

CO₂-rapportage en Emissie inventaris 2025

Incl. CO₂ footprint en reductiemaatregelen



Zwaag, 11 februari 2026

Auteur:

T. Bekker

Manager Engineering (interim CO₂-coördinator)

Geaccordeerd door:



F. Tjalsma

Managing Director

COLOFON

Het format voor deze rapportage is opgesteld door Stichting Stimular. Stichting Stimular verspreidt kennis over Duurzaam Ondernemen en ontwikkelt praktische instrumenten voor het midden- en kleinbedrijf en organisaties die daarmee vergelijkbaar zijn. Stichting Stimular is de werkplaats voor Duurzaam Ondernemen!

Stichting Stimular
Scheepmakershaven 27c
3011 VA Rotterdam
t 010 - 238 28 28
f 010 - 437 93 03
e mail@stimular.nl
i www.stimular.nl

Dit format mag uitsluitend worden ingezet voor eigen gebruik en niet voor commerciële doeleinden.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Inleiding van de co2 prestatieladder	4
1.2	Over dit rapport	5
1.3	Betrokkenen	5
1.4	Beschrijving van de organisatie	6
2	VERANTWOORDELIJKHEDEN	7
3	RAPPORTAGE PERIODE	7
4	AFBAKENING	7
4.1	Operationele grenzen	7
4.2	Bedrijfsonderdelen	7
4.3	CO ₂ -emissiegegevens	7
5	DIRECTE EN INDIRECTE GHG EMISSIES	8
5.1	Berekende GHG emissies in CO ₂ -footprint 2025-H1	8
5.2	Analyse CO ₂ -footprint	9
5.3	verbranding van biomassa	10
5.4	GHG verwijderingen	10
5.5	Uitzonderingen	10
6	KWANTIFICERINGSMETHODEN	10
7	CONVERSIEFACTOREN	11
8	ONZEKERHEDEN	11
9	RAPPORTAGE VOLGENS ISO 14064	11
10	MATE VAN ZEKERHEID	12
11	CO ₂ -REDUCTIEBELEID	12
11.1	Beleidsverklaring van directie	12
11.2	Kwantitatieve doelen [in 2025]	13
11.3	Reductiemaatregelen	14
11.4	Sectorgenoten	14
12	CO ₂ -REDUCTIEPLAN	14
12.1	Reductie	15
13	ENERGIEMANAGEMENTPROGRAMMA	17
13.1	Inzicht: identificatie en beoordeling van energieaspecten	17
13.2	Verbeterproces: Doelstellingen en programma('s) met betrekking tot energiereductie.	17
13.3	Monitoring	18
13.4	Afwijkingen, corrigerende en preventieve maatregelen	18
14	PLAN VAN AANPAK	17

1 INLEIDING

1.1 INLEIDING VAN DE CO₂ PRESTATIELADDER

De CO₂-Prestatieladder is een managementsysteem dat zich richt op CO₂-reductie, energiebesparing en het gebruik van duurzame energie binnen de bedrijfsvoering en in projecten en in de keten. Het systeem vereist continue verbetering van inzicht, verdere CO₂-reductiemaatregelen, communicatie en samenwerking in de bedrijfsvoering. Het helpt organisaties met het structuren van interne bedrijfsprocessen rondom verduurzaming en het opzetten van duurzaamheidsverslaggeving met een focus op CO₂.

Naast het maatschappelijke belang van duurzaamheid biedt het ook kansen voor het inspireren van interne en externe belanghebbenden, onderscheiding ten opzichte van concurrenten, kostenbesparing en het voldoen aan wetgeving. Daarnaast kan het certificeren op de CO₂-Prestatieladder voordeel opleveren in aanbestedingen van (publieke) opdrachtgevers. Hoe meer een organisatie zich inspanst om CO₂ te reduceren, hoe meer kans op gunning bij een opdracht.

De CO₂-Prestatieladder kent vijf niveaus, waarbij niveau één, twee en drie zich richten op de eigen organisatie en niveau vier en vijf een stap maken naar de keten van de organisatie. Om de ladder te beklimmen naar een volgend niveau moet aan alle verplichte normen van onder liggende niveaus worden voldaan. Ieder niveau omvat de volgende vier invalshoeken:

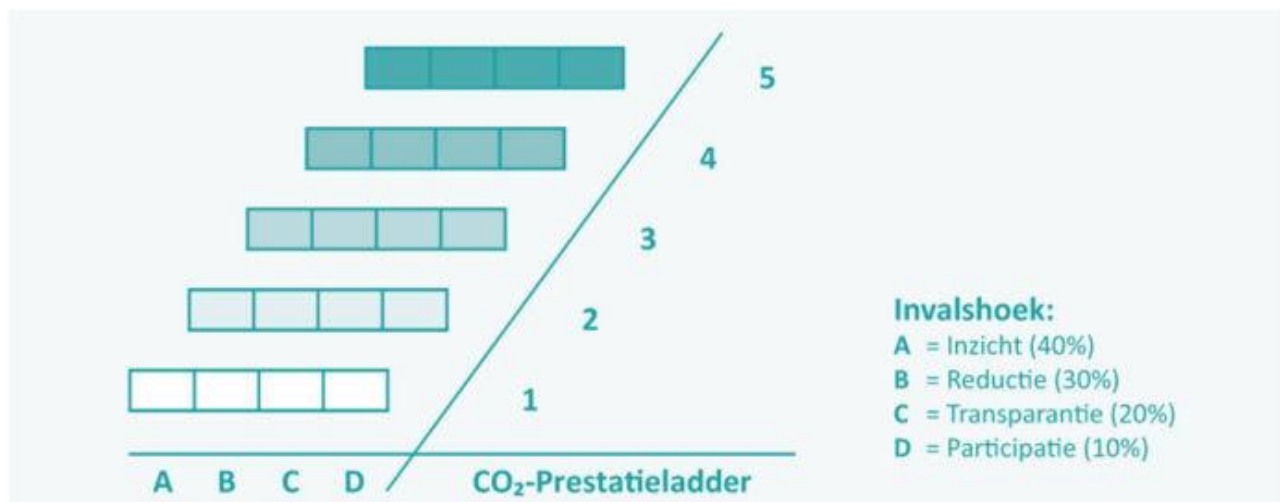
A. Inzicht maakt een organisatie bewust van de eigen CO₂-prestatie, de risico's en kansen, biedt de organisatie informatie die ze kan gebruiken voor het formuleren van effectieve doelstellingen en maatregelen om de CO₂-uitstoot te reduceren, en waar de communicatie en samenwerking zich op dient te richten. Invalshoek A stimuleert organisaties om eigen uitstoot en in de keten te kennen. De organisatie realiseert continue verbetering in de diepgang, reikwijdte en efficiëntie van inzicht en kwaliteit van de emissie-inventaris.

B. Reductie creëert kansen voor het terugdringen van energieverbruik en CO₂-uitstoot, en bevordert samenwerking zodat de meest efficiënte opties voor reductie in de keten worden aangepakt. De organisatie realiseert continue verbetering van de efficiëntie van maatregelen, in het vaststellen en behalen van doelen en het aantonen van voortgang op doelstellingen en maatregelen.

C. Transparantie stimuleert de creatieve betrokkenheid van medewerkers. Ook weten organisaties van elkaars inzet, en kan een organisatie door anderen worden aangesproken op de ambities en vorderingen. De organisatie realiseert continue verbetering in de diepgang en verspreiding van de communicatie en in het verwerken van inbreng van de interne en externe belanghebbenden.

D. Participatie laat een organisatie investeren in samenwerking, delen van eigen kennis en daar waar mogelijk gebruikmaken van kennis die elders is ontwikkeld. De organisatie realiseert continue verbetering in het selecteren van nuttige initiatieven en het toepassen van de kennis in de organisatie.

Een erkende certificerende instantie beoordeelt de activiteiten en bepaalt het niveau van de CO₂-Prestatieladder. Hiervoor moeten stappen zijn gezet op alle invalshoeken van de ladder. In onderstaand figuur wordt bovenstaande tekst schematisch weergegeven met de bijbehorende weging van de invalshoeken voor certificering (bron: Handboek CO₂-Prestatieladder 3.1, SKAO).



1.2 OVER DIT RAPPORT

Dit rapport beschrijft de CO₂ rapportage en voortgang van de CO₂-footprint, emissie inventaris, CO₂-reductiedoelstellingen en de CO₂-reductiemaatregelen van Batenburg Digit B.V.

De rapportage is gericht op het verschaffen van beperkte mate van zekerheid over de gerapporteerde CO₂-emissies van Batenburg Digit weergegeven in overeenstemming met de eisen van de CO₂ prestatieladder versie 3.1.

Vanaf januari 2025 start Digit met de eerste fase in de certificering voor de CO₂ prestatieladder, niveau 3. De toenemende vraag vanuit de markt naar certificering op de CO₂ prestatieladder en het verzoek van onze klant Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, heeft ons doen besluiten om vanaf 2025 ons hiervoor te laten certificeren. In het kader van deze certificering is men gehouden om periodiek de voortgang te meten en inzicht te verschaffen in de actuele emissie inventaris. Batenburg Digit rapporteert hier halfjaarlijks over.

Leeswijzer:

Hoofdstuk 4 beschrijft onze afbakening.

Hoofdstuk 5 geeft onze CO₂-footprint weer over 2024 (3.A.1 van CO₂-Prestatieladder).

Hoofdstuk 11 bevat een beschrijving van onze kwantitatieve reductiedoelen voor 2025-2028 voor scope 1 & 2 emissies van ons bedrijf en onze projecten, uitgedrukt in percentages. (3.B.1 van CO₂-Prestatieladder).

Hoofdstuk 14 beschrijft ons plan van aanpak, inclusief de te nemen maatregelen uit het reductieplan hoofdstuk 12 (3.B.1 van CO₂-Prestatieladder).

Hoofdstuk 13 geeft de inhoud weer van ons energiemanagementprogramma (3.B.2 van CO₂-Prestatieladder)

1.3 BETROKKENEN

Bij de totstandkoming van dit rapport zijn betrokken:

- F. Tjalsma, Managing Director
- T. Bekker, Manager Engineering (interim CO₂-coördinator)

1.4 BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE

Batenburg Digit is een systeemintegrator die opdrachtgevers binnen de marktsegmenten food/feed, water, infra, chemie en machinebouw, integrale automatiseringsoplossingen biedt om slimmer, veiliger en duurzamer te produceren. Wij ontzorgen opdrachtgevers door het verlenen van servicediensten zoals 24/7-support, onderhoud en inspecties.

Wij willen een efficiënte en betrouwbare partner zijn die streeft naar een duurzame relatie met zowel regionale als (inter)nationale opdrachtgevers. Voor ons huidige en toekomstige personeel willen wij een aantrekkelijke werkgever zijn.

Wij hebben de ambitie onze leidende positie in de regio West-Friesland van ons land, in samenwerking met onze zusterbedrijven, op te schalen naar een toppositie in heel Nederland.

Batenburg Digit streeft naar continuïteit in de samenwerking met opdrachtgevers door een flexibele instelling, het leveren van kwaliteit en te staan voor de afspraken die zijn gemaakt. Door het bieden van een hoge mate van persoonlijke vrijheid en verantwoordelijkheid, boeiende projecten, studie- en ontplooiingsmogelijkheden willen wij werknemers aantrekken en aan ons binden.

Doordat producenten zich steeds meer richten op kernactiviteiten worden ondersteunende taken en processen vaker uitbesteed. Vanwege de stijgende complexiteit van de installaties zien wij een toenemende vraag naar (24-uurs) support door specialisten. Wij spelen in op deze trends door de service- en onderhoudsactiviteiten verder uit te breiden.

Er is een toenemende behoefte aan slimmere manieren van produceren. Door het verbreden en verdiepen van onze kennis van moderne ICT- en automatiseringsoplossingen willen we de aangewezen partner zijn om de benodigde informatisering in gang te zetten.

Wij streven ernaar onze kennis van onderwerpen als energiemonitoring, OEE, machineveiligheid, explosieveiligheid, verticale integratie en cybersecurity vaker in te zetten in adviestrajecten met betrekking tot slimmer, veiliger en duurzamer produceren.

2 VERANTWOORDELIJKHEDEN

De directie van Batenburg Digit BV is verantwoordelijk voor CO₂-reductiebeleid en wordt daarbij ondersteund door QHSE coördinator.

3 RAPPORTAGE PERIODE

De inventaris naar GHG emissies van Batenburg Digit BV wordt jaarlijks uitgevoerd. Deze rapportage beschrijft de emissies van het jaar 2025. De rapportageperiode loopt van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025.

4 AFBAKENING

Tijdens het onderzoek is gekeken naar alle activiteiten van Batenburg Digit BV. Voor de bepaling van de boundary is een zelfstandig document opgesteld.

4.1 OPERATIONELE GRENZEN

Om de scope af te bakenen is gebruik gemaakt van de scope-indeling van Handboek versie 3.1. Volgens deze prestatieladder van SKAO is de analyse uitgevoerd.

In overeenstemming met de CO₂-Prestatieladder wordt onderscheid gemaakt tussen drie bronnen van emissie, ook wel scopes genoemd. Deze bronnen zijn onder te verdelen in twee categorieën: directe emissies en indirecte emissies. Voor Batenburg Digit BV zijn deze als volgt:

- Scope 1 (directe emissies): emissies door de eigen organisatie, zoals emissies door verbruik eigen wagenpark.
- Scope 2 (indirecte emissies): emissies ten gevolge van het gebruik van elektriciteit en zakelijk verkeer met privé auto's.
- Scope 3: (overige indirecte emissies): emissies ontstaan als gevolg van de activiteiten van het bedrijf (de organisatie) maar die voortkomen uit bronnen die geen eigendom van het bedrijf zijn noch beheerd worden door het bedrijf.

**De emissies (upstream of downstream) uit scope 3 zijn niet meegenomen binnen de kaders van dit rapport.

4.2 BEDRIJFSONDERDELEN

De CO₂-footprint heeft betrekking op Batenburg Digit B.V. d.w.z.:

- Het pand aan Jan Penweg 2 te Zwaag;
- Brandstoffen voor alle lease auto's;
- Zakelijk verkeer met privéauto's.

4.3 CO₂-EMISSIEGEGEVENS

De CO₂-footprint is opgesteld met behulp van de Milieubarometer van Stichting Stimular. De gebruikte CO₂-emissiefactoren komen overeen met de eisen van de CO₂-Prestatieladder. Zowel qua hoeveelheden als conversiefactoren is er geen discussie en zijn deze voor nagenoeg 100% betrouwbaar.

5 DIRECTE EN INDIRECTE GHG EMISSIES

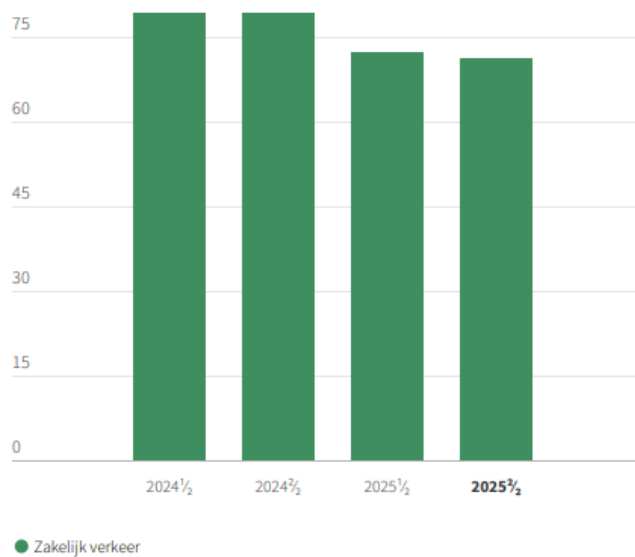
5.1 BEREKENDE GHG EMISSIES IN CO₂-FOOTPRINT 2025

Alle energiegegevens over 2025 zijn ingevoerd in de Milieubarometer.

De totale directe en indirecte GHG emissies van Batenburg Digit BV bedroegen in 2025 144 ton CO₂.

Grafiek 1 geeft een visueel overzicht van de energiestromen weer. In tabel 1 staat een overzicht van de energiestromen van het bedrijf en de bijbehorende CO₂-uitstoot per scope.

GRAFIEK 1: CO₂ - FOOTPRINT [2 0 2 5]



TABEL 1: CO₂- FOOTPRINT [2 0 2 5]

			CO ₂ -emissiefactor	CO ₂ -equivalent
Scope 1				
Zakelijk verkeer	Personenwagen (in liters) benzine	19.020 liter	2,80 kg CO ₂ / liter	53,2 ton CO ₂
Zakelijk verkeer	Personenwagen (in liters) diesel	16.284 liter	3,25 kg CO ₂ / liter	52,9 ton CO ₂
Zakelijk verkeer	Personenwagen HVO biodiesel uit afvalolie	5.178 liter	0,441 kg CO ₂ / liter	2,28 ton CO ₂
			<i>Subtotaal</i>	<i>108 ton CO₂</i>
Scope 2 market-based				
Elektriciteit	Zelf opgewekte zonnestroom (PV)	47.949 kWh	0 kg CO ₂ / kWh	0 ton CO ₂
Elektriciteit	Teruggeleverde stroom (uit PV of Wind)	10.981 teruggeleverde kWh	0 kg CO ₂ / teruggeleverde kWh	0 ton CO ₂
Elektriciteit	Ingekochte elektriciteit	72.883 kWh	0,497 kg CO ₂ / kWh	36,2 ton CO ₂
Elektriciteit	Waarvan groene stroom uit windkracht	72.883 kWh	-0,497 kg CO ₂ / kWh	-36,2 ton CO ₂
Zakelijk verkeer	Elektrische auto's laadpas (grijze stroom)	39.729 kWh	0,497 kg CO ₂ / kWh	19,7 ton CO ₂
Zakelijk verkeer	Elektrische auto's (laden op de zaak)	27.562 kWh	0,497 kg CO ₂ / kWh	13,7 ton CO ₂
Zakelijk verkeer	...waarvan op groene stroom uit zon of wind (NL)	27.562 kWh	-0,497 kg CO ₂ / kWh	-13,7 ton CO ₂
			<i>Subtotaal</i>	<i>19,7 ton CO₂</i>
Zakelijk verkeer in scope 3				
Zakelijk verkeer	Gedeclareerde km privé auto's	83.448 km	0,191 kg CO ₂ / km	15,9 ton CO ₂
			<i>Subtotaal</i>	<i>15,9 ton CO₂</i>
			CO₂-uitstoot	144 ton CO₂

5.2 ANALYSE CO₂-FOOTPRINT

In 2025 is totaal 144 ton CO₂ uitgestoten.

In scope 1 veroorzaakt het zakelijk verkeer (bedrijfswagens) de meeste CO₂-uitstoot, namelijk 108 ton per jaar.

Eind 2025 zijn er zijn er 43 lease auto's in het wagenpark, waarvan 10 personenwagens met als brandstof benzine de meeste CO₂-uitstoot generen, namelijk 53,2 ton per jaar.

Voor de 16 bedrijfswagens op diesel wordt er sinds maart 2024 gestimuleerd om deze auto's met bouwjaar vanaf 2020 niet meer te tanken met gewone diesel maar met HVO100-biodiesel omdat dit 90% in CO₂ uitstoot scheelt. In 2025 H1 is 27% van de getankte diesel HVO100-biodiesel, 2025 H2 is 21%. In 2024 was dit nog maar 19%. Deze stimulatie heeft dus effect maar het effect wordt alweer minder. In het voorjaar van 2026 zal er een nieuwe campagne gestart worden meer gericht op de dieselrijders om het aandeel HVO100-biodiesel nog hoger te krijgen.

Binnen 5 jaar worden alle benzine en hybride auto's vervangen voor elektrische auto's om zo de doelstelling voor reducering CO₂ uitstoot te behalen. Begin 2025 zijn er 2 elektrische bestelwagens geleverd en deze zijn als proef ingezet bij 2 buitendienst monteurs om gebruik en toepasbaarheid te testen. In Q2 is hier een evaluatie van gedaan met als conclusie dat het elektrisch rijden en laden even wennen is, maar dat het goed te doen is. Zeker in combinatie met de mobile laadkabel van 11kW/krachtstroom. Echter is het specifieke merk niet naar tevredenheid.

In Q4 is er een grote bestelauto aangeschaft en in Q1 2026 worden nog een elektrische compacte bestelwagen geleverd van een ander merk.

In scope 2+zakelijk verkeer scope 3 is het grootste aandeel in CO₂ uitstoot bij de gedeclareerde km privé auto's. Ook is het aandeel elektrisch auto's laadpas groot. Hiervan is een deel te herleiden naar een aanbieder van groene stroom. Echter op dit moment wordt dit nog als grijze stroom berekend.

Als tweede deel wordt het grootste verbruik ingekocht vanuit Groene energie leverancier waardoor de CO₂ uitstoot op nul staat.

Sinds 11 november 2023 is het nieuwbouw kantoorpand aan de Jan Penweg in gebruik genomen. Het kantoorpand is voorzien van de meest actuele duurzame en gasloze voorzieningen zoals zonnepanelen, warmtepomp en klimaatbeheersing. Ten opzichte van de oude kantoorpanden is dit een grote sprong in energiemangement, energiebesparing en CO₂ uitstoot.

5.3 VERBRANDING VAN BIOMASSA

De verbranding van biomassa vindt niet plaats bij Batenburg Digit.

5.4 GHG VERWIJDERINGEN

Binding van CO₂ (broeikasverwijdering) heeft in 2025 niet plaatsgevonden binnen Batenburg Digit.

5.5 UITZONDERINGEN

Alle emissies welke worden weergegeven in scope 1 en 2 binnen de CO₂ prestatieladder vinden plaats binnen de bedrijfsvoering van Batenburg Digit.

6 KWANTIFICERINGSMETHODEN

Voor het kwantificeren van de CO₂ uitstoot is voor de verschillende type emissies, verschillende methodes gebruikt.

Wagenpark:

Bij de kwantificering van emissies door het wagenpark is het totale brandstofverbruik in 2025 bepaald. Het brandstofverbruik is gekwantificeerd met de conversiefactoren zoals gegeven in het CO₂-Prestatieladderhandboek (www.co2emissiefactoren.nl.) In de kwantificering van het wagenpark is het overzicht gebruikte hoeveelheid brandstoffen, afkomstig uit fleetkennis B.V. Hierin wordt het aantal liters van de tank acties met tankpas automatisch ingelezen.

Bij de kwantificering van emissies door het wagenpark is het totale verbruik voor elektrisch laden met de laadpas in 2025 bepaald. Hierbij is een splitsing gemaakt voor laden op de zaak met groene stroom. En voor het elektrisch laden op diverse locaties (grijze stroom).

Elektriciteit:

De emissies van het elektriciteitsverbruik worden uitgelezen m.b.v. SMABU. Er is een schatting gemaakt m.b.t. een opsplitsing van het verbruik voor diverse verlichting, luchtbehandeling, diverse apparatuur en warmtepomp.

Gedeclareerde kilometers:

Het zakelijk gebruik van prive auto's is vastgelegd middels de kilometerdeclaratie (overzicht van financiële administratie).

Uitkomsten van de berekeningen van bovenstaande emissiebronnen zijn opgeteld en hebben in de totale CO₂ -uitstoot van Batenburg Digit geresulteerd. Deze totale uitstoot valt onder te verdelen in toepasselijke scope 1 en 2. De berekeningen zijn uitgevoerd conform het handboek CO₂ prestatieladder versie 3.1.

7 CONVERSIEFACTOREN

Voor de inventarisatie van de CO₂ uitstoot van Batenburg Digit over het jaar 2025 is de Milieubarometer van Stichting Stimular gebruikt.

Wagenpark (benzine)	2,80 kg CO ₂ / liter
Wagenpark (Diesel)	3,25 kg CO ₂ / liter
Wagenpark (HVO100)	0,441 kg CO ₂ / liter
Wagenpark elektrisch (stroom onbekend, laden elders)	0,497 kg CO ₂ / kWh
Wagenpark elektrisch (groene stroom laden op zaak)	0 kg CO ₂ / kWh
Zakelijke kilometers met prive auto, gewichtklasse onbekend	0,191 g CO ₂ / km
Elektriciteitsverbruik (Wind)	0 g CO ₂ /kilowattuur

8 ONZEKERHEDEN

Gezien de systematiek van registratie kan gesteld worden dat alle emissiebronnen tot in zekere mate zijn omgerekend naar CO₂ uitstoot.

9 RAPPORTAGE VOLGENS ISO 14064

Om inzicht te krijgen in het verbruik van energie heeft Batenburg Digit dit CO₂ rapport inclusief emissie inventaris opgesteld. Conform het handboek CO₂ prestatieladder dient de emissie inventaris te voldoen aan de eisen van ISO 14064 en het greenhouse gas (GHG) protocol, zoals beschreven in § 9.3.1 van ISO 14064-1. Onderstaande overzicht toont een cross-matrix van dit rapport met die eisen:

GHG Report content	Beschrijving	Hoofdstuk rapport
A	Beschrijving organisatie	H1
B	Verantwoordelijke persoon	H2
C	Rapportageperiode	H3
D	Organisatie grenzen	H4
E	Documentatie van rapportagegrenzen	H4
F	Directe GHG emissies	H5
G	Uitstoot door biomassa	H5
H	GHG verwijdering	H5
I	Uitsluiting van bronnen	H5
J	Indirecte GHG emissies	H5
K	GHG emissies basisjaar	H3
L	Verklaringen veranderingen basisjaar	H3
M	Referentie/beschrijving incl. reden voor gekozen berekenmethode	H3
N	Verklaring veranderingen in gekozen berekening	H3
O	Referentie/documentatie van gebruikte GHG factoren en verwijderdata	H3
P	Beschrijving impact van onzekerheden op accuraatheid GHG emissies en verwijderdata	H8
Q	Onzekerheden van beoordelingsomschrijvingen en uitkomsten	H8
R	Emissie-inventaris conform ISO14064	H9
S	Opmerking dat emissie inventarisatie is geverifieerd incl. type verificatie	n.v.t.
T	de GWP-waarden die bij de berekening zijn gebruikt, evenals de bron	n.v.t.

10 MATE VAN ZEKERHEID

Omdat het overgrote deel van de rapportage gebaseerd is op cijfers van slimme meters uit SMABU en data wagenpark van fleetkennis.BV kan worden gesteld dat de rapportage in zeer grote mate zekerheid biedt.

11 CO₂-REDUCTIEBELEID

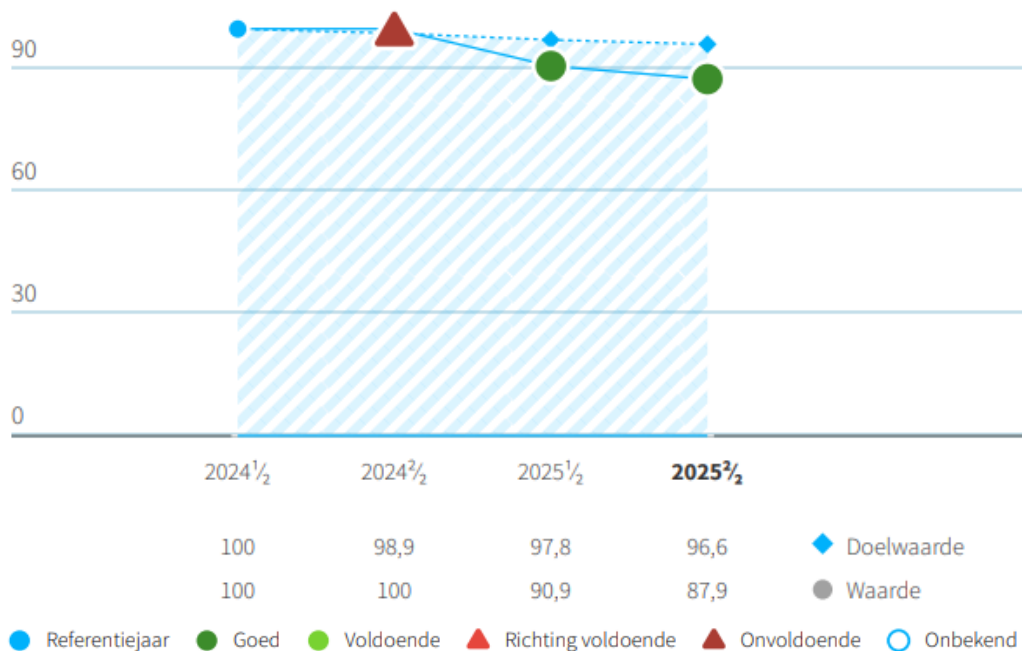
11.1 BELEIDSVERKLARING VAN DIRECTIE

Batenburg Digit zal zich vanaf 2025 meer actief bezighouden met het reduceren van CO₂ uitstoot. Alle maatregelen, groot en klein, kunnen er voor zorgen dat CO₂ uitstoot gereduceerd kan worden.

GRAFIEK 2: VOORTGANG DOEL

Doel: 2028 moet de CO₂-uitstoot gereduceerd zijn met 9% t.o.v. 2024

%



De CO₂-uitstoot is in 2025 afgenomen met ruim 12% ten opzichte van het referentiejaar 2024. Hiermee hebben we de doelstelling van 2028 reeds gehaald, vooral de verdere elektrificatie van het wagenpark en HVO100 tanken draagt bij aan het resultaat. In 2025 zijn 7 benzineauto's en 3 dieselauto uitgefaseerd. Ter vervanging en uitbreiding zijn 12 volledig elektrische voertuigen toegevoegd aan het wagenpark. Hierdoor bestaat inmiddels 40% van het totale wagenpark uit elektrische of zero-emissie voertuigen.

Alle medewerkers hebben de taak om bij hun werkzaamheden energie te besparen. Het thema energiebesparing is vast onderdeel van alle vormen van werkoverleg en het directie-overleg.

11.2 KWANTITATIEVE DOELEN [IN 2026]

De kwantitatieve reductiedoelen voor 2026 sluiten aan op het meerjaren-reductiepad waarin in 2028 een totale CO₂-reductie van 9% moet worden gerealiseerd ten opzichte van het referentiejaar 2024. Dit komt neer op een jaarlijkse reductie van circa 3%, primair binnen scope 1 (zakelijk verkeer) en secundair binnen scope 2 (elektriciteit).

Reductie 3% per jaar t.o.v. totaal CO₂ uitstoot 2024 van 159 ton CO₂, is **4,77 ton CO₂ per jaar** en is gericht op scope 1 voor zakelijk verkeer.

Berekening A

10% reductie toepassen op vervangen gewone diesel voor HV100 biodiesel tanken geeft een totaal reductie van 4,6 ton CO₂ uitstoot.

	Totaal	CO ₂ emissiefactor	CO ₂ equivalent		10% reductie	totaal	CO ₂ emissiefactor	CO ₂ equivalent	Verskil
Diesel	16289 Liter	3,25 kg CO ₂ /Liter	52,9 ton CO ₂		1628,9	14660,1	3,25 kg CO ₂ /Liter	47,6 ton CO ₂	-5,3 ton CO ₂
HVO biodiesel uit afdalolie	5183 Liter	0,441 kg CO ₂ /Liter	2,3 ton CO ₂			6811,9	0,441 kg CO ₂ /Liter	3,0 ton CO ₂	0,7 ton CO ₂
Totaal									-4,6 ton CO ₂

4,6 ton CO₂

Berekening B

16 bedrijfswagen diesel verbruiken totaal 16289 liter diesel en 5183 HVO biodiesel = 55,2 ton CO₂

Dit is 3,45 ton CO₂ equivalent gemiddeld per bedrijfswagen.

Indien er 2 diesel bedrijfswagen worden vervangen voor elektrische wagens is er een reductie van gemiddeld 2 x 3,45 ton CO₂.

6,9 ton CO₂

Berekening C

4 benzine en 6 hybride personenwagens verbruiken totaal 19020 liter benzine = 53,3 ton CO₂

Dit is 5,33 ton CO₂ equivalent gemiddeld personenwagen

Indien er 3 benzine personenwagens worden vervangen voor elektrische wagens is er een reductie van gemiddeld 3 x 5,33 ton CO₂.

15,99 ton CO₂

Om de reductie van 3% per jaar t.o.v. totaal CO₂ uitstoot 2024 te behalen ligt de aandacht in het zakelijk verkeer, met de nadruk met name op het elektrificeren van het wagenpark.

11.3 REDUCTIEMAATREGELEN

De komende jaren (t/m 2028) voeren we de volgende reductiemaatregelen uit. Deze maatregelen zijn uitgewerkt in hoofdstuk 12.1.

Scope 1:

- Lease wagenpark vervangen voor zero emissie auto's;
- HVO100 biodiesel tanken i.p.v. gewone diesel.

Scope 2:

- Instellingen kantoorklimaatbeheersing monitoren en verder analyseren qua verbruik;
- 2 x per jaar energieverbruik uit SMABU in Milieubarometer verwerken en beoordelen;
- Zuinig rijden door bijvoorbeeld bandenspanning periodiek meten of Elearning gebruik auto.

In 2026 zullen er een nieuwe doelstellingen worden geformuleerd.

11.4 SECTORGENOTEN

Batenburg Digit wil conform eis 3B uit het handboek 3.1 CO prestatieladder een ambitieuze, onderbouwde doelstelling formuleren voor energie en CO₂-emissiereductie (scope 1 en 2), waarbij rekening is gehouden met de relatieve positie ten opzichte van organisaties met vergelijkbare activiteiten met betrekking tot de huidige CO₂-prestatie en/of genomen reductiemaatregelen. Ook wordt rekening gehouden met innovatieve ontwikkelingen.

In vergelijking met sectorgenoten schat Batenburg Digit zichzelf als middenmoot in op het gebied van CO₂ reductie.

Batenburg Beenen (niveau 3)

CO₂ footprint in referentiejaar 2023 : 628 ton CO₂

Doelstelling voor 2025 is 10% reductie per euro omzet ten opzichte van 2020.

Focus punt : Zero CO₂-emissie voertuigen d.m.v. Elektrificeren

Debuco Advies BV (niveau 3)

Doelstellingen: in 2028 ten opzichte van 2024 20% minder CO₂ uitstoten op het brandstofverbruik van ons wagenpark. En in 2028 ten opzichte van 2024 10% besparen op het gebruik van elektra en gas.

12 CO₂ - REDUCTIEPLAN

De CO₂-uitstoot beperken is het meest (kosten)effectief in de volgende volgorde:

Energie besparen door:

- efficiëntere apparatuur/voertuigen gebruiken
- apparatuur efficiënter instellen
- apparatuur/voertuigen minder uren laten maken

In dit hoofdstuk staat per scope een overzicht van de belangrijkste energieverbruikers, reeds genomen maatregelen en de geplande reductiemaatregelen.

12.1 REDUCTIE

12.1.1 Optimalisatie energieverbruik kantoren (scope 2)

Optimaliseren klimaatinstallaties

Categorie A

Geïmplementeerd op: 01-11-2024

Bij alle kantoren die de afgelopen 5 jaar in gebruik zijn genomen is de klimaatinstallatie geoptimaliseerd door een professioneel installatiebedrijf

Energieprestatie verbeteren van kantoren

Categorie C

Geïmplementeerd op: 01-04-2024

Het gemiddeld Energielabel van kantoren is beter dan A

12.1.2 Laadpalen elektrische voertuigen (scope 2)

Laadpalen voor elektrische voertuigen

Categorie A

Geïmplementeerd op: 01-11-2023

De organisatie heeft minimaal 1 laadpaal per 20 parkeerplaatsen

Categorie B

Geïmplementeerd op: 01-08-2024

De organisatie heeft minimaal 1 laadpaal per 10 parkeerplaatsen

12.1.3 Gasloos kantoor en werkplaats (scope 1)

Kantoren gasloos maken

Categorie C

Geïmplementeerd op: 01-11-2023

Minimaal 95% van alle kantoren is gasloos

12.1.4 Personen-mobiliteit (scope 1)

Inzetten van duurzame energiedragers t.b.v. personenmobiliteit

Categorie A

Geïmplementeerd op: 01-06-2025

Minimaal 10% van het aandeel in de brandstof dat getankt wordt voor personenmobiliteit is hernieuwbare brandstof

12.1.5 Voertuigen elektrificeren (scope 1)

Gebruiken van emissieloze personenauto's

Categorie A Geïmplementeerd op: 01-01-2025
Minimaal 10% van het wagenpark aan personenauto's dat ingezet wordt voor de organisatie is emissieloos

Categorie B Gepland op: 31-12-2026
Minimaal 50% van het wagenpark aan personenauto's dat ingezet wordt voor de organisatie is emissieloos
Aanschaf personenwagens in lease worden zero CO2 emissie bij afloop lease contract.

Categorie C Gepland op: 31-12-2027
Minimaal 95% van het wagenpark aan personenauto's dat ingezet wordt voor de organisatie is emissieloos
Aanschaf personenwagens in lease worden zero CO2 emissie bij afloop lease contract.

Gebruiken van emissieloze busjes en bestelauto's, tot 3.500 kg

Categorie A Geïmplementeerd op: 01-01-2025
Minimaal 10% van het wagenpark aan busjes of bestelauto's tot 3.500 kg dat ingezet wordt voor transport & logistiek (geen personenvervoer) door de organisatie is emissieloos

Categorie B Gepland op: 31-12-2027
Minimaal 50% van het wagenpark aan busjes of bestelauto's tot 3.500 kg dat ingezet wordt voor transport & logistiek (geen personenvervoer) door de organisatie is emissieloos
Aanschaf bestelauto's in lease worden zero CO2 emissie bij afloop lease contract.

Categorie C Gepland op: 31-12-2028
Minimaal 95% van het wagenpark aan busjes of bestelauto's tot 3.500 kg dat ingezet wordt voor transport & logistiek (geen personenvervoer) door de organisatie is emissieloos
Aanschaf bestelauto's in lease worden zero CO2 emissie bij afloop lease contract.

Bij de ingebruikname van het nieuwe kantoorpand zijn er reeds kleine reductiemaatregelen doorgevoerd zoals :

- Gebruik van keramieken bekken en glazen i.p.v. weggooibekken;
- HAVEP recycle kleding;
- Vaste visitekaartjes met QR code i.p.v. papieren uitvoering;
- Recycle haspels en kabels (koperwinning);
- Fietsplan;
- Dubbelzijdig en zonder kleur printen als standaard instellen.

13 ENERGIEMANAGEMENTPROGRAMMA

Ons bedrijf heeft een energiemangementprogramma conform de ISO 50001 (voorheen 16001) richtlijn.

13.1 INZICHT: IDENTIFICATIE EN BEOORDELING VAN ENERGIEASPECTEN

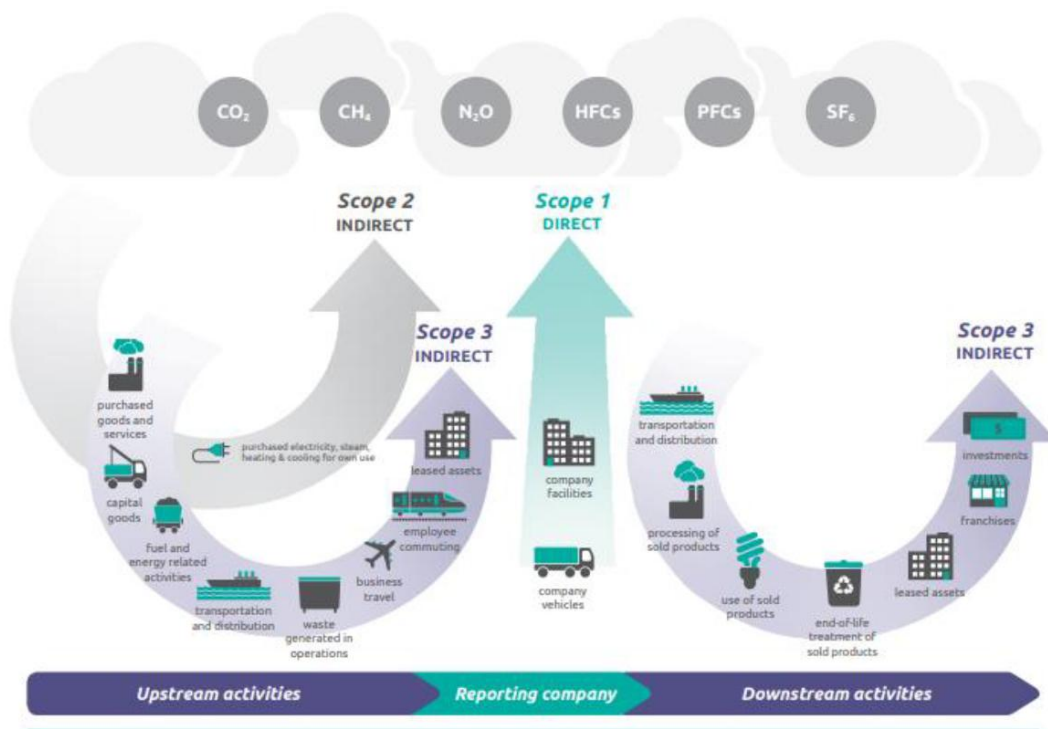
De energie emissie gegevens worden halfjaarlijks verwerkt en geanalyseerd. Deze gegevens worden vervolgens vanuit de milieubarometer geïmporteerd in de CO₂-rapportage. Hierin wordt een overzicht vervaardigd van waaruit men kan zien hoe de CO₂-uitstoot zich ontwikkeld en in hoeverre de doelstellingen worden behaald.

De energie emissie gegevens binnen Batenburg Digit B.V. zijn, zowel kwantitatief als kwalitatief, gedefinieerd in de CO₂-footprint.

Onderstaande afbeelding geeft de indeling weer die de CO₂-prestatieladder hierin hanteert.

AFBEELDING 1: INDELING ENERGIEVERBRUIKERS CONFORM CO₂-PRESTATIELADDER.

Scopediagram



13.2 VERBETERPROCES: DOELSTELLINGEN EN PROGRAMMA('S) MET BETREKKING TOT ENERGIEREDUCTIE.

Het doel dat Batenburg Digit zich heeft gesteld is om de CO₂-uitstoot in scope 1 en 2 in 2028 met 9% te verminderen t.o.v. referentiejaar 2024. De reeds genomen en geplande reductiemaatregelen zijn omschreven in hoofdstuk 12: CO₂-reductieplan.

Om deze reductie te behalen worden per scope maatregelen in gang gezet, waarbij voor elk item een verantwoordelijke is benoemd en ieder jaar wordt gemeten. De directie is verantwoordelijk voor het behalen van de doelstellingen, QHSE is verantwoordelijk voor de controle en monitoring van de uitvoering van het energiemangementprogramma. Het energiemangement programma zal jaarlijks door de directie worden beoordeeld of deze nog geschikt, actueel en doeltreffend is. Per gebruiker/scope wordt vastgelegd welke maatregelen zijn doorgevoerd en welke consequenties het heeft voor de CO₂-uitstoot. Het besluit om maatregelen uit te voeren wordt genomen door de directie i.s.m. Werkgroep CO2 reductie. Genomen besluiten worden genoteerd en gedocumenteerd met de toewijzing van een verantwoordelijke.

13.3 MONITORING

Alle energieverbruikers uit de verschillende scopes worden geregistreerd door de jaren heen. Tankpassen van het leasebedrijf hebben de mogelijkheid om kilometers en brandstofverbruik te registreren. Een overzicht ter monitoring van de gedeclareerde zakelijke ritten met privéauto's kan opgevraagd worden bij afd. Finance. Elektriciteitsverbruik wordt gemonitord middels het eigen energiemonitoringsstelsel SMABU. De energiebeoordeling (eis 2.A.3) zal periodiek ingezet worden om de monitoring te ondersteunen.

13.4 AFWIJKINGEN, CORRIGERENDE EN PREVENTIEVE MAATREGELEN

Wanneer er afwijkingen in het energieverbruik, plotselinge toe- of afnames worden geregistreerd, worden deze verklaard in deze paragraaf. De (voorgenomen) maatregelen zijn voor de organisatie haalbaar en dragen bij aan het behalen van de reductiedoelstelling uit hoofdstuk 11.

De maatregelen worden gemonitord volgens Plan van Aanpak op de volgende pagina.

1.4 PLAN VAN AANPAK

Plan van Aanpak	Startdatum uitvoering	Verwachte einddatum	Verantwoordelijke	Betrokken personen	Aanpak	Activiteiten	Status	Kosten
1. Optimalisatie energieverbruik kantoor	Jan 2025	Dec 2025	QHSE coörd.	T. Bekker	Milieubarometer vullen met data uit SMABU qua verbruik	Tussentijds monitoren energieverbruik	Afgehandeld	
2. Optimalisatie energieverbruik kantoor	Dec 2025	Onbekend	Batenburg Techniek	T. Bekker	Submeters plaatsen en koppelen aan SMABU		Niet uitgevoerd	.
3. Optimalisatie klimaatinstallatie	Nov 2024	Dec 2024	T. Bekker Teamleider engineer E&I	Klaver	Hysteres thermistaten verkleinen en ventilatiesnelheid aanpassen	Instellingen klimaatinstallatie op proef gewijzigd om klachten aan te pakken	Afgehandeld	-
4. Laadpalen uitbreiden op Jan Penweg plus balancing verdeling energiestromen	Nov 2023	Dec 2024	F. Tjalsma Man.director	Extern leverancier	In 3 fasen de laadpalen uitbreiden	Start nov2023, stap 2 aug2024 en stap 3 sept 2024	Afgehandeld	?
5. Bewustwording bij personeel over zuinig rijden	Dec 2025	Dec 2025	QHSE coörd.	Manager Productie	Via nieuwsbrief en E learning bewustwording bevorderen		Afgehandeld	
6. 15% van wagenpark is zero CO2 emissie (personenauto's)	April 2024	Dec 2024	F. Tjalsma Man.director	HR	Bij afloop lease of aanschaf nieuwe auto wordt voor zero CO2 emissie gekozen	Van de 41 auto's zijn reeds 6 stuks volledig elektrisch	Afgehandeld	?
7. 50% van wagenpark is zero CO2 emissie (personenauto's)	Jan 2025	Dec 2026	F. Tjalsma Man.director	HR	Bij afloop lease of aanschaf nieuwe auto wordt voor zero CO2 emissie gekozen	Van de 43 auto's zijn reeds 17 stuks volledig elektrisch	Lopend	
7. Bij afloop lease contract wordt zero CO2 emissie bedrijfswagens aangeschaft	Dec2025	Dec 2027	F. Tjalsma Man.director	HR	Bij afloop lease of aanschaf nieuwe bedrijfswagen/bus wordt voor zero CO2 emissie gekozen		Lopend	?
8. Laadpalen uitbreiden op Jan Penweg	Feb 2026	Aug 2026	F. Tjalsma Man.director	Productie	Nog twee extra laadpalen plaatsen. (4 laadpunten)		Gepland	