	218.651	164.470	218.481
Diesel	kg CO2	1.144.265	1.100.715	1.060.880	939.793	819.294	765.934	640.483	678.463
Elektriciteit	kg CO2	1.204	152	2.693	3.495	3.941	6.971	2.294	6.090
<b>Totaal</b>	<b>kg CO2</b>	<b>1.267.441</b>	<b>1.265.265</b>	<b>1.203.129</b>	<b>1.122.712</b>	<b>1.002.142</b>	<b>991.556</b>	<b>807.248</b>	<b>903.034</b>
Benzine	gram CO2/km	170	191	197	191	186	189	188	181
Diesel	gram CO2/km	236	230	274	270	246	270	276	268
Elektriciteit	gram CO2/km			93	87	117	130	77	91
<b>Totaal</b>	<b>gram CO2/km</b>	<b>228</b>	<b>224</b>	<b>261</b>	<b>252</b>	<b>232</b>	<b>245</b>	<b>250</b>	<b>237</b>
Benzine overige	Liter	4.728	20.161	29.289	21.779	685	380	580	814
Diesel overige	Liter	1.061	9.623	9.186	5.456	220	131	149	30

#### 4.1.1 Meetmethode

De gebruikte hoeveelheden brandstoffen van Dynniq Mobility zijn gebaseerd op de totaalfacturen van de verschillende leasemaatschappijen. Dit maakt de betrouwbaarheid van de gebruikte brandstofhoeveelheden zeer hoog.

Activiteitdata zijn lastiger uit de door leaseautomatenschappij aangeleverde gegevens te halen. Dit heeft een aantal redenen:

- De leasemaatschappijen hebben allemaal een eigen manier om de activiteitdata weer te geven, wat combineren lastig maakt.
- Gebruikers geven niet altijd kilometerstanden op.
- Van kleine gebruikers, zoals trilstampers, wordt niet apart aangegeven dat het niet om een leaseauto gaat. Zij staan op dezelfde pas, gekoppeld aan een kenteken.
- Het is wel enigszins zichtbaar, doordat er met tankpassen die geregistreerd staan als dieselauto's, kleine hoeveelheden benzine worden getankt. Echter, het kan natuurlijk ook zijn dat dit door leenauto's van de garage is gebeurd. Het gaat hier echter om een zeer klein percentage dat niet meegenomen is in de overzichten. Deze emissies zijn niet-materieel.

In enkele gevallen was het verbruik per kilometer niet realistisch, waarschijnlijk door verkeerd ingevoerde kilometerstanden. In deze gevallen is fabrieksopgave gehanteerd van de betreffende auto. Hier is vervolgens nog 50% aan toegevoegd omdat het verschil tussen fabrieksopgave en praktijkgebruik volgens de SKAO zo hoog is. <https://www.skao.nl/nl/news-item/Vershil-tussen-fabrieksopgave-en-praktijkverbruik-gemiddeld-50-procent>. In het geval van elektrische auto's is 0,3 KWh per kilometer aangehouden. Dat is ook heel conservatief ingeschat aangezien de BOVAG 0,08 tot 0,3 KWh per kilometer aangeeft <https://www.bovag.nl/info/elektrische-auto/verbruik>.

## 4.2 Zware bedrijfsapparaten (ZBA)

Het gebruik van zware bedrijfsapparaten is verantwoordelijk voor circa 9,2 % van de CO<sub>2</sub>-footprint in 2021. Hierin vallen hoogwerkers, open vrachtwagens, et cetera. Door zware bedrijfsapparaten wordt zowel diesel als benzine gebruikt. In dit brandstofgebruik zit voor een zeer klein deel ook brandstofgebruik van kleine gebruikers, zoals trilstampers, omdat brandstof hiervoor op de tankpas wordt gekocht. Het brandstofgebruik van zware bedrijfsapparaten is sterk afhankelijk van het type werkzaamheden dat wordt uitgevoerd in een bepaalde periode. Dit maakt het lastig om prestatie-indicatoren op deze groep te zetten.

Tabel 4.2: brandstofgebruik zware bedrijfsapparaten (ZBA)

Energiedrager	eenheid	1e helft 2018	2e helft 2018	1e helft 2019	2e helft 2019	1e helft 2020	2e helft 2020	1e helft 2021	2e helft 2021
Benzine	liter	204	151	114	0	373	511	552	327
Diesel	liter	65.725	56.379	59.102	61.938	55.963	46.406	42.368	37.867

### 4.2.1 Meetmethode

De gebruikte hoeveelheden brandstof zijn bepaald op basis van de brandstofgebruik overzichten, aangeleverd door de brandstofleverancier. Dit maakt de betrouwbaarheid van de meetgegevens hoog.

Een klein gedeelte van het brandstofgebruik is gekoppeld aan een kenteken. Dit geeft inzicht in de gebruikers. Het behoeft de voorkeur dat dit volledig gekoppeld is en dat de kleine gebruikers in deze groep zichtbaar worden.

Echter, omdat het brandstofgebruik van zware bedrijfsapparaten sterk afhankelijk is van het type werkzaamheden, zijn de mogelijkheden om de prestatie te monitoren beperkt en is daarmee ook de mogelijkheid om doelstellingen op basis van activiteitdata te plaatsen erg beperkt. Zeer uitgebreid inzicht in activiteiten is daardoor minder noodzakelijk dan in de andere gebruikersgroepen.

## 4.3 Kantoren/magazijnen

De kantoren en magazijnen waren verantwoordelijk voor circa 30,4% van de CO<sub>2</sub>-footprint in 2021. In 2021 heeft Dynniq Mobility op 13 verschillende locaties in gebruik.

Op bijna alle locaties wordt gebruikgemaakt van aardgas en elektriciteit; alleen op de locatie in Tilburg is alleen een elektriciteitsaansluiting in gebruik aangezien dit een huurterrein betreft zonder kantoor.

Op de locaties wordt aardgas gebruikt voor ruimteverwarming en voor het verwarmen van tapwater. Over het algemeen ligt het gebruik van aardgas voor het verwarmen van tapwater tussen de 1 à 2% van het totale aardgasgebruik van gemiddelde kantoren in Nederland (RVO).

De rest van het gebruik van aardgas komt volledig voor rekening van de ruimteverwarming. Er is geen reden om aan te nemen dat dit percentage bij de locaties van Dynniq Mobility significant afwijkt van het landelijk gemiddelde in Nederland.

Elektriciteit is gebruikt voor uiteenlopende doelen, waarvan de belangrijkste zijn: het gebruik van verlichting, airco/klimaatinstallatie en ICT, zoals computers, printers, servers, et cetera.

Dynniq Mobility leest de gebouwen van vastgoedbedrijven. Deze bedrijven zijn moeilijk te motiveren om te investeren in duurzame maatregelen. De enige momenten daarvoor zijn bij uitval van technische installaties, of bij het naderen van het einde van de huurovereenkomst. Verder liggen er natuurlijk mogelijkheden in gedragsverandering van de medewerkers of de inkoop van ICT apparatuur.

Tabel 4.3: energiegebruik kantoren en magazijnen

Adres	Plaats	2018		2019		2020		2021	
		Elektriciteit (kWh)	Gas (nm3)	Elektriciteit (kWh)	Gas (nm3)	Elektriciteit (kWh)	Gas (nm3)	Elektriciteit (kWh)	Gas (nm3)
Oorweg 3	Almere	14.358		12.960					
Hardwareweg 11	Amersfoort	245.214	40.363	188.121	37.057	172.814	41.245		
Basicweg 16	Amersfoort	359.659	63.156	533.226	66.864	533.226	66.864	533.226	66.864
Papierweg 7	Amsterdam	108.529	10.269	106.205	30.878	118.077	29.948		
Baarschot 50	Breda	96.248	7.095	112.663	6.155	107.856	4.163	75.030	1.296
Roanstraat 12	Groningen	18.650	2.705	1.028	2.705	879	1.867	13.866	1.104
Smaragdstraat 12	Hengelo	21.158	6.246	21.606	10.341	21.270	9.812	19.535	13.223
Jochemsweg 3	Mill	53.947	8.596	47.500	15.347	43.336	6.917	51.191	8.912
Milieuoparkweg 6	Sittard	10.689	2.135	10.689	1.480	11.362	2.880	10.076	676
Vijfhuizerweg 795	Vijfhuizen	19.274	1.093	5.492	273				
Oude Blauwweg 5	Wormerveer	147.585	25.176	147.585	25.176	147.585	25.176	147.585	25.176
Philipsstraat 29	Zoetermeer	35.418	7.596	33.075	8.538	32.699	11.518	23.032	11.966
Amperestraat 7	Zwolle	50.584	7.705	43.684	13.100	40.814	8.655	36.630	9.570
Koldingweg 24	Groningen								
Weesperstraat 110-112	Diemen							43.212	10.543
Visseringweg 23	Diemen							19.948	4.692
Bredaseweg 470	Tilburg							6.200	
Bijldorp West 23-25	Barendrecht							35.916	8.763
<b>Totaal Dynniq</b>		<b>1.181.313</b>	<b>182.135</b>	<b>1.263.835</b>	<b>217.915</b>	<b>1.229.918</b>	<b>209.046</b>	<b>1.015.446</b>	<b>162.785</b>

	Telemetrie
	Op basis meterstanden van Facility Management (berekend)
	Op basis van voorgaande jaren
	Op basis aangeleverde gegevens verhuurder
	Op basis van facturen leverancier
	Op basis van m2 vloeroppervlak en kerngetallen ISSO: Praktijkboek Energiecijfers en –tabellen (versie 2021)

#### 4.3.1 Meetmethode

In het bovenstaande overzicht is de methode van databepaling van het energiegebruik van de locaties weergegeven.

Er zijn de laatste jaren veel stappen gezet om de betrouwbaarheid van de data te verbeteren. Dynniq Mobility heeft steeds meer zogenaamde 'slimme meters' toepast, die op afstand zijn uit te lezen. Het gebruik van slimme meters voor het bepalen van het energiegebruik van de locaties heeft een hoge betrouwbaarheid.

Het energiegebruik op de locaties, Philipsstraat 29 te Zoetermeer, Milieuparkweg 6 te Sittard en Bredaseweg 470 te Tilburg is bepaald op basis van meterstanden en facturen van leveranciers. Dit heeft ook een redelijk hoge betrouwbaarheid. Dit vergt alleen meer werk voor het verwerken van de data dan slimme meters.

Op de locaties: Baarschot 50 te Breda, Basicweg 16 te Amersfoort en de Oude Blauwweg 5 in Wormerveer moeten de gegevens worden aangeleverd door de verhuurder. Op zich is dit betrouwbaar, maar op de laatste twee locatie gebeurt dat heel laat, waardoor het energiegebruik moet worden bepaald op voorgaande jaren. Dit heeft gevolgen voor de betrouwbaarheid. Hier moet in overleg met de verhuurders verbetering in worden gemaakt.

Op de nieuwe locaties die sinds 2021 in gebruik zijn (Weesperstraat 110-112 te Diemen, Visseringweg 23 te Diemen en Bijldorp West 23-25 te Barendrecht) is het energiegebruik bepaald op basis van m2 vloeroppervlak en kerngetallen ISSO: Praktijkboek Energiecijfers en –tabellen (versie 2021). Dit geeft een redelijk indicatie

maar is wel relatief onbetrouwbaar. Ten tijden van het vaststellen van de energiestromen waren er nog geen afrekeningen binnen van deze locaties. Er zijn geen meterstanden opgenomen van deze locaties omdat het locaties betreft met meerdere huurders. In overleg met de verhuurders moet worden afgestemd hoe in de toekomst tijdig het energiegebruik van de betreffende locaties tijdig kan worden doorgegeven.

#### 4.4 Vliegtuig

Zakelijke vluchten waren verantwoordelijk voor circa 0,5% van de CO<sub>2</sub>-footprint in 2021. De hoeveelheid vluchten en de gemiddelde vliegafstand wisselen sterk tussen de jaren. Dit is omdat zakelijke vluchten afhankelijk zijn van het type projecten. De lage hoeveelheid vluchten over 2021 wordt veroorzaakt door de Covid 19 crisis. In de eerste helft van 2021 waren er zelfs helemaal geen vluchten. Normaal gesproken is vliegverkeer verantwoordelijk voor tussen 1% en 3 % van CO<sub>2</sub>-footprint. Het is dus de verwachting dat na de Covid 19 crisis deze post weer zal gaan stijgen ten opzichte van 2021.

Tabel 4.4: aantal vluchten en gevlogen kilometer

Afstand	Eenheid	1e helft 2018	2e helft 2018	1e helft 2019	2e helft 2019	1e helft 2020	2e helft 2020	1e helft 2021	2e helft 2021
Vluchtafstand < 700 km	aantal vluchten	71	27	117	72	10	4	0	4
Vluchtafstand 700 - 2.500 km	aantal vluchten	114	63	49	83	22	8	0	21
Vluchtafstand > 2.500 km	aantal vluchten	27	17	23	24	7	0	0	8
Vluchtafstand < 700 km	km	33.567	10.006	53.506	30.402	4.112	1.014	0	1.931
Vluchtafstand 700 - 2.500 km	km	154.384	88.456	73.042	116.014	25.904	10.628	0	28.020
Vluchtafstand > 2.500 km	km	167.781	118.053	137.642	141.377	39.038	0	0	48.188
<b>Totaal</b>	<b>aantal vluchten</b>	<b>212</b>	<b>107</b>	<b>189</b>	<b>179</b>	<b>39</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>33</b>
<b>Totaal</b>	<b>km</b>	<b>355.732</b>	<b>216.514</b>	<b>264.189</b>	<b>287.793</b>	<b>69.054</b>	<b>11.642</b>	<b>0</b>	<b>78.139</b>

##### 4.4.1 Meetmethode

De hoeveelheid gevlogen kilometers tot 2021 werden bepaald op basis van rapporten, aangeleverd door ATP Corporate Travel. Dit was de partner van Dynniq Mobility op het gebied van zakelijke vluchten. Dit had een zeer hoge betrouwbaarheid van het aantal gevlogen kilometers. Sinds 2021 organiseert de administratie van Dynniq Mobility de vluchten zelf. Dit geeft ook een redelijk hoge betrouwbaarheid op de data, maar vergt wel meer werk om deze gegevens boven water te krijgen.

#### 4.5 Gedecclareerde kilometers

Gedecclareerde kilometers zijn zakelijke kilometers die in privéauto's zijn verreden. Deze zijn vervolgens door de werknemer gedeclareerd. Gedecclareerde kilometers waren verantwoordelijk voor circa 0,3% van de CO<sub>2</sub>-footprint in 2021. Aangezien deze auto's niet in het bezit zijn van Dynniq Mobility, is het niet bekend welke brandstof de ingezette privéauto's gebruiken. In de praktijk is dit veelal benzine.

Tabel 4.5: gebruik van privéauto's voor het rijden van zakelijke kilometers

Energiedrager	eenheid	1e helft 2018	2e helft 2018	1e helft 2019	2e helft 2019	1e helft 2020	2e helft 2020	1e helft 2021	2e helft 2021
Onbekende brandstof	km	96.741	91.345	72.429	78.887	48.744	25.151	19.879	18.430

##### 4.5.1 Meetmethode

De hoeveelheid gedecclareerde kilometers is bepaald op basis van de in de administratie aanwezige hoeveelheid gedecclareerde kilometers. Dit maakt de betrouwbaarheid van de gedecclareerde kilometers zeer hoog.

## 5 CO<sub>2</sub>-footprint

In dit hoofdstuk staan de CO<sub>2</sub>-footprints van Dynniq Mobility sinds 2018 weergegeven. De CO<sub>2</sub>-footprints zijn opgesteld conform het handboek CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 3.1 en de ISO 14064-1 2018. CO<sub>2</sub>-emissies komen voort uit het gebruik van energie op basis van de verbranding van fossiele brandstoffen. Eerder in dit rapport zijn de verbruikte hoeveelheden van deze energiedragers weergegeven.

Deze CO<sub>2</sub>-footprints worden in het kader van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder tevens gepubliceerd op de website van SKAO.

In de volgende tabellen schuiven de CO<sub>2</sub>-gegevens per kolom met een half jaar verder in de tijd. Echter, in elke kolom is steeds een periode van een jaar weergegeven, om de seizoensgebonden invloeden tussen de perioden te beperken. In de tabellen staat aangegeven tot welke scope de CO<sub>2</sub>-emissies behoren en of een emissiebroncategorie gerelateerd is aan een project of aan het kantoor.

Conform de definitie uit Handboek CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 3.1, paragraaf 4.2 vaststellen omvang van de organisatie, is vastgesteld dat Dynniq Mobility kan worden beschouwd als een middelgroot bedrijf en bijgevolg in aanmerking komt voor de vrijstelling voor middelgrote bedrijven, zoals hieronder wordt toegelicht.

Om tot een middelgroot bedrijf te worden gerekend, moet volgens de categorie werken/leveringen de totale footprint (voor scope 1 en 2) van de kantoren en bedrijfsruimten <2.500 ton CO<sub>2</sub> per jaar zijn en de footprint van alle bouwplaatsen en productie-eenheden <10.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar. Dat is op basis van de onderstaande CO<sub>2</sub>-footprint het geval.

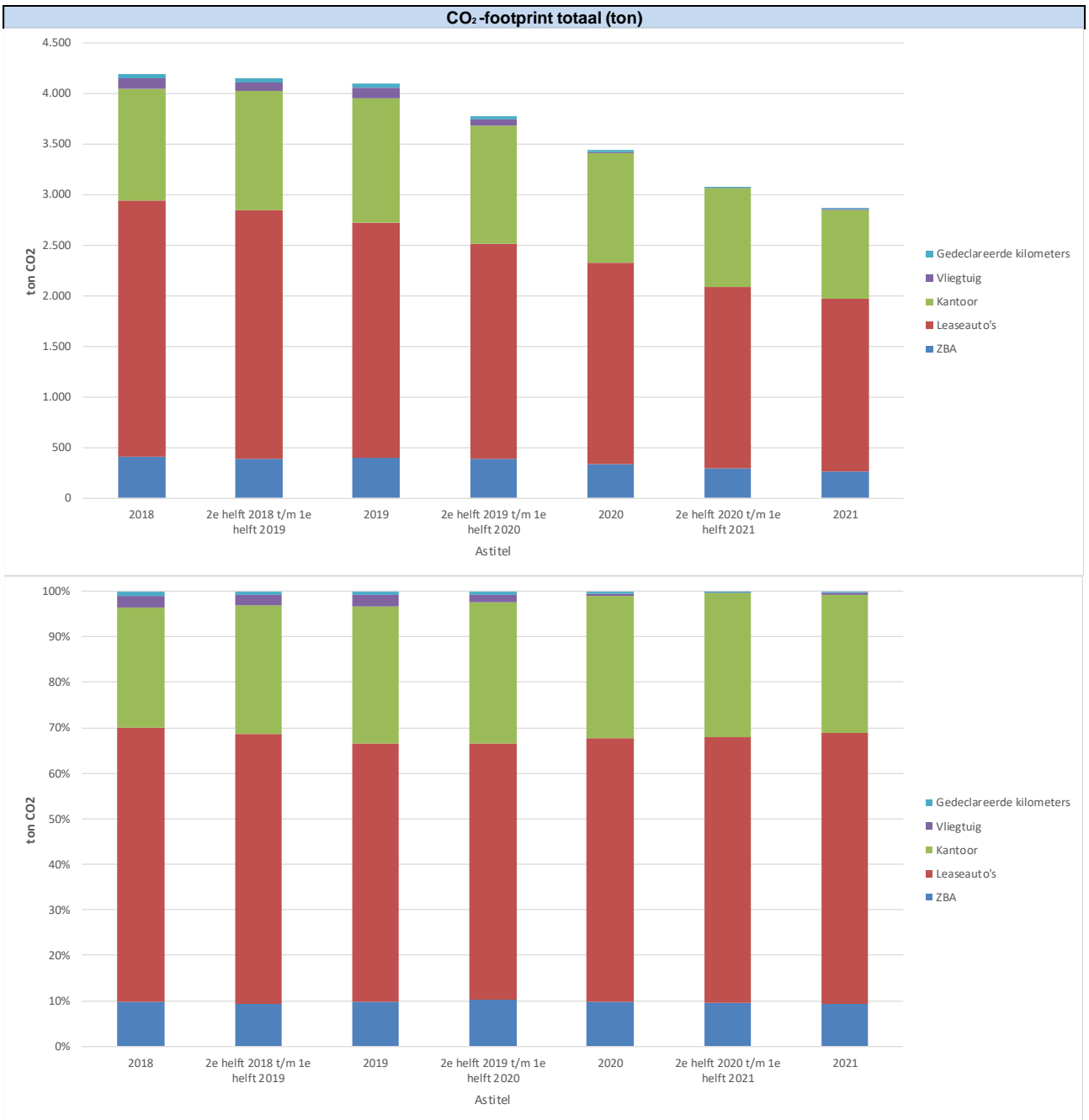
Er gelden dan de volgende vrijstellingen: 4C, 4D, 5D.

Tabel 5.1: tabel CO<sub>2</sub>-footprint 2018 tot en met 2021.

ton CO <sub>2</sub>										
Scope	Omschrijving	Energiedrager		2018	2e helft 2018 t/m 1e helft 2019	2019	2e helft 2019 t/m 1e helft 2020	2020	2e helft 2020 t/m 1e helft 2021	2021
Scope 1	ZBA	Benzine	Project	1,0	0,8	0,3	1,0	2,5	3,0	2,4
Scope 1		Diesel	Project	404,0	382,1	400,5	387,5	333,9	289,6	261,7
Scope 1	Leaseauto's	Benzine	Project	286,4	304,0	319,0	358,3	397,6	383,1	383,0
Scope 1		Diesel	Project	2.245,0	2.161,6	2.000,7	1.759,1	1.585,2	1.406,4	1.318,9
Scope 2		Elektriciteit	Project	1,4	2,8	6,2	7,4	10,9	9,3	8,4
Scope 1	Kantoor	Aardgas	Kantoor	344,2	376,8	411,9	417,7	393,8	345,3	306,7
Scope 2		Elektriciteit	Kantoor	766,7	797,0	820,2	748,1	683,8	629,4	564,6
Scope 3	Vliegtuig	Vluchtafstand < 700 km	Project	12,9	18,9	24,9	10,3	1,5	0,3	0,6
Scope 3		Vluchtafstand 700 - 2.500 km	Project	48,6	32,3	37,8	28,4	7,3	2,1	5,6
Scope 3		Vluchtafstand > 2.500 km	Project	42,0	37,6	41,0	26,5	5,7	0,0	7,1
Scope 3	Gedeclareerde kilometers	Onbekende brandstof	Project	41,4	36,0	33,3	28,1	16,3	9,9	8,4
Totaal scope 1				3.280,7	3.225,2	3.132,4	2.923,7	2.713,0	2.427,4	2.272,8
Totaal scope 2				768,0	799,9	826,4	755,6	694,7	638,7	573,0
Totaal scope 3 (Business travel)				144,9	124,8	137,0	93,2	30,8	12,3	21,7
Totaal				4.193,6	4.149,8	4.095,8	3.772,5	3.438,6	3.078,4	2.867,4
Totaal kantoren en bedrijfsruimten			Kantoor	1.110,9	1.173,8	1.232,1	1.165,9	1.077,7	974,8	871,3
Totaal alle bouwplaatsen en productielocaties			Project	3.082,7	2.976,1	2.863,7	2.606,6	2.360,9	2.103,7	1.996,1

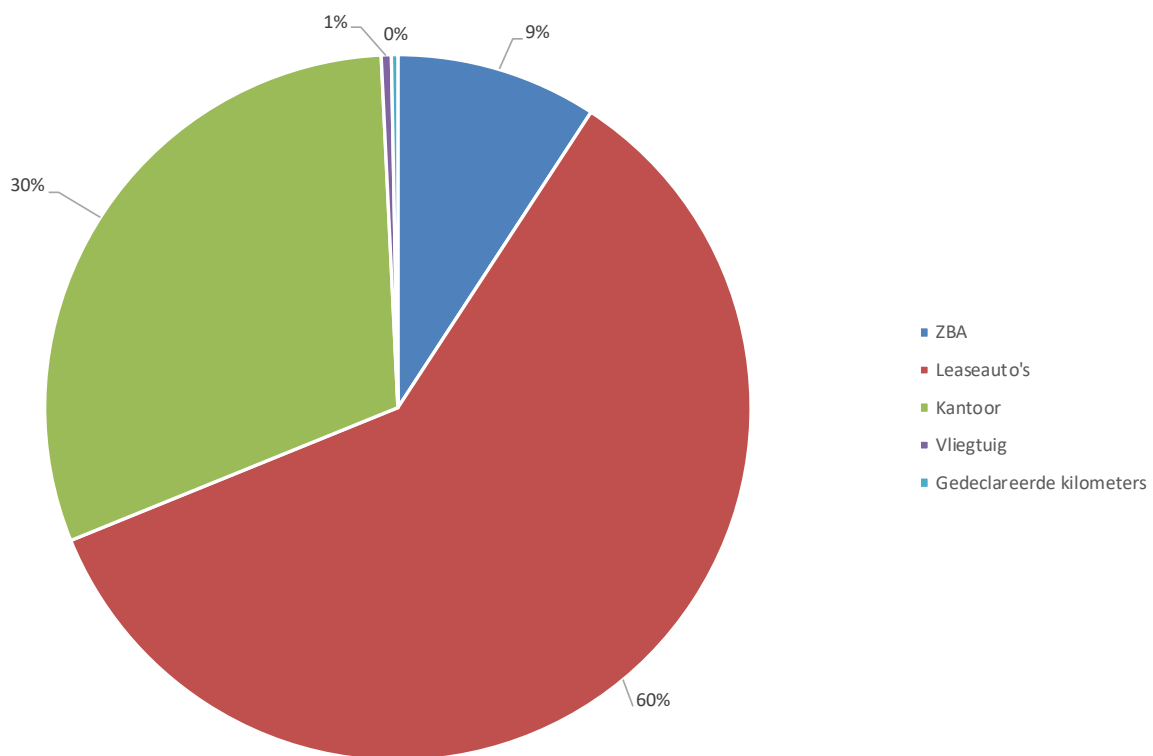
Tabel 5.2: tabel CO<sub>2</sub>-footprint 2018 tot en met 2021 afgezet tegen FTE.

	Eenheid	2018	2e helft 2018 t/m 1e helft 2019	Referentiejaar 2019	2e helft 2019 t/m 1e helft 2020	2020	2e helft 2020 t/m 1e helft 2021	2021
Totaal scope 1	ton CO <sub>2</sub>	3.281	3.225	3.132	2.924	2.713	2.427	2.273
Totaal scope 2	ton CO <sub>2</sub>	768	800	826	756	695	639	573
Totaal scope 3 (Business travel)	ton CO <sub>2</sub>	145	125	137	93	31	12	22
Totaal scope 1,2 & 3 (Business travel)	ton CO <sub>2</sub>	4.194	4.150	4.096	3.772	3.439	3.078	2.867
% reductie tov referentiejaar	%	2,4%	1,3%	0,0%	-7,9%	-16,0%	-24,8%	-30,0%





### CO<sub>2</sub>-footprint totaal (ton)



## 6 Maatregelen op basis van energiebeoordelingsanalyse

In dit hoofdstuk zijn de overwegingen opgenomen welke zijn geformuleerd als maatregelen die potentieel bijdragen aan het reduceren van energie en de CO<sub>2</sub>-footprint.

De uiteindelijke doelstellingen die op basis hiervan worden geformuleerd, zijn opgenomen in het jaarplan en in de rapportagedoelstellingen CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. De te nemen maatregelen staan ook in de maatregellijst van de SKAO.

### 6.1 Maatregelen

#### 6.1.1 Leaseauto's

- Afspraken met de leasemaatschappij over het verbeteren en uniform maken van het aanleveren van gegevens ten behoeve van het verbeteren van de monitoring.
- Bij aanschaf van nieuwe leaseauto's kiezen voor energiezuinige of elektrische modellen.
- Door slimmer plannen, is minder gebruik van de auto nodig. Denk hierbij aan het mijden van files, later op de middag plannen, et cetera.
- Indien mogelijk, gebruikmaken van auto's die geheel of gedeeltelijk rijden op alternatieve energiebronnen.
- Het nieuwe rijden promoten onder het personeel.
- Toolbox zuinig rijden ter beschikking stellen aan alle bestuurders
- Gebruik van openbaar vervoer promoten.
- Wanneer mogelijk, thuiswerken stimuleren.
- Wedstrijd personenmobiliteit
- Controle bandenspanning bij de leaseauto's.
- Stimuleren elektrisch rijden
- Faciliteiten voor thuiswerken en teleconferencing
- Monitoring brandstofgebruik terugkoppelen aan bestuurders.
- Chauffeurs deelnemen aan een jaarlijkse wedstrijd wie het zuinigst rijdt.

#### 6.1.2 Zware bedrijfsapparaten (ZBA)

- Bij aanschaf van nieuw materieel kiezen voor een zuinige variant.
- Verbeteren inzicht gebruikers.
- Wanneer ZBA niet in gebruik zijn, deze uitzetten.
- Indien mogelijk, gebruikmaken van machines die geheel of gedeeltelijk op alternatieve energiebronnen functioneren.
- Het nieuwe draaien toepassen.
- Alternatieve energiebronnen toepassen.
- Gebruik rijplaten, indien mogelijk, om rolweerstand te verminderen.

#### 6.1.3 Kantoor/magazijnen

- Bij huur ander pand kijken naar energie-efficiency (energielabel).
- Laadpalen elektrische auto's plaatsen
- Verhuurder motiveren om te investeren, indien er sprake is van mogelijke verlenging van het huurcontract.
- Waar mogelijk slimme meters toepassen.
- Roldeuren van verwarmde loodsen die snel dichtgaan na openen.
- Bij aanschaf nieuwe kantoorapparatuur, energieverbruik meenemen in de keuze.
- Energiebewustwordingscampagne.
- Plaatsen zonnepanelen.
- Groene stroom inkopen.
- Controle werking klimaatbeheersingssysteem.
- Meer fte op een kantoor
- Alle heftrucks, zowel voor binnen als voor buiten gebruik zijn volledig elektrisch.

#### 6.1.4 Gedeclareerde kilometers

- Door slimmer plannen, is minder gebruik van de auto nodig. Denk hierbij aan het mijden van files, later op de middag plannen, et cetera.
- Indien mogelijk, gebruikmaken van auto's die geheel of gedeeltelijk rijden op alternatieve energiebronnen.
- Het nieuwe rijden promoten onder het personeel.
- Gebruik van openbaar vervoer promoten.
- Toolbox zuinig rijden ter beschikking stellen aan alle bestuurders
- Gebruik van openbaar vervoer promoten.
- Wanneer mogelijk, thuiswerken stimuleren.
- Controle bandenspanning
- Faciliteiten voor thuiswerken en teleconferencing

#### 6.1.5 Vliegtuig

- Wanneer mogelijk, gebruikmaken van videoconference.
- Indien mogelijk, gebruikmaken van HSL-treinen.

#### 6.1.6 Algemeen

- Energiezuinig bouwen in bouwwerkwijze integreren.
- Stimuleren energiezuinig gedrag van de medewerkers.
- Selectie onderaannemers op reisafstand
- Selectie onderaannemers en/of leveranciers op CO<sub>2</sub> bewust certificaat

### 6.2 Doelstellingen op basis van energiebeoordelinganalyse

De voorstellen en maatregelen, gebaseerd op deze energiebeoordelinganalyse, hebben als basis gediend voor de uitwerking van de doelstellingen die zijn opgenomen in het Jaarplan CO<sub>2</sub>-beleid en -doelstellingen.

### 6.3 Personen die verantwoordelijk zijn voor het energie-/CO<sub>2</sub>-beleid

- Eindverantwoordelijke Dynniq Mobility.; Directie.
- Operationeel verantwoordelijke Dynniq Mobility.; KAM-manager Dynniq Mobility.