



CO₂ Footprint 2023

Scope 1, 2 en 3 business travel CO₂ emissies

Kenmerk: CO2-Footprint 2023

Classificatie: Publiek

Versie: 1.0

Rapporttitel: CO2 Footprint 2023

Status: definitief

Auteur(s): Peter Lamers/Kees de Waard/Marion Vrisekoop

Documentcode: CO2 footprint 2023.docx

Versie: 1.0

Datum: 11-03-2024

InTraffic B.V.
Iepenhoeve 11
3483 MR Nieuwegein
Nederland

info@intraffic.nl
+31 (0)88 345 5000

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Samenvatting	4
Wijzigingsblad	6
1. Inleiding	7
2. Uitsluitingen	8
3. Verantwoordelijken	9
4. Rapporteringsperiode en referentiejaar	9
5. Afbakening	10
6. Methodiek, activiteitendata en emissiefactoren	11
6.1. Elektriciteitsverbruik	11
6.2. Stadsverwarming	11
6.3. Leaseauto's	11
6.4. Huurauto's	11
6.5. Gedeclareerde zakelijke kilometers	11
6.6. Vliegverkeer	12
6.7. Emissiefactoren	12
6.8. Onzekerheid	12
7. CO₂-footprint 2022 (scope 1, 2 en 3 business travel)	13
7.1. Totale emissies	13
7.2. Gebouw gebonden emissies	13
7.3. Mobiliteitsemissies	13
7.4. Emissies van projecten verkregen met gunningsvoordeel	14
8. CO₂-reductie	15
8.1. Doelstellingen (scope 1, 2 en 3) periode 2021-2026	15
8.2. Voortgang reductie maatregelen	15
9. Conclusie	16
10. Ondertekening	17

Samenvatting

In 2023 is de scope 1, scope 2 en scope 3 (business travel) CO₂-footprint van InTraffic 84,42 ton CO₂. Ten opzichte van het referentiejaar 2019 is dit een absolute afname van 115,38 ton CO₂. Het aantal FTE is met 0,5% afgenomen. De emissie per FTE is met 1,6% afgenomen ten opzichte van 2022 en met 57,5% afgenomen ten opzichte van het referentiejaar 2019.

Tabel 0: Directe (scope 1) en indirecte (scope 2) CO₂-emissies van InTraffic in 2022, 2023 en het referentiejaar 2019

	2019	2022	2023
CO ₂ -emissies	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂
Directe emissies (scope 1)	127,78	57,23	54,13
Indirecte emissies (scope 2)	60,92	24,27	26,38
Business travel (scope 3)	11,11	4,33	3,92
Totale emissies	199,80	85,82	84,42

Tabel 1: Directe (scope 1) en indirecte (scope 2) en Business travel (scope 3) CO₂-emissies van InTraffic in 2022, 2023 en het referentiejaar 2019 op basis van het aantal FTE

CO ₂ -emissies	2019		2022		2023	
	ton CO ₂	ton CO ₂ /fte	ton CO ₂	ton CO ₂ /fte	ton CO ₂	ton CO ₂ /fte
Directe emissies (scope 1)	100%	100%	44,8%	47,5%	42,4%	42,6%
Indirecte emissies (scope 2)	100%	100%	39,8%	42,2%	43,3%	43,5%
Business travel (scope 3)	100%	100%	38,9%	41,3%	35,2%	35,4%
Totale emissies	100%	100%	43,0%	45,5%	42,3%	42,5%
Totale fte (gemiddeld)	100%		94,4%		99,5%	

Onderstaande tabel geeft de emissie aan in verhouding van de omzet. De omzet in 2023 is ten opzichte van het referentiejaar toegenomen met 17,8%. De relatieve emissie op basis van de omzet is gedaald met 63,5 % t.o.v. referentiejaar. De emissie per ton omzet is met 5,5% afgenomen ten opzichte van 2021.

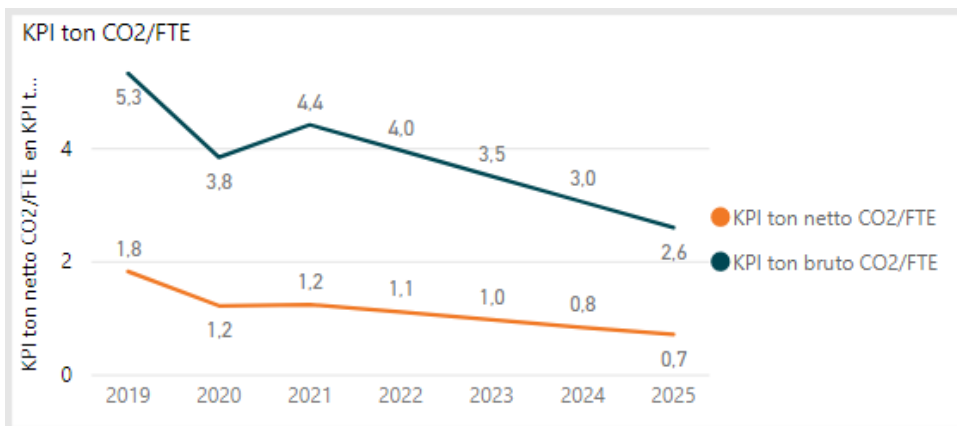
Tabel 1a: Directe (scope 1), indirecte (scope 2) en Business travel (scope 3) CO₂-emissies van InTraffic in 2022, 2023 en het referentiejaar 2019 op basis van de omzet

CO ₂ -emissies	2019		2022		2023	
	ton CO ₂	ton CO ₂ /omzet	ton CO ₂	ton CO ₂ /omzet	ton CO ₂	ton CO ₂ /omzet
Directe emissies (scope 1)	100%	100%	44,8%	38,1%	42,4%	31,9%
Indirecte emissies (scope 2)	100%	100%	39,8%	33,9%	43,3%	32,6%
Business travel (scope 3)	100%	100%	38,9%	33,1%	35,2%	26,5%
Totale emissies	100%	100%	43,0%	36,5%	42,3%	31,8%
Omzet in € * mln	100%		117,6%		133,0%	

Mobiliteitsemisies vormen het grootste deel van de CO₂-footprint.

De CO₂ reductiedoelstelling is erop gericht om de emissie per FTE te verlagen ten opzichte van referentiejaar 2019.

Om de voortgang van de uitvoering van maatregelen en de te behalen CO₂-reducties te kunnen volgen, is een KPI bepaald in ton CO₂/FTE. Onderstaande figuur geeft de jaarlijkse tussentijdse doelstelling weer.



Tabel 3: Totale CO₂-emissies InTraffic 2023. De gebouw gebonden emissies zijn ook per VVO¹ weergegeven.

Gebouw gebonden emissies	ton CO ₂	% CO ₂ - footprint	kg CO ₂ /m ² VVO
Elektriciteit	0,0	0,00%	0,00
Stadsverwarming	26,4	31,24%	8,82
Totaal gebouw gebonden emissies	26,4	31,24%	8,82
Mobiliteitsemissies	ton CO ₂	% CO ₂ - footprint	
Leaseauto's	54,1	64,11%	
Electra Lease- en huurauto's	0,0	0,00%	
Privéauto's van medewerkers	2,1	2,45%	
Zakelijk vliegverkeer	0,9	1,11%	
Openbaar vervoer + HSL	0,9	1,08%	
Totaal mobiliteitsemissies	58,1	68,76%	
Totaal	84,43	100,00%	

Wijzigingsblad

Versie	Datum	Auteur	Wijziging
0.1	11-03-2023	M. Vrisekoop	Initiële versie voor 2023
0.2	15-03-2024	P. Lamers en M. Vrisekoop	review
0.3	15-03-2024	M. Vrisekoop	Aanpassingen verwerkt
1.0	15-03-2024	M. Vrisekoop	Definitief en getekende exemplaar

¹ VVO = Verhuurbare Vloeroppervlakte

1. Inleiding

InTraffic voert in het kader van duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen een actief kwaliteitsbeleid uit. Onderdeel daarvan is deelname aan de CO₂-Prestatieladder.

Sinds 2011 berekent InTraffic haar scope 1 en scope 2 CO₂-footprint. Deze footprint is gebaseerd op de richtlijn NEN-ISO 14064-1 waarbij de scope-indeling voor directe en indirecte emissies van de CO₂-Prestatieladder is toegepast.

Dit rapport over de CO₂-footprint van InTraffic is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 beschrijft de uitsluitingen,
- hoofdstuk 3 beschrijft de eindverantwoordelijke,
- hoofdstuk 4 beschrijft de rapporteringsperiode en het referentiejaar,
- hoofdstuk 5 beschrijft de organisatorische en operationele grenzen van de CO₂-footprint,
- hoofdstuk 6 beschrijft de methodiek voor de berekening van de CO₂-emissies en op welke gegevens de berekening is gebaseerd,
- hoofdstuk 7 beschrijft de scope 1 en scope 2 CO₂-emissies onderverdeeld naar gebouw gebonden en mobiliteitsemissies,
- hoofdstuk 8 gaat in op de CO₂-reductiedoelstellingen en –maatregelen,
- hoofdstuk 9 bevat de conclusie.

2. Uitsluitingen

In paragraaf 9.3 van ISO 14064-1:2018 worden een aantal aspecten aangegeven, die niet gelden voor InTraffic. Het gaat hierbij om de volgende punten:

	<i>ISO 14064 onderwerp</i>	<i>Toelichting</i>
<i>g)</i>	<i>a description of how biogenic CO2 emissions and removals are treated in the GHG inventory, and the relevant biogenic CO2 emissions and removals quantified separately in tonnes of CO2e (see Annex D);</i>	Biomassa is niet aan de orde binnen InTraffic.
<i>h)</i>	<i>if quantified, direct GHG removals, in tonnes of CO2e (5.2.2);</i>	Dit is niet aan de orde voor InTraffic.
<i>i)</i>	<i>explanation of the exclusion of any significant GHG sources or sinks from the quantification (5.2.3);</i>	Dit is niet aan de orde voor InTraffic.
<i>l)</i>	<i>explanation of any change to the base year or other historical GHG data or categorization and any recalculation of the base year or other historical GHG inventory (6.4.1), and documentation of any limitations to comparability resulting from such recalculation;</i>	Er zijn geen aanpassingen gedaan in het referentiejaar.
<i>n)</i>	<i>explanation of any change to quantification approaches previously used (6.2);</i>	InTraffic heeft geen aanpassingen gedaan in de kwantificeringsmethoden.
<i>o)</i>	<i>reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used (6.2);</i>	Dit is niet aan de orde voor InTraffic.

3. Verantwoordelijken

Binnen InTraffic is de Verantwoordelijke Duurzaamheid verantwoordelijk voor het jaarlijks bijwerken van de CO2-footprint. Dit houdt, zoals beschreven in het Energie Management Plan, de volgende stappen in:

- A Verzamelen data
- B Updaten emissiefactoren
- C Berekenen footprint
- D Rapporteren footprint
- E Uitzetten verbetermaatregelen
- F Communicatie intern en extern

Eindverantwoordelijke voor het duurzaamheidsbeleid binnen InTraffic is de directie.

4. Rapporteringsperiode en referentiejaar

Dit document geeft een overzicht van de CO2-footprint van InTraffic voor het jaar 2023. Het referentiejaar voor de CO2 footprint is door InTraffic vastgesteld op 2019. De planningsperiode voor het nemen van CO2 reductiemaatregelen is 2021-2026.

5. Afbakening

Deze scope 1, scope 2 en scope 3 CO₂-footprint is van toepassing op InTraffic B.V.

Sinds 22 maart 2018 is InTraffic 100% eigendom van ICT Group B.V. InTraffic blijft als een zelfstandige B.V. opereren onder leiding van statutair directeur Bert van Elburg. CO₂-emissies vanwege activiteiten van InTraffic zijn geen onderdeel van de CO₂-footprint ICT Group².

InTraffic heeft geen dochters of deelnemingen.

InTraffic houdt kantoor te Nieuwegein (Iepenhoeve 11, hoofdvestiging). Sinds september 2017 is er extra kantoorruimte bij gehuurd in het naburige pand. Het vergaren van informatie over het verbruik was lastig i.v.m. een all-inclusive contractvorm. Inmiddels is sinds mei 2022 de elektriciteitsmeter gerepareerd en kunnen we de actuele standen opnemen. Voor zover nu bekend is het gebouw aangesloten op een WKO-installatie. De totale kantooroppervlakte is 2.992 m² (VVO).

Als referentiejaar heeft InTraffic gekozen voor 2019.

InTraffic heeft de energiestromen en scope 1, scope 2 en scope 3 (business travel) CO₂-emissies van haar bedrijfsvoering in kaart gebracht en gekwantificeerd volgens de definities uit het Handboek CO₂-Prestatieladder. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de energiestromen en CO₂-emissies.

Tabel 4: Energiestromen InTraffic.

Categorie	Emissieactiviteiten	Scope
Gebouwen ³	Stadsverwarming	Scope 2
	Elektriciteit	Scope 2
Mobiliteit	Zakelijk vervoer:	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Lease- en huurauto's (elektriciteit) ○ Lease- en huurauto's (fossiele brandstof) 	Scope 2 Scope 1
Business travel	○ Vliegverkeer	Scope 3
	○ Zakelijke kilometers met privévoertuigen	Scope 3
	○ Openbaar Vervoer en HSL treinverkeer	Scope 3

² ICT Group heeft gekozen voor "Operational Control" als grondslag voor de consolidatie conform "The Greenhouse Gas Protocol. A Corporate Accounting and Reporting Standard" (World Business Council for Sustainable Development).

³ InTraffic heeft ervoor gekozen om CO₂-emissies vanwege lekkage van koudemiddelen niet verder op te nemen in haar CO₂-footprint.

6. Methodiek, activiteitendata en emissiefactoren

6.1. Elektriciteitsverbruik

Het elektriciteitsverbruik is toegankelijk via een data-portal van de netbeheerder. Dit verbruik is getoetst op basis van facturen. Sinds mei 2022 wordt de meter van de extra kantoorruimte maandelijks opgenomen.

6.2. Stadsverwarming

Het verbruik van stadsverwarming (hoofdvestiging) is gebaseerd op het jaaroverzicht van de leverancier. De periode van het jaaroverzicht loopt niet synchroon met de periode voor de berekening van de CO₂-footprint. Het verbruik voor de CO₂-footprint is ingeschat op basis van gewogen graaddagen.

N.B. Voor zover nu bekend is het naburige pand, waar extra kantoorruimte is gehuurd, aangesloten op een WKO-installatie. Door het ontbreken van gegevens van het energieverbruik van de extra kantoorruimte wordt voornamelijk gerekend met stadsverwarming met een factor⁴ t.o.v. het verbruik van de hoofdvestiging.

6.3. Leaseauto's

CO₂-emissies vanwege de inzet van leaseauto's is gebaseerd op brandstofoverzichten van de leverancier. Deze overzichten bevatten hoeveelheden per brandstoftype.

6.4. Huurauto's

CO₂-emissies vanwege de inzet van huurauto's is gebaseerd op de opgave van de leverancier. Daarbij worden de CO₂-emissies berekend op basis van het totaal verreden aantal zakelijke kilometers per brandstoftype en motorinhoud.

6.5. Gedecclareerde zakelijke kilometers

De inzet van privéauto's van medewerkers is gebaseerd op het aantal gedecclareerde zakelijk kilometers. Daarbij is het verbruikte brandstoftype niet bekend. Hierbij zijn ook de zakelijk gedecclareerde ov-kilometers opgenomen.

⁴ De gehanteerde factor is 0.410. Dit is de relatie op basis van vloeroppervlakte (oppervlakte extra kantoorruimte / oppervlakte hoofdvestiging).

6.6. Vliegverkeer

Wanneer er sprake is van zakelijk vervoer per vliegtuig dan worden de vluchtafstanden vastgesteld middels de site www.travelmath.com.

6.7. Emissiefactoren

CO₂-emissies zijn berekend met de door het Handboek CO₂-Prestatieladder voorgeschreven conversiefactoren.

De in het kantoor (hoofdvestiging) verbruikte elektriciteit is opgewekt met 100% Nederlandse Windenergie van Vattenfall. Voor de extra kantoorruimte is onbekend welke energie wordt aangeleverd en wordt er van grijze stroom uitgegaan. Om dit te vergroenen zijn er GVO's aangeschaft.

De verbruikte stadsverwarming is afkomstig van een STEG-centrale.

Brandstofverbruik door leaseauto's is beschikbaar in volume-eenheden benzine, diesel en LPG. Inzet van huurauto's is beschikbaar op basis van totaal aantal verreden kilometers, brandstoftype en motorinhoud.

Emissies vanwege de inzet van privéauto's zijn berekend op basis van onbekend brandstoftype.

6.8. Onzekerheid

De onzekerheid van de grootte van de CO₂-emissies wordt bepaald door de onnauwkeurigheid van de activiteitendata en de CO₂-emissies. De activiteitendata zijn grotendeels gebaseerd op facturen van leveranciers die wettelijke verplichtingen hebben voor de onzekerheden van hun meters. De onnauwkeurigheid van de conversiefactoren is niet bekend.

7. CO₂-footprint 2022 (scope 1, 2 en 3 business travel)

7.1. Totale emissies

De totale CO₂-emissies van InTraffic in 2023 zijn 84,42 ton CO₂. Ten opzichte van het referentiejaar 2019 is dit een afname van 115,38 ton CO₂. Dit komt met name door het hybride werken (50% kantoor/50% thuis) zichtbaar.

	2019	2022	2023
CO ₂ -emissies	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂
Directe emissies (scope 1)	127,78	57,23	54,13
Indirecte emissies (scope 2)	60,92	24,27	26,38
Business travel (scope 3)	11,11	4,33	3,92
Totale emissies	199,80	85,82	84,42

De directe CO₂-emissies van InTraffic in 2023 waren 54,13 ton CO₂ en veroorzaakten 64,1% van de totale scope 1, scope 2 en scope 3 emissies.

7.2. Gebouw gebonden emissies

De gebouw gebonden CO₂-emissies in 2023 waren 26,38 ton CO₂. Ten opzichte van het referentiejaar is dit een afname van 32,48 ton CO₂. Dit wordt vooral veroorzaakt door het vergroenen van de gebruikte elektriciteit van de extra kantoorruimte (Westzijde).

	Gebouw	2019	2022	2023
Gebouw gebonden emissies		ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂
Elektriciteit (grijze stroom)	Westzijde	33,96	0,00	0,00
Stadsverwarming (fictief)	Westzijde	7,23	8,88	7,66
Elektriciteit (groene stroom)	Noordzijde	0,00	0,00	0,00
Stadsverwarming	Noordzijde	17,67	21,69	18,71
Totaal gebouw gebonden emissies		58,86	30,57	26,38

7.3. Mobiliteitsemissies

De mobiliteitsemissies van InTraffic in 2023 waren 58,1 ton CO₂, en dit is 68,8% van de totale scope 1, scope 2 en scope 3 scope CO₂-emissies. Ten opzichte van het referentiejaar is dit een afname van 82,9 ton CO₂. Ten opzichte van 2022 is de emissie afgenomen met 3,5 ton.

	2019	2022	2023
Mobiliteitsemissies	ton CO₂	ton CO₂	ton CO₂
Lease- en huurauto's (fossiel)	127,8	57,2	54,1
Lease- en huurauto's (elektrisch)	2,1	0,0	0,0
Privéauto's van medewerkers	9,8	3,8	2,1
Zakelijk vliegverkeer	0,0	0,0	0,9
Openbaar vervoer + HSL	1,3	0,5	0,9
Totaal mobiliteitsemissies	141,0	61,6	58,1

De CO₂-emissies vanwege de inzet van lease- en huurauto's zijn afgenomen met 3,1 ton CO₂ t.o.v. 2022. Het aantal leaseauto's is afgenomen van 21,5 auto's in 2022 tot gemiddeld 19,5 auto's in het verslagjaar. De CO₂-emissies vanwege de inzet van privéauto's zijn in 2023 (2,1 ton CO₂) lager ten opzichte van 2019 (9,8 ton CO₂). In het verslagjaar hebben er zakelijke reizen per vliegtuig plaatsgevonden.

7.4. Emissies van projecten verkregen met gunningsvoordeel

Er zijn geen projecten meer die met gunningsvoordeel verkregen zijn.

8. CO₂-reductie

8.1. Doelstellingen (scope 1, 2 en 3) periode 2021-2026

Duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen zijn een centraal onderdeel in de bedrijfsvoering van InTraffic. De projecten die InTraffic uitvoert, dragen bij aan een betere bereikbaarheid en dus een schoner Nederland en in onze bedrijfsvoering proberen we de uitstoot van CO₂ zoveel mogelijk te beperken.

In 2021 is een nieuw reductieplan gemaakt. Er was een nieuw plan nodig, omdat de eerder gestelde doelstellingen niet meer voldeden en de doelstellingen waren niet realistisch in relatie tot de groeiambitie van InTraffic. De reeds ingeplande reductie acties voor scope 1, 2 en 3 zijn geëvalueerd en in het nieuwe plan opgenomen wanneer relevant. Op basis van de huidige inzichten en bedrijfsvisie aansluitend op het mobiliteitsbeleid is een nieuwe doelstelling vastgesteld.

De huidige CO₂ reductiedoelstelling is erop gericht om de emissie per FTE te verlagen ten opzichte van referentiejaar 2019.

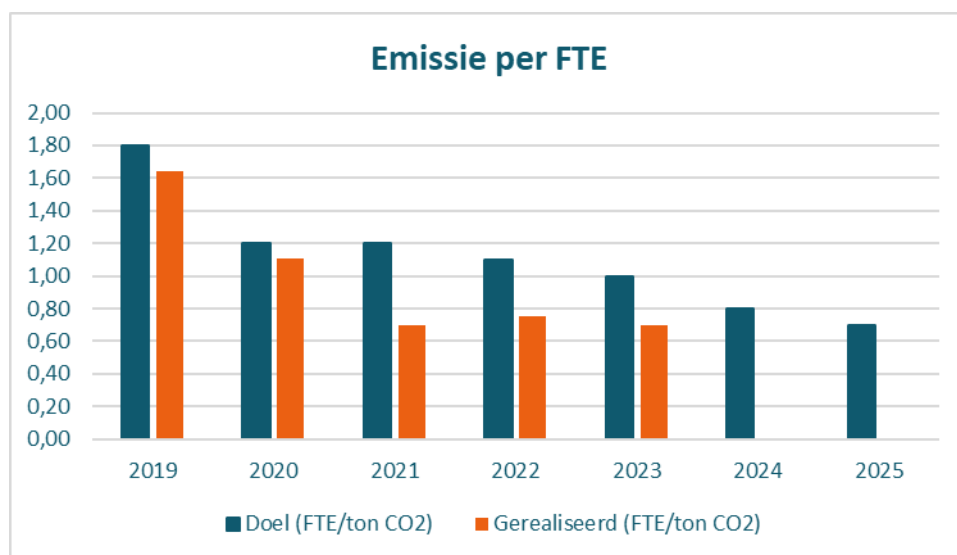
8.2. Voortgang reductie maatregelen

Voor de voortgang van de reductiemaatregelen: zie de halfjaarlijkse rapporten.

9. Conclusie

De CO₂ reductiedoelstelling is erop gericht om de emissie per FTE te verlagen ten opzichte van referentiejaar 2019. We zien in 2023 dat de CO₂ emissie 84,42 ton CO₂ is. Dit is lager dan in 2022, en aanzienlijk lager dan in 2019. Dit komt voornamelijk door het beleid van hybride werken (50% kantoor, 50% thuis) en de invloed van meer PHEV- en volledig elektrische leaseauto's. Dit aandeel is gestegen naar 61,1%. Ook heeft het vergroenen van de grijze stroom tot gevolg dat de emissies lager zijn.

De doelstelling voor 2023 is gehaald en is ruim onder het doel van 1.0 ton CO₂ emissie/FTE.



Absolute doelstelling:

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Doel Scope 1	128	59	104	91	78	66	54
Doel Scope 2	61	70	21	19	17	15	12
Doel Scope 3	11	4	11	11	11	11	11
Totaal	200	133	136	121	106	92	77

Gerealiseerd:

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Ger. Scope 1	128	59	46	57	54
Ger. Scope 2	61	70	31	24	26
Ger. Scope 3	11	4	4	4	4
Totaal	200	133	80	86	84

10. Ondertekening

Aldus opgemaakt:

Naam: B. Brands
Functie: Business Unit manager
Datum:

Naam: Peter Lamers
Functie: QHSE Manager
Datum:

Handtekening:

.....

Handtekening:

.....

Disclaimer

Dit document is eigendom van InTraffic B.V. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de eigenaar.

© 2024 InTraffic B.V. Alle rechten voorbehouden.



InTraffic B.V.
lepenhoeve 11
3438 MR Nieuwegein
The Netherlands

T +31 (0)88 345 5000
E info@intraffic.nl
I www.intraffic.nl