



QuattroExpertise

Energiebeoordeling

De Verenigde Expertise Groep B.V.

1 januari 2025 t/m 31 december 2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Trendanalyse	4
2.1. Energiegebruik	4
2.2. CO2 uitstoot	5
2.3. CO2 per omzet	6
2.4. CO2 per FTE	7
2.5. Reducerende maatregelen	8
2.5.1. Maatregelen per status	9
3. Verbeterkansen	10
3.1. Gebouwen	10
3.1.1. Elektraverbruik	10
3.1.2. Aardgasverbruik	11
3.2. Brandstofverbruik mobiliteit	12
3.2.1. Diesilverbruik	12
3.2.2. Benzineverbruik	12
4. Aanbevelingen	13

1. Inleiding

In dit document is de energiebeoordeling uitgewerkt t.a.v. onderstaande punten uit ISO 50001:2018 (§6.2, §6.3, §6.6, §9.1 en §10.1):

- Een analyse op hoofdlijnen van het huidige en historische energieverbruik
- Het identificeren, vastleggen van prioriteiten en documenteren van kansen voor verbetering is volledig opgenomen in de maatregelfunctie. Dit is inclusief het stuurmodel t.a.v. de besluitvorming om maatregelen door wel dan niet door te voeren.
- De diepgang van de analyse is zodanig dat een organisatie minimaal 80% van het energieverbruik kan herleiden tot concrete energiegebruikers.

Dit document dient vooral om te onderkennen welke kansen er liggen om tot verdere CO₂ reductie te komen en te bewaken dat de gestelde reductiedoelen worden gehaald.

CO₂ emissies zijn zoveel mogelijk per emissiecategorie uiteengezet. Hierbij wordt gekeken naar scope 1 en 2 emissies en zakelijk verkeer uit scope 3 van het Green House Gas protocol.

Deze energiebeoordeling is door een tweede persoon bekeken die vanuit een onafhankelijk rol en kwaliteitsoordeel kan geven. De energiebeoordeling is directe input voor de directiebeoordeling.

Het zal duidelijk zijn dat voor Quattro Expertise de vermindering van uitstoot gelegen is in het wagenpark. Voor dat deel waar QE invloed kan uitoefenen op reductie van CO₂ zit dan ook voor een groot deel in haar "eigen" werknemers. Zij die tanken met een pas van QE zijn bewust van verdere reductie. Maatregelen liggen dan ook vooral op dit vlak. Bewustwording ten aanzien van snelheid, het voorkomen van onnodige reiskilometers en rijden buiten de verkeersdrukte om.

2. Trendanalyse

In onderstaande grafieken is de absolute trend zichtbaar van het energiegebruik en de CO₂-uitstoot. Daarnaast zijn de prestaties gerelateerd aan de omzet weergegeven, evenals het ingeschatte effect van de genomen reductiemaatregelen.

Uit de gegevens blijkt een sterke afname in het verbruik van diesel en benzine. Eind 2024 had QE geen dieselveertuigen meer in bezit. In 2025 heeft nog één incidentele dieseltankbeurt plaatsgevonden. Deze is qua omvang verwaarloosbaar, maar is wel meegenomen in de CO₂-footprint over 2025.

Voor de kantoren is het energieverbruik deels vastgesteld op basis van schattingen. Voor het kantoor in Oosterhout is sprake van een jaarlijks terugkerende servicefactuur. Het verbruik over 2025 is mede bepaald op basis van het aantal aanwezige zonnepanelen en de beschikbare verbruiksgegevens.

Inmiddels is ook het elektriciteitsverbruik voor het laden op kantoor beter in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat het overgrote deel van het laden plaatsvindt met groene energie, mede door de opwek van zonnepanelen. Voor de berekening van de footprint zijn de laadgegevens echter conservatief benaderd en als grijze stroom meegenomen. Hierdoor ontstaat een voorzichtige inschatting van de CO₂-uitstoot. De werkelijke uitstoot ligt naar verwachting lager wanneer de herkomst van de gebruikte elektriciteit volledig als groen kan worden onderbouwd.

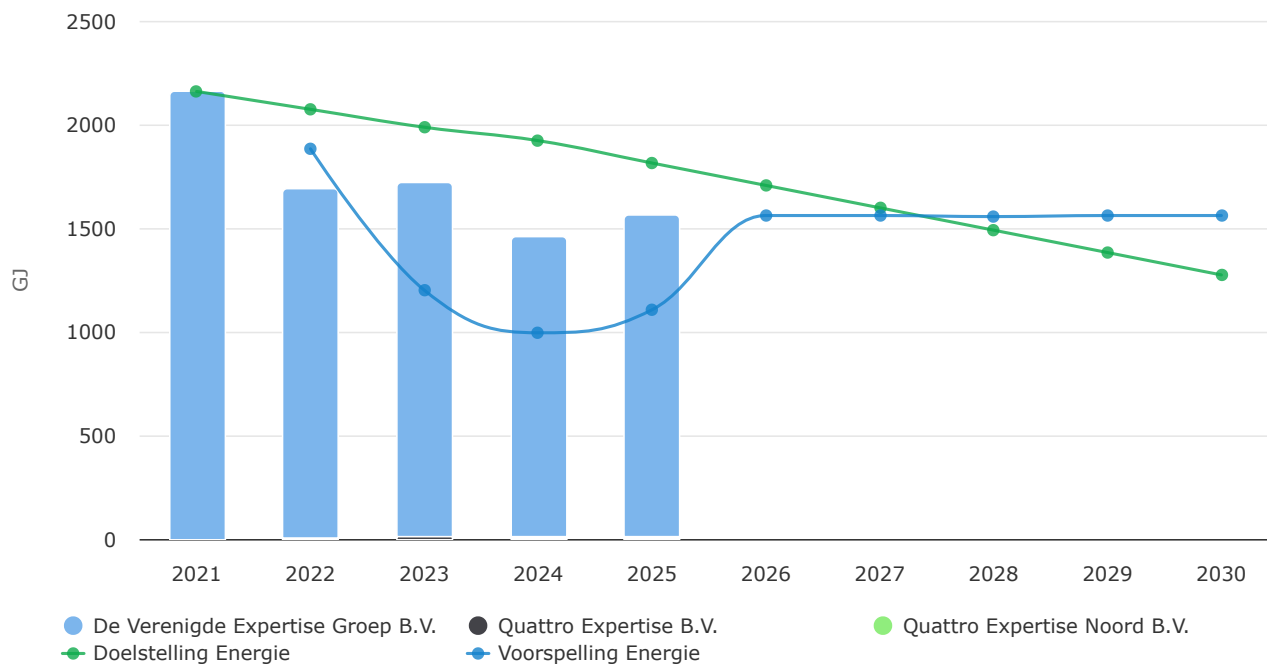
De genomen maatregelen, waaronder de uitfasering van dieselveertuigen, de inzet van elektrische mobiliteit en het gebruik van duurzaam opgewekte elektriciteit, hebben daarmee zichtbaar bijgedragen aan de daling van de CO₂-uitstoot. Verdere verfijning van de meetgegevens, met name rondom kantoorverbruik en laadstromen, blijft van belang om de footprint de komende jaren nog nauwkeuriger vast te stellen.

2.1. Energiegebruik

Onderstaande grafieken tonen het energiegebruik en de CO₂ uitstoot van scope 1 en 2 en het zakelijk verkeer.

Energie

01-01-2021 t/m 31-12-2030



Energie (GJ)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
De Verenigde Expertise Groep B.V.	2.159,57	1.690,12	1.712,79	1.447,81	1.547,49					
Quattro Expertise B.V.		0,40	9,49	9,49	9,49					
Quattro Expertise Noord B.V.				3,77	3,77					
Totaal	2.159,57	1.690,52	1.722,29	1.461,08	1.560,75					
Doelstelling Energie	2.159,57	2.073,19	1.986,81	1.922,02	1.814,04	1.706,06	1.598,09	1.490,11	1.382,13	1.274,15
Voorspelling Energie		1.882,76	1.200,46	995,14	1.106,15	1.560,75	1.560,75	1.555,70	1.560,75	1.560,75

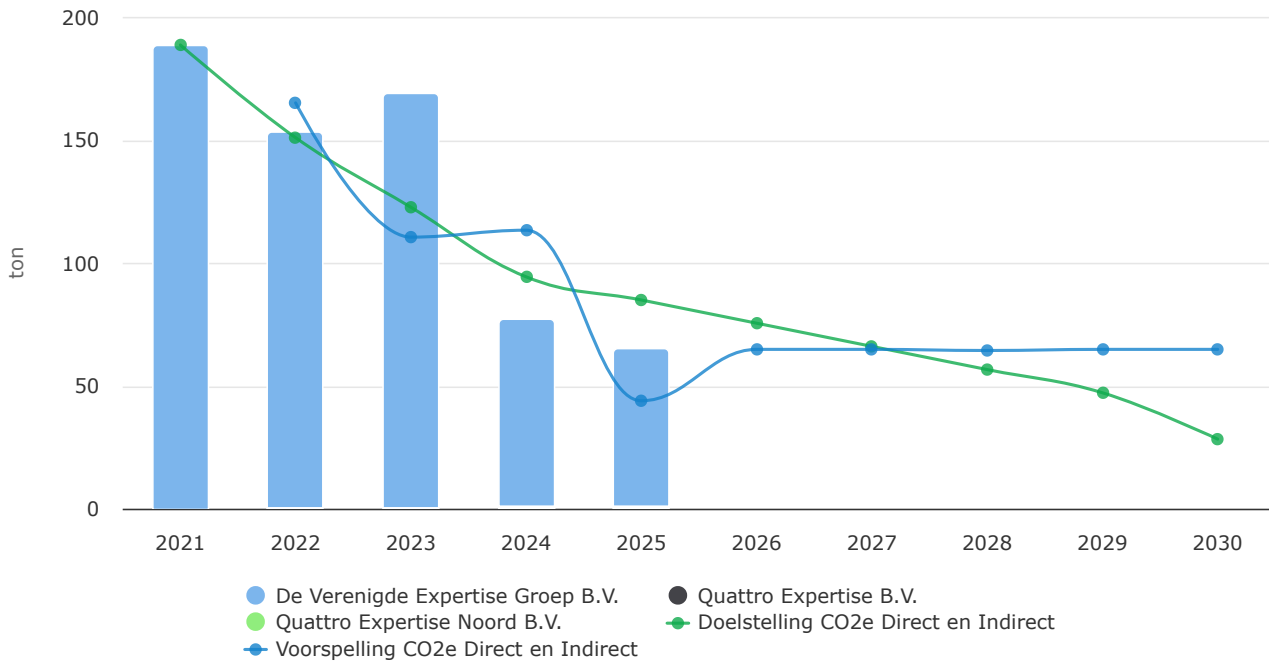
Het totale energieverbruik over 2025 is licht gestegen. Ten opzichte van het startjaar 2021 is echter nog steeds sprake van een duidelijke dalende trend.

2.2. CO₂ uitstoot

N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer

CO2e Direct en Indirect

01-01-2021 t/m 31-12-2030



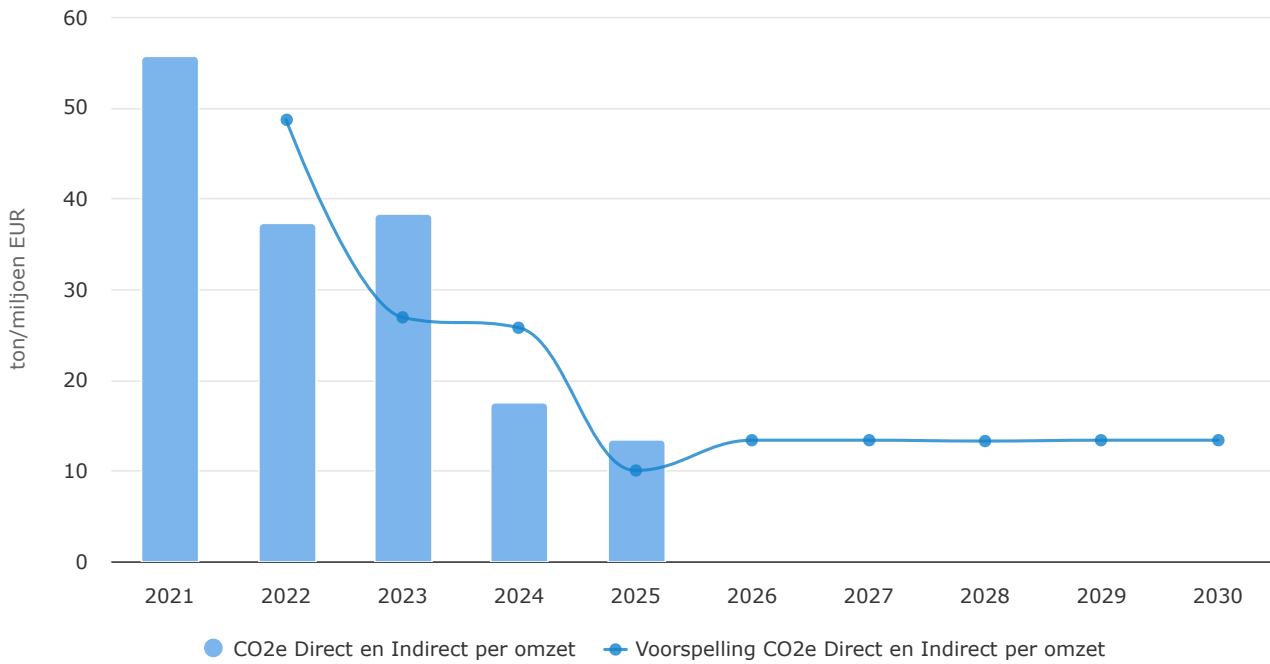
CO2e Direct en Indirect (ton)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
De Verenigde Expertise Groep B.V.	188,59	152,88	168,03	75,67	63,95					
Quattro Expertise B.V.		0,03	0,62	0,64	0,64					
Quattro Expertise Noord B.V.				0,56	0,52					
Totaal	188,59	152,91	168,66	76,87	65,11					
Doelstelling CO2e Direct en Indirect	188,59	150,87	122,58	94,29	84,87	75,44	66,01	56,58	47,15	28,29
Voorspelling CO2e Direct en Indirect		165,04	110,44	113,24	43,90	64,79	64,79	64,34	64,79	64,79

2.3. CO₂ per omzet

N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer

CO2e Direct en Indirect per omzet

01-01-2021 t/m 31-12-2030



CO2e Direct en Indirect per omzet (ton/miljoen EUR)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CO2e Direct en Indirect per omzet	55,60	37,22	38,33	17,53	13,41					
Voorspelling CO2e Direct en Indirect per omzet		48,66	26,88	25,74	10,01	13,35	13,35	13,25	13,35	13,35

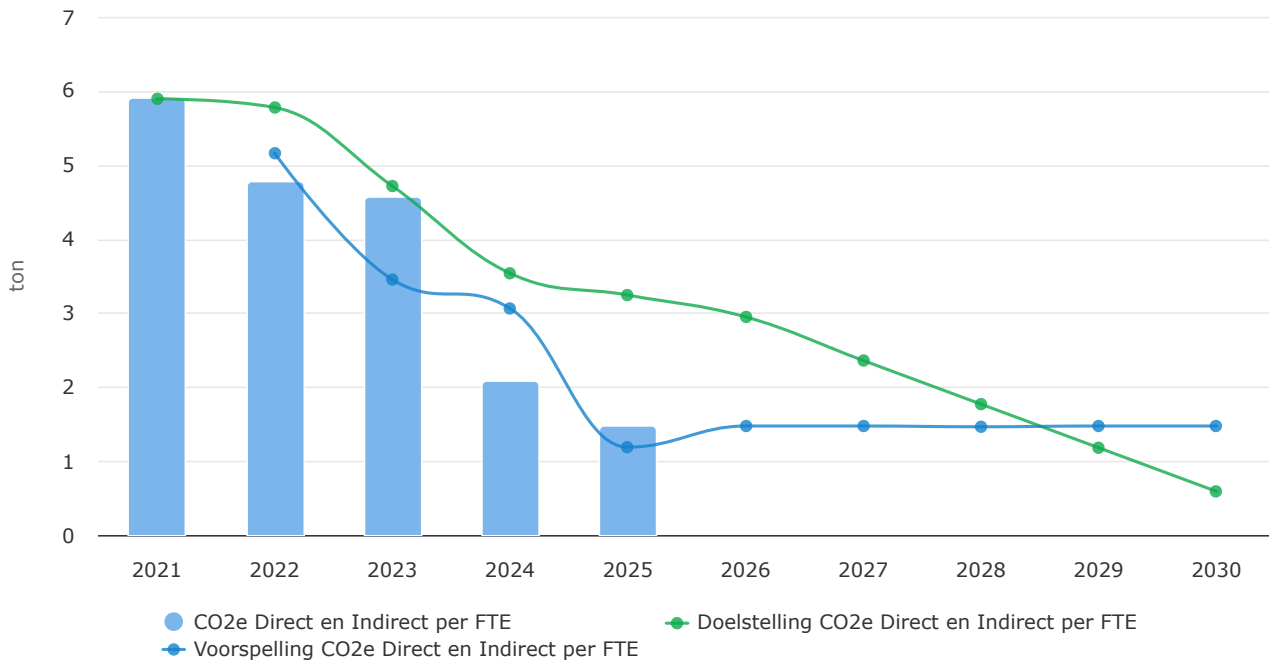
Deze grafiek of tabel is verwijderd tijdens de overzetting naar de nieuwe CO₂-rekenmethodiek. De naam van de grafiek of tabel was 'CO2e per omzet'

2.4. CO₂ per FTE

N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer

CO2e Direct en Indirect per FTE

01-01-2021 t/m 31-12-2030



CO2e Direct en Indirect per FTE (ton)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CO2e Direct en Indirect per FTE	5,89	4,78	4,56	2,08	1,48					
Doelstelling CO2e Direct en Indirect per FTE	5,89	5,78	4,71	3,54	3,24	2,95	2,36	1,77	1,18	0,59
Voorspelling CO2e Direct en Indirect per FTE		5,16	3,45	3,06	1,19	1,47	1,47	1,46	1,47	1,47

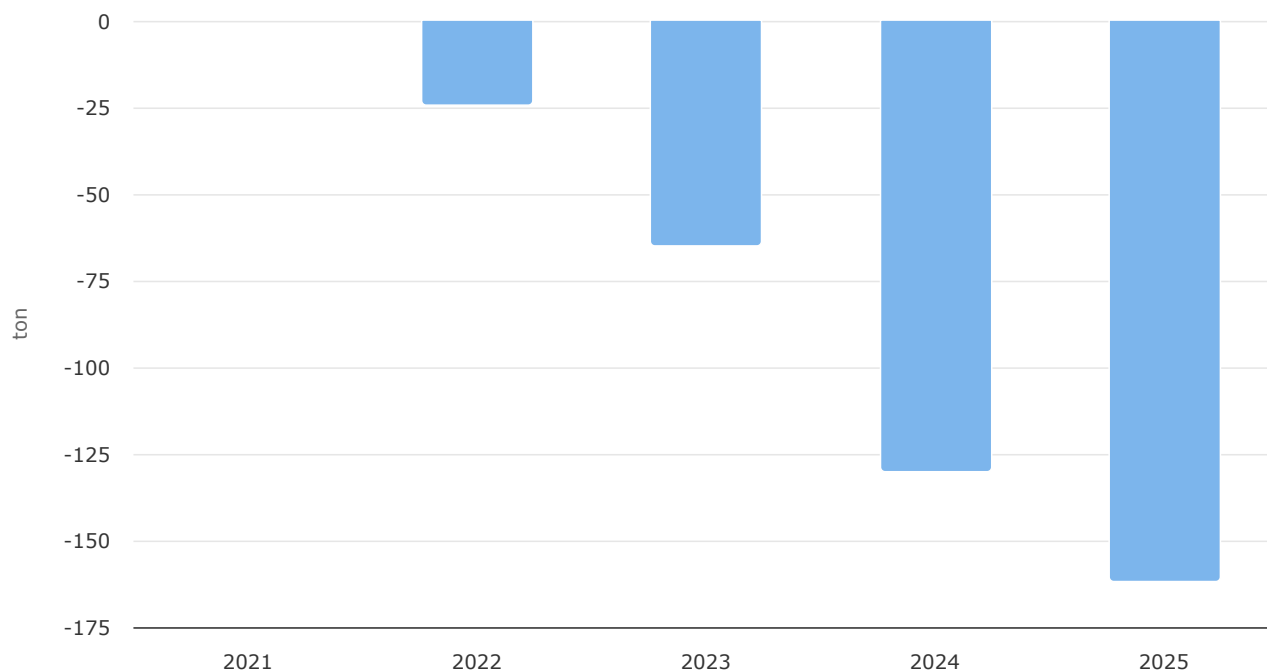
In bovenstaand overzicht zien we een sterke afname van CO₂ per FTE. In 2024 komt de (GEM)uitstoot per FTE te liggen op 3,54 ton per FTE. Wederom een afname ten opzichte van het voorgaand jaar. Ten opzichte van het referentiejaar inmiddels zo'n -40%! Een duidelijke afname!

2.5. Reducerende maatregelen

N.B. scope 1 en 2 incl. zakelijk verkeer

Maatregelen scope 1, 2 en 3

01-01-2021 t/m 31-12-2025



Maatregelen scope 1, 2 en 3 (ton)	2021	2022	2023	2024	2025
Maatregelen scope 1, 2 en 3		-24,20	-64,90	-130,27	-161,79

2.5.1. Maatregelen per status

Elektrificering van het wagenpark (Goedgekeurd)

Huidig wagenpark vervangen voor elektrische voertuigen.

Verantwoordelijke

Paul Bun

Registrator

Sjoerd van der Stroom

Effecten

Meters	Soort	Effect start op	Effect
De Verenigde Expertise Groep B.V. / Publieke laadpalen	Relatief t.o.v. 2021	01-01-2022	5%
		01-01-2023	15%
		01-01-2024	22%
De Verenigde Expertise Groep B.V. / Benzineverbruik	Relatief t.o.v. 2021	01-01-2022	-15%
		01-01-2023	-40%
		01-01-2024	-80%
		01-01-2025	-100%

Meters	Soort	Effect start op	Effect
De Verenigde Expertise Groep B.V. / Diesilverbruik	Relatief t.o.v. 2021	01-01-2022	-15%
		01-01-2023	-40%
		01-01-2024	-80%
		01-01-2025	-100%
		01-01-2026	-100%

3. Verbeterkansen

In dit hoofdstuk wordt per functiegroep bekeken op welke wijze de CO₂-uitstoot verder kan worden teruggedrongen.

Daarbij ligt de nadruk met name op het wagenpark, aangezien dit de grootste bron van uitstoot vormt. Binnen deze functiegroep worden dan ook de meeste reductiemaatregelen genomen. Voor beide panden geldt dat de uitstoot zeer beperkt is en in de praktijk nauwelijks te beïnvloeden is.

Vanaf 2024 wordt het laden van voertuigen verdeeld over twee categorieën: laden met groene stroom en laden met grijze stroom. Het kantoor in Oosterhout biedt de mogelijkheid om met groene stroom te laden. Dit geldt ook voor het overgrote deel van het thuisladen. Publiek laden is in de footprint als grijze stroom opgenomen, terwijl thuisladen als groene stroom is verwerkt wanneer dit voldoende onderbouwd kan worden

3.1. Gebouwen

Het pand te Oosterhout betreft een relatief modern huurpand. Investerings ten aanzien van het energieverbruik dienen daarom voornamelijk door de beheerder te worden uitgevoerd. Als huurder is het niet toegestaan om zelfstandig aanpassingen aan het pand te doen. Aangezien het energieverbruik bovendien zeer beperkt is, heeft dit momenteel geen prioriteit.

Door de plaatsing van zonnepanelen is het gasverbruik naar verwachting aanzienlijk afgenomen. Omdat QE servicekosten betaalt en geen directe inzage heeft in afzonderlijke meterstanden, is deze daling op dit moment nog niet zichtbaar in de beschikbare verbruiksgegevens. In 2026 zal hier nader onderzoek naar worden gedaan. Vooralsnog worden de waarden van voorgaande jaren aangehouden.

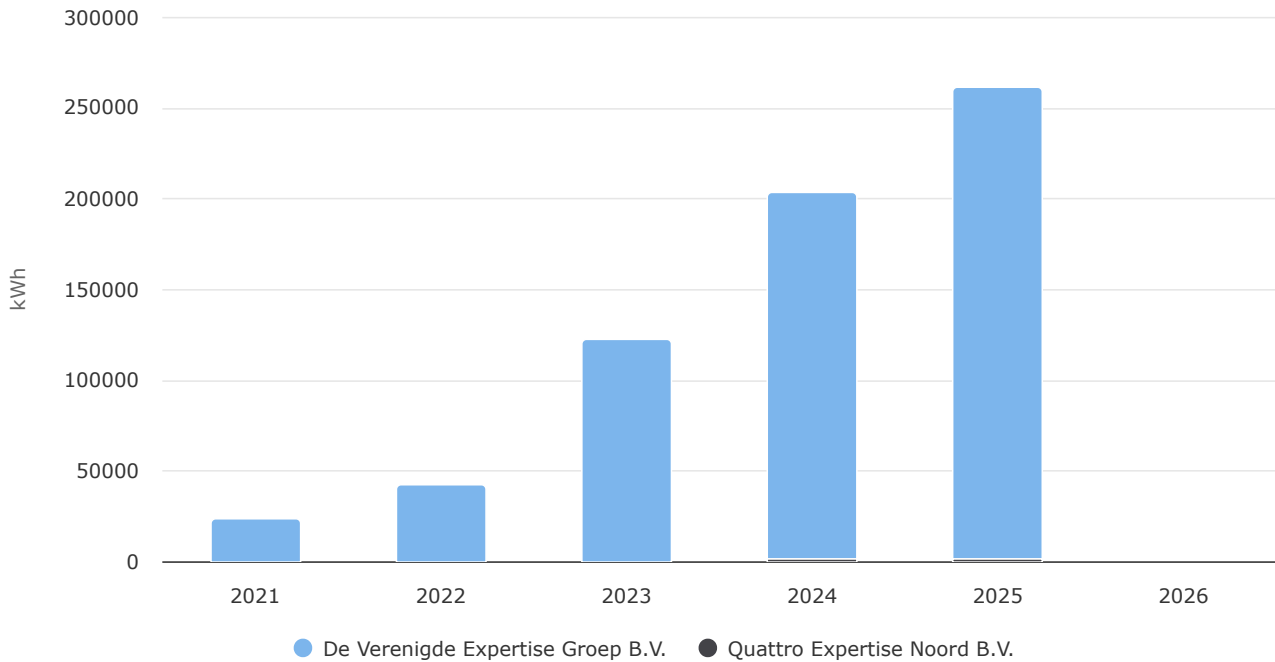
De laadfaciliteiten bij het kantoor in Oosterhout zijn direct gekoppeld aan de zonnepanelen. Hierdoor kan een belangrijk deel van het laden met duurzaam opgewekte elektriciteit plaatsvinden.

Voor het kantoor in Zwolle geldt een vergelijkbare situatie. Ook hier zijn de verbruiken minimaal. Deze locatie wordt uitsluitend gebruikt als meetingroom voor afspraken in het noorden van het land. Er is geen sprake van structurele bezetting, waardoor het energieverbruik zeer beperkt blijft.

3.1.1. Elektraverbruik

Totaal elektriciteit

01-01-2021 t/m 31-12-2026

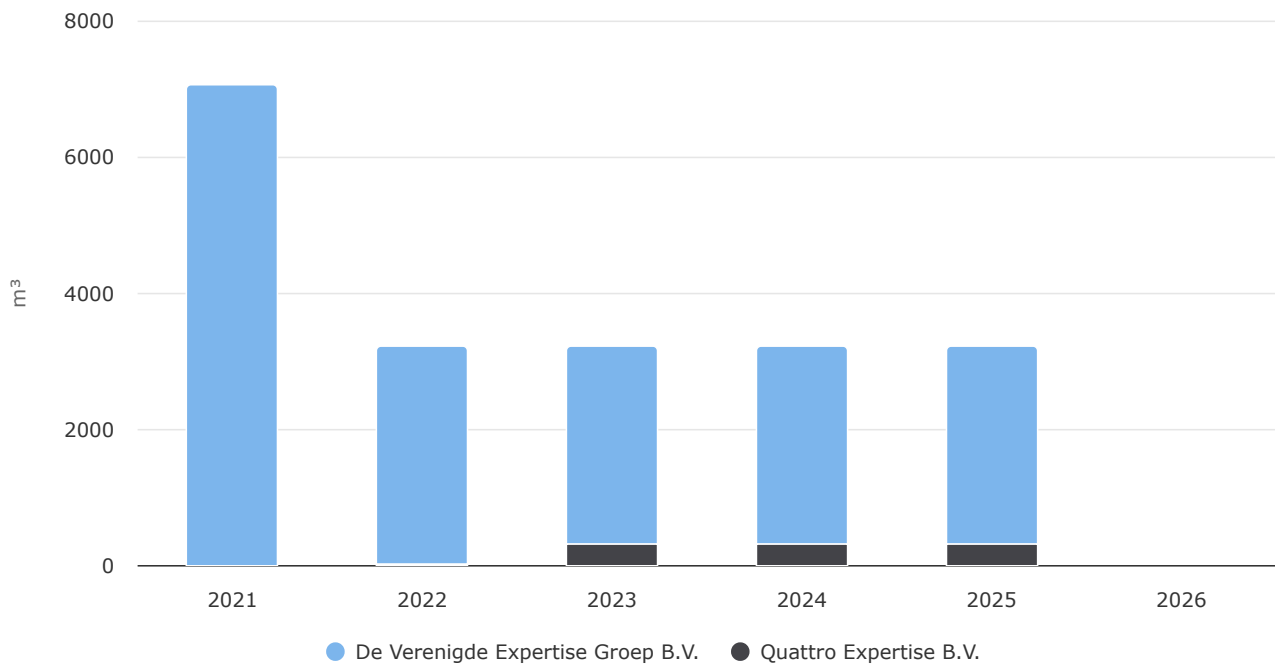


Toename is verklaarbaar door de transitie naar elektrische voertuigen. Dit leidt automatisch naar meer verbruik in elektra en minder verbruik in diesel en benzine.

3.1.2. Aardgasverbruik

Aardgasverbruik

01-01-2021 t/m 31-12-2026



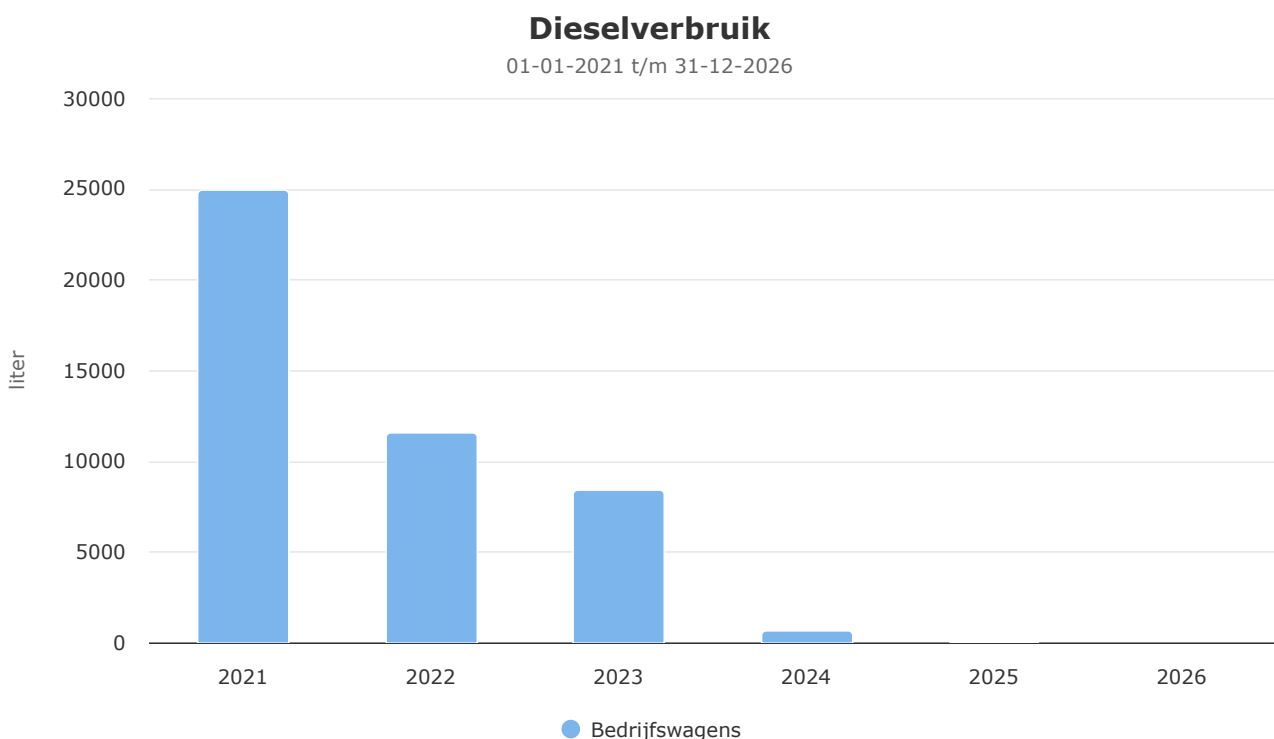
3.2. Brandstofverbruik mobiliteit

Het wagenpark vormt vaak de grootste post als het gaat om CO₂-uitstoot binnen scope 1 en 2. De werkzaamheden van Quattro Expertise vragen om locatiebezoeken om een goed beeld te krijgen van de situatie en de wensen van de opdrachtgever. Dit resulteert in noodzakelijke ritten.

Het slim plannen van deze ritten is een belangrijke maatregel om zowel het brandstofverbruik als de reistijd te verminderen. Door bezoeken efficiënt te combineren en routes beter op elkaar af te stemmen, kan onnodig reisverkeer worden beperkt.

De komende jaren zal daarom nauwkeuriger worden gekeken naar de ritten die worden gemaakt. Door meer inzicht te krijgen in reisbewegingen, afstanden en planningsmogelijkheden kan worden beoordeeld of verdere reductie mogelijk is

3.2.1. Dieserverbruik



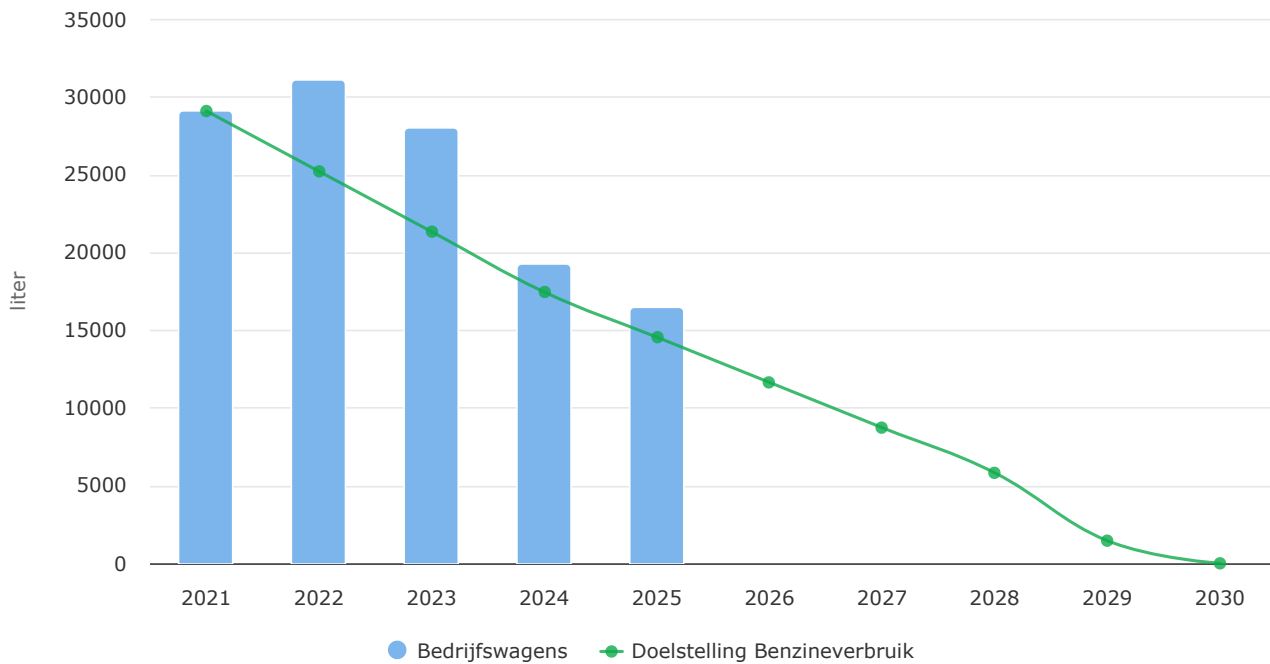
Dieserverbruik (liter)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Bedrijfswagens	24.959,00	11.536,00	8.381,17	635,05	76,00	

Het mag duidelijk zijn dat het aantal dieselveertuigen volledig is afgebouwd. Hiervoor zijn elektrische voertuigen teruggekomen.

3.2.2. Benzineverbruik

Benzineverbruik

01-01-2021 t/m 31-12-2030



Benzineverbruik (liter)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bedrijfswagens	29.075,00	31.096,00	27.969,98	19.256,28	16.463,00					
Doelstelling Benzineverbruik	29.075,00	25.198,33	21.321,67	17.445,00	14.537,50	11.630,00	8.722,50	5.815,00	1.453,75	0,00

4. Aanbevelingen

Door periodiek een energiebeoordeling op te stellen, kan steeds duidelijk worden vastgelegd in welke fase een aanbeveling of advies zich bevindt. Zodra wordt besloten om een aanbeveling te implementeren, kan deze worden opgenomen als concrete maatregel. Daarbij worden ook de verwachte besparing, het implementatiemoment en de verantwoordelijke vastgelegd.

Na invoering van een maatregel wordt in de volgende energiebeoordeling beoordeeld of deze effectief is geweest en of het beoogde resultaat is behaald op basis van de vooraf vastgestelde uitgangspunten.

Momenteel hebben de belangrijkste aanbevelingen betrekking op het verder vergroenen van het wagenpark, het beïnvloeden van het rijgedrag van bestuurders door middel van bewustwording en het onderzoeken of de inkoop van Nederlandse Garanties van Oorsprong, NL GvO's, mogelijk is. Hiermee kan de resterende hoeveelheid grijze stroom verder worden vergroend.

Daarnaast blijft het beperken van reisbewegingen een belangrijk aandachtspunt. Door waar mogelijk digitale overleggen, bijvoorbeeld via Teams, te organiseren, kunnen fysieke ritten worden voorkomen. Dit draagt direct bij aan een lager energieverbruik, minder CO₂-uitstoot en een efficiëntere inzet van reistijd.

Ook het slimmer plannen van afspraken blijft relevant. Door locatiebezoeken te combineren, routes efficiënter in te delen en kritisch te beoordelen of fysieke aanwezigheid noodzakelijk is, kan verdere reductie worden gerealiseerd. Deze maatregelen sluiten aan bij de doelstelling om het energieverbruik structureel te verlagen en de CO₂-footprint van Quattro Expertise verder te beperken.