Berenschot



RAPPORT

CO_2-Prestatieladder

Energiemanagementactieplan Update

10 november 2026

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 ... **3**

Inleiding ... **3**

Hoofdstuk 2 ... **4**

Reductiedoelstellingen en evaluatie daarvan ... **4**

2.1 Onderzoek naar mogelijkheden om energieverbruik van de organisatie te verminderen ... **4**

2.2 Doelstellingen en maatregelen ... **5**

Hoofdstuk 3 ... **7**

Reductiemaatregelen 2024-2026 ... **7**

Hoofdstuk 4 ... **11**

Update november 2026 ... **11**

Hoofdstuk 5 ... **12**

Ambitieniveau ... **12**

Hoofdstuk 6 ... **13**

Ondertekening door directie ... **13**

HOOFDSTUK 1

Inleiding

Dit verslag, het energiemanagementactieplan van Berenschot, is een uitwerking van het B-deel (reductie) van de CO_2-Prestatieladder. Hiermee acteren we op de CO_2-inzichten om daarmee onze uitstoot te reduceren. De overige delen (A. inzicht, C. transparantie en D. participatie) zijn in andere documenten beschreven.

Vanwege de start met de CO_2-Prestatieladder in 2023 is dit een eerste uitwerking van reductiemaatregelen en van het opzetten van een plan van aanpak voor deze reductie.

In de energiebeoordeling (een intern document) zijn de reeds genomen reductiemaatregelen beschreven. Ook is er in dat document een eerste opsomming gemaakt van mogelijke toekomstige maatregelen voor reductie en is er lering getrokken vanuit de branche.

Vanuit de emissie-inventaris werkt dit energiemanagementactieplan de reductiedoelstellingen en -maatregelen verder uit tot een realistisch actieplan.

HOOFDSTUK 2

Reductiedoelstellingen en evaluatie daarvan

2.1 Onderzoek naar mogelijkheden om energieverbruik van de organisatie te verminderen

Er zijn geen projecten waarop CO_2-gerelateerd voordeel is verkregen. Dit onderdeel is daarom buiten scope van het onderzoek gebleven.

In de emissie-inventaris en energiebeoordeling zijn de energiestromen in kaart gebracht die de belangrijkste oorzaken zijn van CO_2-uitstoot door Berenschot. Onderstaande tabel toont deze energiestromen en de mogelijkheden binnen deze energiestromen om energieverbruik te verminderen.

De meeste mogelijkheden om tot een vermindering van energieverbruik te komen, hebben betrekking op mobiliteit in scope 1, scope 2 en business travel. Het ligt dus voor de hand om op dit vlak doelstellingen en maatregelen op te stellen. Er ligt in scope 2 een grote mogelijkheid om het elektriciteitsverbruik van het pand in Utrecht te verduurzamen. Op dit moment gebruikt dit pand elektriciteit opgewekt door Europese waterkracht. Deze elektriciteit kan volgens de richtlijnen van de CO_2-Prestatieladder niet meegerekend worden als groene energie[1]. Berenschot kan zich inzetten om het gebruik van groene stroom met een garantie van oorsprong te realiseren.

Scope	Belangrijkste energiestromen	Mogelijkheid tot vermindering
1	Brandstofverbruik door leaseauto's op benzine en diesel	• Overstappen op elektrisch vervoer • Vermindering van het aantal reiskilometers
2	Elektriciteitsverbruik door elektrisch vervoer	• Vermindering van het aantal reiskilometers • Overstappen op duurzaam openbaar vervoer • Gebruik van groene energie voor het laden van elektrische auto's
	Elektriciteitsverbruik van het pand in Utrecht	• Gebruik van groene stroom met een garantie van oorsprong
	Warmteverbruik door het pand in Utrecht	• *Geen significante manier om energieverbruik te verminderen*
3	Openbaar vervoer	• Vermindering van het aantal reiskilometers

[1] Zie ook: https://www.co2-prestatieladder.nl/nl/groene-stroom. Geraadpleegd op 18-06-2024.

Scope	Belangrijkste energiestromen	Mogelijkheid tot vermindering
	Vliegreizen	• Vermindering van het aantal vliegkilometers

2.2 Doelstellingen en maatregelen

Berenschot heeft in 2024 doelstellingen opgesteld ten aanzien van de reductie van de uitstoot van CO_2.

Einddoel

In 2030 geen scope 1-uitstoot meer, 80% minder uitstoot in scope 2 en 5% minder uitstoot door business travel (excl. intercontinentale vliegreizen) dan in 2023.

Deze doelstellingen zijn door het directieteam van Berenschot onderschreven op 5 juni 2024.

Per scope betekent dit:

Scope	Doelstelling
Scope 1	100% reductie in 2030
Scope 2	80% reductie in 2030
Business travel (excl. intercontinentale vliegreizen)	5% reductie in 2030 1% reductie per jaar

Voor alle doelstellingen geldt: ten opzichte van 2023 en relatief ten opzichte van het aantal fte's van de organisatie.

Doelstellingen 2024 t/m 2026

Om concrete stappen te kunnen zetten richting deze einddoelen, zijn deze doelen geconcretiseerd voor de komende jaren.

- Scope 1: 15% reductie in 2024, 30% in 2025, 45% in 2026.*
- Scope 2: 2% reductie in 2025, 8% reductie in 2026.*
- Business travel (excl. intercontinentale vliegreizen)**: 1% reductie in 2024, 1% reductie in 2025, 2% reductie in 2026.*

* Totale reductie ten opzichte van 2023 en relatief ten opzichte van het aantal fte's van de organisatie.

** Berenschot voert jaarlijks een beperkt aantal opdrachten uit in de Caribische delen van Nederland. Hoewel het om slechts enkele vliegreizen per jaar gaat, zijn deze verantwoordelijk voor bijna 50% van de uitstoot in de categorie business travel. Door de fluctuaties in het aantal opdrachten per jaar leidt dit tot aanzienlijke schommelingen in de CO_2-uitstoot binnen deze categorie. Om die reden hebben we ervoor gekozen deze categorie uit te sluiten van onze doelen.

Deze doelstellingen worden halfjaarlijks gemonitord/beoordeeld op voortgang via de emissie-inventaris. Dit wordt daarna zowel intern als extern gecommuniceerd.

Doelstellingen en maatregelen voor projecten

We hebben momenteel nog geen projecten met CO_2-gunningsvoordeel. Er zijn dan ook geen aparte doelstellingen voor projecten met CO_2-gunning bepaald. Wanneer dit wel zal gaan starten, zullen primair onze organisatiebrede doelstellingen ook op dat project gelden, eventueel aangevuld met projectspecifieke maatregelen.

Alternatieve brandstoffen en/of groene stroom

Er zijn drie doelstellingen voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en/of groene stroom:

- Sturing op het overstappen van leaseauto's op fossiele brandstof naar elektrische leaseauto's. Deze maatregel leidt tot de volgende reductie van uitstoot in scope 1: 15% in 2024, 30% in 2025, 45% in 2026, ten opzichte van 2023. In scope 2 zal deze maatregel naar verwachting in eerste instantie leiden tot een lichte toename van zo'n 5%. Omdat we willen reduceren, zullen we de toename in scope 2 door de transitie van fossiele brandstof naar elektrische leaseauto's compenseren door het kopen van CO_2-rechten. Hiermee voorkomen we de toename in scope 2 in 2024.
- Oriëntatie op het gebruik van groene stroom voor het laden van elektrische leaseauto's. Deze maatregel moet uiteindelijk leiden tot het 100% terugdringen van de uitstoot door het gebruik van elektrische auto's in scope 2. Het streven is om in 2025 15% van de laadacties te doen met groene stroom en om dit aandeel in 2026 te verhogen naar 30%. Dit zou bijdragen aan de volgende reductie in scope 2: circa 2% in 2025 en circa 8% in 2026.[2]
- Inzet op het gebruik van groene stroom waarvoor garanties van oorsprong kunnen worden overgelegd. Op dit moment maakt het pand in Utrecht gebruik van elektriciteit opgewekt door waterkracht in Europa, waardoor deze elektriciteit niet als groen aangemerkt kan worden binnen de systematiek van de CO_2-Prestatieladder. We gaan daarom in gesprek met de pandbeheerder om duurzame elektriciteit opgewekt in Nederland of met een geldige garantie van oorsprong af te nemen. Deze maatregel moet uiteindelijk leiden tot het 100% terugdringen van de uitstoot door het gebruik van elektriciteit van het pand in Utrecht. De pandbeheerder heeft op dit moment een vast contract dat loopt tot 2027. Deze maatregel leidt daarom pas na afloop van dit vaste contract tot een reductie in scope 2 van circa 60%. Het is echter cruciaal om al in de periode 2024-2026 stappen te ondernemen om na afloop van het contract gebruik te kunnen maken van groene energie met een garantie van oorsprong.

[2] De effecten zijn uitgedrukt in vergelijking met 2023. Omdat de uitstoot in scope 2 toe zal nemen door een toename in het gebruik van elektrische auto's, lijkt het effect van groen laden gering. Zonder groen laden zou de uitstoot in scope 2 in 2025 echter niet met 1% afnemen, maar met circa 5% toenemen. Gecombineerd leiden de maatregelen in scope 2 tot een reductie van circa 8% in 2026.

HOOFDSTUK 3

Reductiemaatregelen 2024-2026

Onderstaand een toelichting op de te nemen maatregelen, waarmee we bovenstaande reductiedoelstellingen als realistisch inschatten.

Deze maatregelen hebben direct of indirect betrekking op eventuele projecten. We hebben momenteel nog geen projecten met CO_2-gunningsvoordeel. Projectspecifieke maatregelen worden wanneer relevant separaat benoemd in projectrapportages.

Wanneer er meerdere maatregelen per scope zijn benoemd, wordt bij deze maatregelen aangegeven welk reductiepercentage ze vertegenwoordigen van het reductiepercentage van die betreffende scope.

Dit betekent:

- Dat er in scope 1 een sterk verminderde uitstoot is door benzine- en dieselauto's.
- Dat er in scope 2 en in 'business travel' een sterk verminderde uitstoot is doordat elektrische auto's vaak laden op groene stroom en doordat er vaker gebruik wordt gemaakt van openbaar vervoer, de fiets of andere groene vervoermiddelen. Ook maken we gebruik van groene stroom met een garantie van oorsprong.

Scope 1 – wagenpark zonder directe emissies

Er wordt ingezet op het vervangen van het volledige leasewagenpark door auto's zonder directe emissies. Dit betreft een organisatiebrede maatregel. Het is een belangrijke maatregel, aangezien we hiermee een van onze grootste uitstootbronnen aanpakken.

- Deze maatregel heeft betrekking op het zakelijke (brandstof)verkeer in scope 1. Daarnaast zal dit gevolgen hebben voor de emissies in scope 2, namelijk door een hoger verbruik van elektriciteit door elektrische auto's.
- Door in het mobiliteitsbeleid het gebruik van auto's zonder directe emissies te bevorderen, verwachten we binnen scope 1 een reductie te kunnen realiseren van 15% in 2024, 30% in 2025 en 45% in 2026 ten opzichte van 2023.

Plan van aanpak en verantwoordelijk(e) perso(o)n(en):

- We nemen de langetermijndoelstelling voor een wagenpark zonder directe emissies expliciet op in het mobiliteitsbeleid en per 1 januari 2025 bevorderen we het gebruik van auto's zonder directe emissies sterk. De uitvoering van deze actie ligt bij de afdeling hr.
- We moeten jaarlijks de voortgang op deze doelstelling monitoren en het autobeleid via de CO_2-Prestatieladdersystematiek evalueren ('plan, do, check, act'). De uitvoering van deze actie ligt bij de afdeling Finance en Control.

- Aanvullende mogelijkheden om de transitie naar een wagenpark zonder directe emissies te versnellen, brengen mogelijk extra kosten met zich mee. Op dit moment is er nog geen inzicht in deze kosten. Het aanscherpen van het mobiliteitsbeleid, het onderzoeken van aanvullende maatregelen en het monitoren van de voortgang op deze doelstelling kost circa € 3400. De kosten bestaan uit een inzet van vijf dagen door interne medewerkers tegen een intern tarief van € 85 per uur: twee dagen onderzoek, één dag beleidsaanpassing en twee dagen implementatie en monitoring.

Scope 2 – groen laden

Om in 2026 te komen tot 8% reductie in scope 2, zetten we in op het laden van elektrische auto's op uitsluitend groene stroom.

- Deze maatregel heeft betrekking op het gebruik van elektriciteit door auto's in scope 2.
- Aangezien de emissies in eerste instantie kunnen toenemen door een groeiend elektrisch wagenpark en het invoeren van deze maatregel tijd kost, verwachten we dat deze maatregel leidt tot een reductie van uitstoot in scope 2 van circa 2% in 2025 en circa 8% in 2026.

Plan van aanpak en verantwoordelijk(e) perso(o)n(en):

- We oriënteren ons op het gebruik van groene stroom voor het laden van elektrische leaseauto's. Deze maatregel moet op termijn leiden tot het volledig uitbannen van uitstoot door het gebruik van elektrische auto's. Tussenstappen hierin zijn om in 2025 15% van de laadacties op groene stroom uit te voeren en in 2026 30% van de laadacties. De uitvoering van deze actie ligt bij de afdeling Finance en Control.
- Jaarlijks moet de voortgang op deze doelstelling worden gemonitord via de CO_2-Prestatieladdersystematiek ('plan, do, check, act'). De uitvoering van deze actie ligt bij Finance en Control.
- Het is mogelijk dat het doorvoeren van deze maatregel extra kosten met zich meebrengt. Het is op dit moment nog onduidelijk hoeveel deze kosten bedragen. Het onderzoeken en doorvoeren van de acties in deze maatregel en de monitoring op de voortgang op deze doelstelling kost circa € 3400. De kosten bestaan uit een inzet van vijf dagen door interne medewerkers tegen een intern tarief van € 85 per uur: twee dagen onderzoek, één dag beleidsaanpassing en twee dagen implementatie en monitoring.

Scope 2 – groene energie met een garantie van oorsprong

Om in 2026 te komen tot 8% reductie in scope 2, zetten we in op het gebruik van groene stroom waarvoor garanties van oorsprong kunnen worden overgelegd in het pand in Utrecht. Op dit moment maakt het pand in Utrecht gebruik van stroom geproduceerd door Europese waterkracht. Deze energie kan daarom niet meegewogen worden als 'groen'.[3]

- Deze maatregel heeft betrekking op het gebruik van elektriciteit van het pand in Utrecht.
- Deze maatregel zal pas effect hebben wanneer het pand gebruikmaakt van groene stroom. Op dat moment wordt de emissie van het elektriciteitsgebruik door het pand in Utrecht met 100% gereduceerd. De pandbeheerder heeft op dit moment een vast contract dat loopt tot 2027. Deze maatregel leidt daarom pas na afloop van dit vaste contract tot een reductie in scope 2 van circa 60%. Het is echter cruciaal om al in de periode 2024-2026 stappen te ondernemen om na afloop van het contract gebruik te kunnen maken van groene energie met een garantie van oorsprong.

[3] Zie ook: https://www.co2-prestatieladder.nl/nl/groene-stroom. Geraadpleegd op 18-06-2024.

Plan van aanpak en verantwoordelijk(e) perso(o)n(en):

- We gaan het gesprek met de pandbeheerder aan over het overstappen naar een energieleverancier die groene stroom levert waarvoor garanties van oorsprong kunnen worden overgelegd. Dit moet in 2026 leiden tot het overstappen naar een andere energieleverancier. De uitvoering van deze actie ligt bij de afdeling Facilitair.
- Jaarlijks moet de voortgang op deze doelstelling worden gemonitord via de CO_2-Prestatieladdersystematiek ('plan, do, check, act'). De uitvoering van deze actie ligt bij de afdeling finance en control.
- Het is mogelijk dat het doorvoeren van deze maatregel extra kosten met zich meebrengt. Het is op dit moment nog onduidelijk hoeveel deze kosten bedragen. Het onderzoeken en doorvoeren van de actie in deze maatregel en de monitoring op de voortgang op deze doelstelling kost circa € 2040. De kosten bestaan uit een inzet van drie dagen door interne medewerkers tegen een intern tarief van € 85 per uur: één dag onderzoek, één dag beleidsaanpassing en één dag implementatie en monitoring. Een belangrijk deel van de implementatie van deze maatregel (namelijk het veranderen van energieleverancier) ligt bij de pandbeheerder.

Business travel

Om te komen tot een reductie van 2% in 2026, zetten we in op het verminderen van de uitstoot door zakelijke reiskilometers, door het verminderen van het aantal zakelijke reiskilometers en door het stimuleren van het gebruik van duurzame (openbaar)vervoermiddelen.

- We stellen een mobiliteitsbeleid op dat het gebruik van duurzame vervoermiddelen stimuleert.
- Wanneer uitbreiding van kantoorruimte op de huidige locatie noodzakelijk lijkt, onderzoeken we mogelijkheden om te werken met satellietkantoren op ov-gunstige locaties.
- We gaan alleen naar klanten toe als dat toegevoegde waarde heeft en we maken bewuste keuzes bij het aannemen van opdrachten bij overzeese klanten.
- Deze maatregel heeft betrekking op business travel in scope 3.
- Deze maatregel moet in de periode 2024-2026 leiden tot een jaarlijkse reductie in de emissie door zakelijke reizen van 1%. Deze maatregel leidt naar verwachting tot een reductie van 1% in 2024, en een reductie van 3% in 2025 en een reductie van 5% in 2026.

Plan van aanpak en verantwoordelijk(e) perso(o)n(en):

- Er wordt een aangescherpt mobiliteitsbeleid opgesteld waarin beleid is opgenomen dat leidt tot minder zakelijke reiskilometers en dat het gebruik van duurzame (openbaar)vervoermiddelen stimuleert. Hiertoe is het nodig verschillende stappen te ondernemen:
    - Er moet een oriëntatie plaatsvinden op methoden om het aantal reiskilometers voor zakelijke reizen in het algemeen en voor individuele projecten te kwantificeren.
    - Er moet worden gekeken naar methoden om het aantal reiskilometers terug te dringen of die te volbrengen met duurzame (openbaar)vervoermiddelen.
    - De uitvoering van deze actie ligt bij de afdeling hr.
- Jaarlijks monitoren we de voortgang op deze doelstelling en evalueren we het mobiliteitsbeleid via de CO_2-Prestatieladdersystematiek ('plan, do, check, act'). De uitvoering van deze actie ligt bij de afdeling finance en control.

- Het is mogelijk dat het gebruik van duurzamere vervoermiddelen extra kosten met zich meebrengt. Op dit moment is er nog geen inzicht in deze kosten. Het aanscherpen van het mobiliteitsbeleid, het onderzoeken van mogelijke maatregelen en het monitoren van de voortgang op deze doelstelling kost circa € 3400. De kosten bestaan uit een inzet van vijf dagen door interne medewerkers tegen een intern tarief van € 85 per uur: twee dagen onderzoek, één dag beleidsaanpassing en twee dagen implementatie en monitoring.

HOOFDSTUK 4

Update november 2026

Actualisatie 2026

De voortgang over januari tot en met juni 2026 laat zien dat het energiemanagementplan op hoofdlijnen op schema ligt. De totale FTE-gerelateerde CO_2-uitstoot is ten opzichte van 2023 met **23,2% gedaald**. Scope 1 daalde met **59,9%** en scope 2 met **11,7%**.

Scope 3 laat cijfermatig een stijging zien. Deze wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de wijziging van de emissiefactor voor treinverkeer van 0,003 naar 0,03. Tegelijkertijd zien we een gewenste verschuiving naar duurzamere mobiliteit, waaronder meer gebruik van openbaar vervoer en minder zakelijke kilometers met privévervoer.

De ingezette maatregelen worden daarom voortgezet. De mobiliteitsregeling ondersteunt deze koers door onder andere elektrisch leasen, openbaar vervoer, fietsen en flexibel werken te stimuleren.

Bijsturing: vanaf 2027 wordt de monitoring van zakelijke mobiliteit aangescherpt. Daarbij maken we waar mogelijk onderscheid tussen veranderingen in reisgedrag en effecten van gewijzigde emissiefactoren.

Conclusie: de resultaten geven geen aanleiding om de reductiestrategie fundamenteel te wijzigen. Het energiemanagementplan blijft van toepassing; de maatregelen worden voortgezet en de voortgang wordt periodiek gemonitord.

HOOFDSTUK 5

Ambitieniveau

We hebben ons certificeringsniveau, onze CO_2-voetafdruk en onze reductiedoelstellingen vergeleken met organisaties binnen de sector. Binnen de sector adviesdiensten hebben we gekeken naar vergelijkbare organisaties, op verschillende aspecten: omvang, soort adviesdiensten, sectoren waarin de organisatie actief is. Voorbeelden van soortgelijke collega-organisaties zijn TwynstraGudde en AT Osborne. Deze partijen hebben beide een niveau 5-certificering op de CO_2-Prestatieladder.

De CO_2-uitstoot per fte van TwynstraGudde in 2023 was 1.263 kilogram. De CO_2-uitstoot van AT Osborne per fte in 2023 is niet bekend. De CO_2-uitstoot per fte van Berenschot in 2023 was 2.188 kilogram.

TwynstraGudde heeft als doel in 2030 volledig klimaatneutraal te zijn. AT Osborne heeft nog geen doelstellingen tot 2030 gepubliceerd. Hun huidige doelstelling is om in 2024 46% minder CO_2 uit te stoten dan in 2019. De doelen van Berenschot, om in 2030 geen CO_2-uitstoot te hebben in scope 1, een reductie van 80% te hebben gerealiseerd in scope 2 en een reductie van 5% te hebben gerealiseerd in business travel, zijn vergelijkbaar met deze doelen. In de openbaar beschikbare documenten heeft AT Osborne niet de ambitie uitgesproken te streven naar een volledig elektrisch wagenpark. Ook de optie om op volledig groene energie elektrisch te rijden is nog niet opgenomen in de actieplannen van TwynstraGudde en AT Osborne.

Onze maatregellijst heeft diverse C-maatregelen (‘C’ staat voor ‘ambitieus’), waaronder een volledig elektrisch wagenpark en volledig groen elektrisch rijden. Op onze maatregellijst staan ook maatregelen die eerder ‘vooruitstrevend’ (categorie B) zijn, zoals het inzetten op het stimuleren van duurzame mobiliteit en het potentiële gebruik van satellietlocaties.

Volgens de indeling van SKAO (zie hiernaast) betekent dit een vooruitstrevend niveau waarbij we ambitie hebben om verder te groeien naar een ambitieus niveau.

Gegeven deze maatregelen en de doelstellingen, in veel gevallen vergelijkbaar met die van bedrijven met een niveau 5-certificering en zich als koploper positioneren, bevinden wij ons op een vooruitstrevend niveau en hebben we de ambitie om op termijn eveneens een koploperpositie te bereiken.

Voor elke maatregel op de *maatregellijst* zijn verschillende niveaus van implementatie gedefinieerd.

Categorie A
Categorie A betreft een 'standaard' niveau van implementatie, meer dan 50% van de organisaties, voor wie de activiteit waaronder deze maatregel valt relevant is, heeft deze maatregel op dit niveau geïmplementeerd.

Categorie B
Categorie B betreft een 'vooruitstrevend' niveau van implementatie, 20% tot 50% van de organisaties voor wie de activiteit waaronder deze maatregel valt relevant is, heeft deze maatregel op dit niveau geïmplementeerd.

Categorie C
Categorie C betreft een 'ambitieus' niveau van implementatie, slechts enkele (maximaal 20%) organisaties hebben deze maatregel op dit niveau geïmplementeerd.

Kader 1. Beoordeling ambitieniveau volgens het CO_2-prestatieladder handboek.

HOOFDSTUK 6

Ondertekening door directie



18-11-2026

Sander van Vliet
Manager Finance & Control

Datum ondertekening

Namens Ruben van Veen
Chief Financial Officer Berenschot
Gedelegeerd eindverantwoordelijke CO_2-Prestatieladderportfolio

Berenschot



WIJ ZIJN BERENSCHOT, GRONDLEGGER VAN VOORUITGANG

Nederland is continu in ontwikkeling. Maatschappelijk, economisch en organisatorisch verandert er veel. Al 85 jaar volgen wij als adviesbureau deze ontwikkelingen op de voet en werken we aan een vooruitstrevende samenleving. De behoefte om iets fundamenteels te betekenen voor mens en maatschappij zit in onze genen. Met onze adviezen en oplossingen hebben we dan ook actief meegebouwd aan het Nederland van vandaag. Altijd op zoek naar duurzame vooruitgang.

Alles wat we doen, is onderzocht, onderbouwd en vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Zo komen we tot gefundeerde adviezen en slimme oplossingen. Die zijn op het eerste gezicht misschien niet altijd de meest voor de hand liggende. Juist deze eigenzinnigheid maakt ons uniek. Daarbij zijn we niet van symptoombestrijding. En gaan pas naar huis als het is opgelost.

Berenschot B.V.

Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG UTRECHT
Postbus 8039, 3503 RA UTRECHT
030 2 916 916
www.berenschot.nl