

Voortgangsverslag CO₂-reductie

Periode 2019 – 2024

Den Boer CCI

Historische context bij het Klimaattransitieplan (basisjaar 2025)

Versie	1.0 - definitief
Datum	Mei 2026
Opgesteld door	KAM-coördinator Den Boer CCI
Goedgekeurd door	Directie Den Boer CCI
Brondocument	Milieubarometer Rapport 2025 (Stichting Stimular)

1. Inleiding

Den Boer CCI heeft het CO₂-managementsysteem ingericht conform Handboek 4.0 van de CO₂-Prestatieladder, met basisjaar 2025. Voorafgaand aan deze overgang is in de jaren 2019–2024 al gericht gewerkt aan CO₂-reductie. Dit verslag bundelt eenmalig de resultaten van die periode op basis van de Milieubarometer (Stichting Stimular) en dient als historische context bij het Klimaattransitieplan. Het reguliere jaarlijkse Voortgangsverslag onder eis 2.B.3 rapporteert vanaf 2026 over de voortgang ten opzichte van basisjaar 2025.

De Milieubarometer-systematiek wijkt op onderdelen af van Handboek 4.0 (afwijkende scopeafbakening onder Handboek 3.1, geen scope 3 op categorieniveau vóór 2025, deels afwijkende emissiefactoren). De cijfers in dit verslag zijn daarom beschrijvend en indicatief; er is geen formele herberekening van een eerder basisjaar uitgevoerd.

2. Ontwikkeling 2019 - 2024

Onderstaande tabel toont de CO₂-footprint per thema, afgeleid uit de meerjarengrafiek van de Milieubarometer. Waarden in ton CO₂; voor 2019–2024 indicatief.

Thema	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Elektriciteit	ca. 4	ca. 3	0	0	0	0
Brandstof & warmte	ca. 8	ca. 8	ca. 9	ca. 8	ca. 5	ca. 8
Woon-werkverkeer	ca. 35	ca. 17	ca. 14	ca. 13	ca. 7	ca. 9
Zakelijk verkeer	ca. 10	ca. 10	ca. 12	ca. 12	ca. 22	ca. 28
Totaal scope 1 + 2	ca. 57	ca. 38	ca. 35	ca. 33	ca. 34	ca. 45

Bron: Milieubarometer Rapport 2025 (Stichting Stimular). Categorisering komt grotendeels overeen met scope 1 en 2 onder Handboek 4.0.

De gewogen milieubelasting (Milieubarometer-score) daalde van 100 % in 2019 naar circa 66 % in 2024. De afname tot 2021 is deels COVID-gerelateerd, maar wordt structureel ondersteund door de overstap op groene stroom en het uitfasen van diesel. De stijging van het zakelijk verkeer in 2023–2024 hangt samen met groei van het wagenpark, vooruitlopend op de verdere elektrificatie.

3. Uitgevoerde reductiemaatregelen

- **Groene stroom uit windkracht:** contract omgezet naar 100 % Nederlandse windstroom met GvO's; vanaf 2021 netto 0 ton CO₂ voor elektriciteit (markt-gebaseerd).
- **LED-verlichting:** kantoorverlichting volledig vervangen door LED met aanwezigheidsdetectie; elektriciteitsverbruik per m² gedaald van 32,3 (2021) naar 17,5 kWh/m² (2023).
- **Dakisolatie en thermostaatbeleid:** aanvullende dakisolatie en aangepast stookbeleid; verwarming per gebouwinhoud gedaald van 3,71 (2021) naar 2,28 m³ gas eq./m³ (2023).
- **Uitfasen diesel:** alle dieselveertuigen uit het wagenpark verwijderd in 2019–2022; resterend fossiel brandstofverbruik bestaat uitsluitend uit benzine.
- **Start elektrificatie wagenpark:** eerste EV's vanaf 2021; aandeel CO₂-arme bedrijfswagens circa 35 % in 2024. In 2025 is 17.528 kWh laden via laadpas en 8.290 kWh thuisladen geregistreerd.
- **Stimuleren fiets en lopen:** voorzieningen voor fietsers gefaciliteerd; in 2025 7.640 km woon-werk per fiets of lopend (0 ton CO₂).

4. Conclusie en aansluiting op KTP

De footprint over 2025 (basisjaar) weerspiegelt een situatie ná overstap op groene stroom, ná uitfasering van diesel en mét een gedeeltelijk geëlektrificeerd wagenpark. De in dit verslag beschreven maatregelen verklaren waarom de uitgangspositie in 2025 lager ligt dan in 2019 en waarom 2025 als basisjaar onder Handboek 4.0 §9.1.4 een betrouwbare en complete dataset oplevert. De resterende reductie richting de KTP-doelstellingen (50 % reductie in 2030 t.o.v. 2025) komt uit verdere elektrificatie van het wagenpark, sturing op woon-werkverkeer en ketenaanpak op scope 3 (cat. 1 en cat. 2).