

CO₂-footprint 2018 Scope 1 en 2 CO₂-emissies

InTraffic kenmerk CO2-Footprint 2018 Scope 1 en 2

Auteur Peter Lamers/ Kees de Waard (InTraffic)
Versie 2.0
Datum 03-04-2019
Bestandsnaam CO2 footprint 2018.docx
Status Goedgekeurd



Samenvatting

In 2018 is de scope 1 en scope 2 CO₂-footprint van InTraffic 224,18 ton. Ten opzichte van het referentiejaar 2011 is dit een absolute toename van 166,2 ton CO₂ en een 145,6% toename in het aantal FTE. De emissie per FTE is met 2,4% gestegen ten opzichte van 2017, en met 57,8% toegenomen ten opzichte van het basisjaar 2011.

Tabel 0: Directe (scope 1) en indirecte (scope 2) CO₂-emissies van InTraffic in 2017, 2018 en het referentiejaar 2011

	2011	2017	2018
CO₂-emissies	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂
Directe emissies (scope 1)	45,80	155,25	147,46
Indirecte emissies (scope 2)	12,20	36,80	76,73
Totale emissies (scope 1 en scope 2)	58,00	192,05	224,18

Tabel 1: Directe (scope 1) en indirecte (scope 2) CO₂-emissies van InTraffic in 2017, 2018 en het referentiejaar 2011 op basis van het aantal FTE

	2011		2017		2018	
CO₂-emissies	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%	339,0%	159,6%	322,0%	131,9%
Indirecte emissies (scope 2)	100%	100%	301,6%	139,7%	628,9%	253,5%
Totale emissies (scope 1 en scope 2)	100%	100%	331,1%	155,4%	386,5%	157,8%
Totale fte (gemiddeld)	100%		213,7%		245,6%	

Onderstaande tabel geeft de emissie aan in verhouding van de omzet. De omzet in 2018 is ten opzichte van het basisjaar toegenomen met 53,5%. De relatieve emissie op basis van de omzet is gestegen 152,1%. De emissie per ton omzet is met 36,1% toegenomen ten opzichte van 2017.

Tabel 1a: Directe (scope 1) en indirecte (scope 2) CO₂-emissies van InTraffic in 2017, 2018 en het referentiejaar 2011 op basis van de omzet

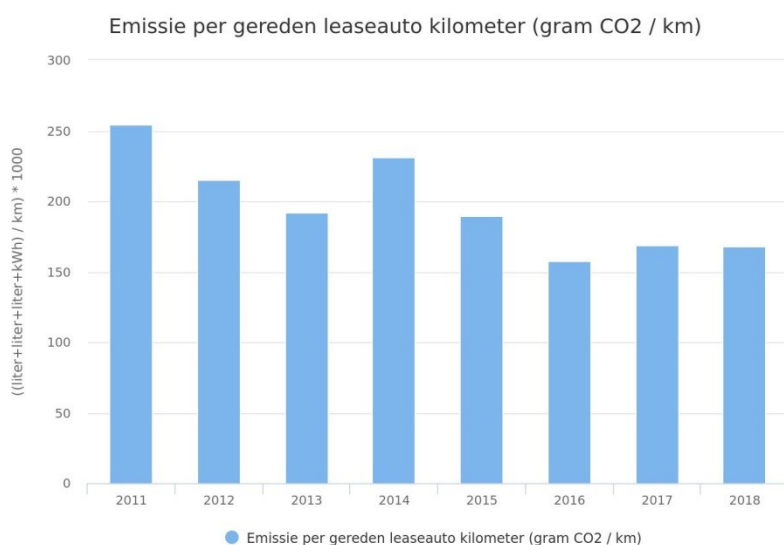
	2011		2017		2018	
CO₂-emissies	ton CO ₂	ton CO ₂ /omzet	ton CO ₂	ton CO ₂ /omzet	ton CO ₂	ton CO ₂ /omzet
Directe emissies (scope 1)	100%	100%	339,0%	221,2%	322,0%	210,0%
Indirecte emissies (scope 2)	100%	100%	301,6%	196,6%	628,9%	409,9%
Totale emissies (scope 1 en scope 2)	100%	100%	331,1%	216,0%	386,5%	252,1%
Omzet in € * mln	100%		152,8%		153,5%	

Mobiliteitsemissies vormen veruit het grootste deel van de scope 1 en scope 2 CO₂-footprint. De reductiedoelstelling is erop gericht om de emissie per gereden kilometer te verlagen, hierbij is een lichte daling te zien. Echter zolang de leaseregeling uit 2013 nog toegepast kan worden (dit stopt uiterlijk 2022) is de kans op een uitschieter naar boven aanwezig. Het aandeel auto's vanuit deze regeling zal gaande weg wel steeds verder afnemen waardoor kans op een toename van de emissie steeds verder zal afnemen.

Titel
Status

CO2 footprint 2018, scope 1 en 2
Goedgekeurd.

Eind 2018 was de verhouding tussen de leaseregelingen: 57,1 % (regeling 2013) / 42,9% (regeling 2016).



Tabel 2: Emissie per gereden km.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Emissie per gereden km (gram CO₂ / km)	254,29	215,13	191,71	230,83	189,5	157,82	169,04	167,87
Doelstelling * (gr CO₂ / km)	-	-	-	-	-	165,00	158,00	155,00
Reductie per jaar	-	15,40%	12,20%	-16,90%	17,90%	16,70%	-7,20%	0,70%

Tabel 3: Totale CO₂-emissies InTraffic 2018, gebouwgebonden emissies ook per VVO¹.

Gebouwgebonden emissies	ton CO ₂	% CO ₂ -footprint	kg CO ₂ /m ² VVO
Elektriciteit	34,0	15,15%	11,35
Stadsverwarming	27,5	12,26%	9,18
Totaal gebouw-gebonden emissies	61,4	27,40%	20,53
Mobiliteitsemissies			
Leaseauto's	147,5	65,77%	-
Electra Lease- en huurauto's	1,3	0,58%	-
Privéauto's van medewerkers	10,1	4,50%	-
Zakelijk vliegverkeer	0,9	0,38%	-
Openbaar vervoer + HSL	3,1	1,36%	-
Totaal mobiliteitsemissies	162,8	72,60%	-
Totaal	224,2	100,00%	

¹ VVO = Verhuurbare Vloeroppervlakte

Titel
Status

CO2 footprint 2018, scope 1 en 2
Goedgekeurd.

Wijzigingsblad

Versie	Datum	Auteur	Wijziging
0.1	15-02-2019	P.P. Lamers / C. de Waard	Initiële versie
0.2	25-02-2019	P.P. Lamers	Gereed voor interne review
1.0	12-03-2019	P.P. Lamers	Goedgekeurd na bespreking Operationeel Directeur
2.0	03-04-2019	P.P. Lamers	Aanpassing nav emissieverificatie. Correctie op totale scope 2 emissie.

Titel CO2 footprint 2018, scope 1 en 2
Status Goedgekeurd.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Wijzigingsblad	4
1 Inleiding	6
2 Uitsluitingen	7
3 Verantwoordelijken	8
4 Rapporteringsperiode en basisjaar	8
5 Afbakening	9
6 Methodiek, activiteitendata en emissiefactoren	10
6.2 Emissiefactoren	11
7 CO₂-footprint 2018 (scope 1 en 2)	12
7.1 Totale emissies	12
7.2 Gebouwgebonden emissies	13
7.3 Mobiliteitsemissies	14
8 CO₂-reductie	16
8.1 Doelstellingen (scope 1 en 2) periode 2016-2020	16
8.2 Voortgang reductie maatregelen	16
8.3 Mobiliteit	17
8.4 Geplande reductiemaatregelen	18
9 Conclusie	19
10 Ondertekening	20

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 § 7.3 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 basisjaar,
- 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 mobiliteitsemisies,
- hoofdstuk 8 gaat in op de CO₂-reductiedoelstellingen en –maatregelen,
- hoofdstuk 9 bevat de conclusie.

2 Uitsluitingen

In paragraaf 7.3 van ISO 14064 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>
f)	a description of how CO2 emissions from the combustion of biomass are treated in the GHG inventory (4.2.2);	Biomassa is niet aan de orde binnen InTraffic.
g)	if quantified, GHG removals, quantified in tonnes of CO2e (4.2.2);	Dit is niet aan de orde voor InTraffic. Alle scope 1 en 2 emissies, zoals het beschreven in het handboek CO2-prestatieladder 2.0 (23 juni 2011).
h)	explanation for the exclusion of any GHG sources or sinks from the quantification (4.3.1);	Dit is niet aan de orde voor InTraffic.
k)	explanation of any change to the base year or other historical GHG data, and any recalculation of the base;	Er zijn geen aanpassingen gedaan in het basisjaar, 2011 is het basisjaar voor vastlegging van de CO2-footprint.
m)	explanation of any change to quantification methodologies previously used (4.3.3);	InTraffic heeft geen aanpassingen gedaan in de kwantificeringsmethoden, aangezien 2011 het basisjaar is voor de CO2-footprint.
n)	reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used (4.3.5);	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 basisjaar

Dit document geeft een overzicht van de CO2-footprint van InTraffic voor het jaar 2018. Het basisjaar voor de CO2 footprint is door InTraffic vastgesteld op 2011. De planningsperiode voor het nemen van CO2 reductiemaatregelen is vanaf 2012.

5 Afbakening

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

ICT Group is in het eerste half jaar van 2018 100% eigenaar van InTraffic B.V. geworden (ICT had daarvoor 50% van de aandelen). 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). In september 2017 is er extra kantoorruimte bij gehuurd in het naburige pand. Het vergaren van informatie over het verbruik loopt nog, maar is lastig i.v.m. een all-inclusive contractvorm. Vanwege het ontbreken van gegevens is voor deze locatie een schatting gemaakt. 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 2011.

InTraffic heeft de energiestromen en scope 1 en scope 2 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:	
	o Leaseauto's	Scope 1
	o Huurauto's	Scope 1
	o Privéauto's van medewerkers	Scope 2
	o Vliegverkeer	Scope 2
	o Gedeclareerde zakelijke kilometers	Scope 2

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 er voor gekozen om CO₂-emissies vanwege lekkage van koude middelen niet verder op te nemen in haar CO₂-footprint.

6 Methodiek, activiteitendata en emissiefactoren

6.1.1 Activiteitendata

6.1.2 Elektriciteitsverbruik

Het elektriciteitsverbruik is toegankelijk via een data-portal van de netbeheerder. Dit verbruik is getoetst op basis van facturen.

Voor de extra kantoorruimte is met het kental 60 kWh/per jaar⁴ gerekend. Dit is 4360 kWh per maand bij een oppervlakte van 872 m².

6.1.3 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 vooralsnog gerekend met stadsverwarming met een factor⁵ tov het verbruik van de hoofdvestiging.

6.1.4 Leaseauto's

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

6.1.5 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.

6.1.6 Gedeclareerde zakelijke kilometers

De inzet van privéauto's van medewerkers is gebaseerd op het aantal gedeclareerde zakelijk kilometers. Daarbij is het verbruikte brandstoftype niet bekend.

Hierbij zijn ook de zakelijk gedeclareerde OV kilometers opgenomen.

6.1.7 Vliegverkeer

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

⁴ Kental op basis van publicatie: ECN Beleidsstudies, Sipma, J.M. 08-01-2016 Publicatie EXC-E--15-068 https://www.ecn.nl/PS/Bijlage_ECNE--15-068

⁵ De gehanteerde factor is 0.410. Dit is de relatie op basis van vloeroppervlakte (oppervlakte extra kantoorruimte / oppervlakte hoofdvestiging).

Titel CO2 footprint 2018, scope 1 en 2
Status Goedgekeurd.

6.2 Emissiefactoren

CO₂-emissies zijn berekend met de door het Handboek CO₂-Prestatieladder voorgeschreven conversiefactoren en met gebruikmaking van de applicatie SmartTrackers.

De in het kantoor (hoofdvestiging) verbruikte elektriciteit is opgewekt met 100% Nederlandse Windenergie met certificaat van GreenChoice.

Voor de extra kantoorruimte is onbekend welke energie wordt aangeleverd. Hierdoor wordt er uitgegaan van grijze stroom.

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.

6.2.1 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 2018 (scope 1 en 2)

7.1 Totale emissies

De totale CO₂-emissies van InTraffic in 2018 zijn 224,18 ton CO₂. Ten opzichte van het referentiejaar 2011 is dit een toename van 166,2 ton CO₂. Dit wordt vooral veroorzaakt door een toename van het aantal lease auto's in het verslagjaar. Daarnaast waren er toenames van het verbruik van elektriciteitsverbruik en de inzet van privéauto's van medewerkers.

	2011	2017	2018
CO₂-emissies	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂
Directe emissies (scope 1)	45,80	155,25	147,46
Indirecte emissies (scope 2)	12,20	36,80	76,73
Totale emissies (scope 1 en scope 2)	58,00	192,05	224,18

De directe CO₂-emissies van InTraffic waren in 2018 147,46 ton CO₂ en veroorzaken 65,8% van de totale scope 1 en scope 2 emissies. In 2017 was dat nog 80,8%. Dit komt door de toename van de indirecte emissies (met name elektriciteitsverbruik).

Titel
Status

CO2 footprint 2018, scope 1 en 2
Goedgekeurd.

7.2 Gebouwegebonden emissies

De gebouwegebonden CO₂-emissies waren in 2018 61,44 ton CO₂. Ten opzichte van het referentiejaar is dit een toename van ongeveer 51,6 ton CO₂. Dit wordt vooral veroorzaakt door de toename van het verbruik van elektriciteit door het betrekken van de extra kantoorruimte (Westzijde). Het verbruik van de extra kantoorruimte is geschat zoals beschreven in paragrafen 6.1.2 en 6.1.3.

	Gebouw	2011*	2017	2018
Gebouwegebonden emissies		ton CO₂	ton CO₂	ton CO₂
Elektriciteit (grijze stroom)	Westzijde	0,00	9,17	33,96
Stadsverwarming (fictief)	Westzijde	0,00	2,05	7,99
Elektriciteit (groene stroom)	Noordzijde	0,00	0,00	0,00
Stadsverwarming	Noordzijde	9,98	12,18	19,49
Totaal gebouwegebonden emissies		9,98	23,4	61,44

7.3 Mobiliteitsemissies

De mobiliteitsemissies van InTraffic waren in 2018 162,8 ton CO₂, dit is 72,0 % van de totale scope 1 en scope 2 CO₂-emissies. Ten opzichte van het referentiejaar is dit een toename van 114,4 ton CO₂. Ten opzichte van 2017 is de emissie afgenomen met 5,9 ton.

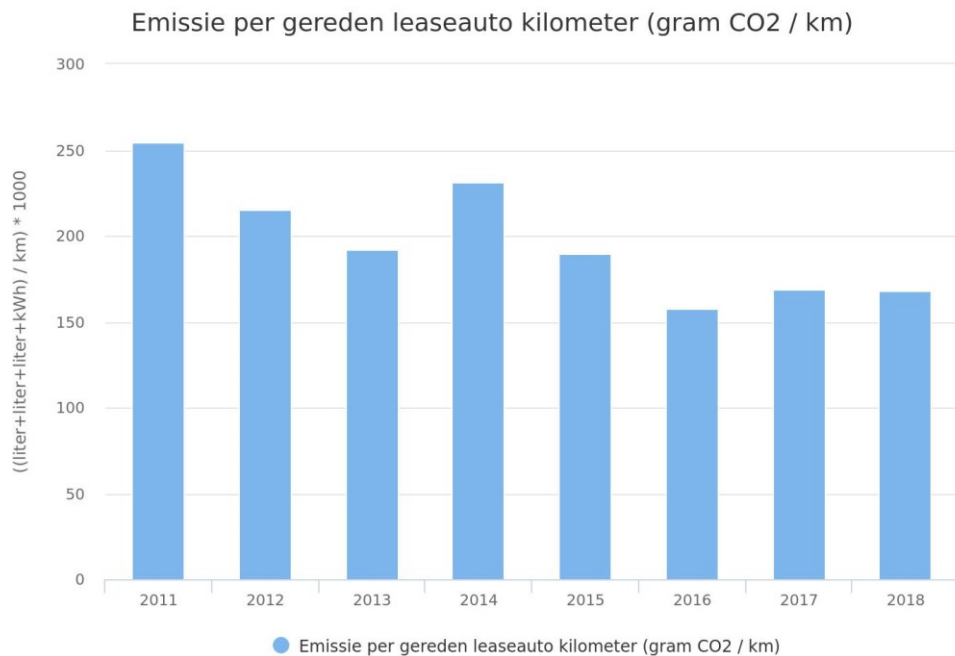
	2011	2017	2018
Mobiliteitsemissies	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂
Leaseauto's en huurauto's	45,7	155,3	147,5
Electra Lease- en huurauto's	0,0	0,3	1,3
Privéauto's van medewerkers	2,0	6,3	10,1
Zakelijk vliegverkeer	0,0	3,2	0,9
Openbaar vervoer + HSL	0,7	3,6	3,1
Totaal mobiliteitsemissies	48,4	168,7	162,8

De CO₂-emissies vanwege de inzet van lease- en huurauto's zijn toegenomen met 101,8 ton CO₂ t.o.v. 2011. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door toename van het aantal lease auto's. het aantal is toegenomen van 5 auto's in het basisjaar tot gemiddeld 27,5 auto's in het verslagjaar. De CO₂-emissies vanwege de inzet van privéauto's zijn in 2018 toegenomen ten opzichte van 2011 (9,4 ton CO₂). In het verslagjaar hebben er een beperkt aantal zakelijke reizen per vliegtuig plaatsgevonden.

Titel
Status

CO2 footprint 2018, scope 1 en 2
Goedgekeurd.

De reductiedoelstelling is erop gericht om de emissie per gereden kilometer te verlagen. Het jaar 2018 laat hierbij een lichte daling te zien ten opzichte van 2017. Zolang de leaseregeling uit 2013 nog toegepast kan worden (deze stopt uiterlijk 2022) is de kans op een uitschieter naar boven aanwezig. Het aandeel auto's vanuit deze regeling zal gaande weg wel steeds verder afnemen waardoor kans op een toename van de emissie steeds verder zal afnemen. Eind 2018 was de verhouding tussen de leaseregelingen: 57,1 % (regeling 2013) / 42,9% (regeling 2016).



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Emissie per gereden km (gram CO2 / km)	254,29	215,13	191,71	230,83	189,5	157,82	169,04	167,87
Doelstelling* (gr CO2 / km)	-	-	-	-	-	165,00	158,00	155,00
Reductie per jaar	-	15,40%	12,20%	-16,90%	17,90%	16,70%	-7,20%	0,70%

* O.b.v. de in 2017 aangescherpte doelstelling in CO2-Reductieplan 2016-2020 V2.0

8 CO₂-reductie

8.1 Doelstellingen (scope 1 en 2) periode 2016-2020

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 juni 2016 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 en 2 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.

8.2 Voortgang reductie maatregelen

In het reductieplan 2016-2020 zijn de onderstaande maatregelen opgenomen.

Tabel 1 Geplande maatregelen Zakelijk verkeer 2016-2020

Omschrijving thema / maatregel	Scope	Categorie ⁶	Geschatte CO ₂ -reductie
Zuinigere chauffeurs: <ul style="list-style-type: none"> Aanbieden cursus "het nieuwe rijden" aan lease-autobezitters 	1	C	1% per km
Zuinigere vervoersmiddelen: <ul style="list-style-type: none"> Aanscherping maximale CO2 uitstoot per km bij selectie lease auto's (mobiliteitsbeleid 2016) Stimuleren zuinige vervoersmiddelen Faciliteren elektrisch vervoer 	1	B	10% per km in 2020
Zuinigere vervoersmiddelen: <ul style="list-style-type: none"> Bandenspanning controleren van het wagenpark 	2	B	1% per km
Terugdringen autogebruik: <ul style="list-style-type: none"> Het OV-gebruik stimuleren d.m.v. Mobiliteitsbeleid, beschikbaar stellen NS Businesscard 	1+2	C	2% per fte
Management vliegverkeer: beleid voor zakelijk verkeer met vliegtuig versus auto/OV	2	n.v.t.	n.v.t.

⁶ A = Standaard, B = Vooruitstrevend, C = Ambitieuw o.b.v. Maatregellijst 2017

In juli 2016 is het nieuwe mobiliteitsbeleid en de nieuwe leaseregeling ingegaan. Het toegenomen aantal zuiniger leaseauto's draagt bij de reductiedoelstelling om de emissie per gereden kilometer te verlagen.

Tabel 2 Geplande maatregelen Gebouw 2016-2020

Elektriciteit	Scope	Categorie	Geschatte energiebesparing
Consolidatie laag energieverbruik	2		0
Monitoring deilverbruikers	2		2%
IT gerelateerde maatregelen (o.a. datacenter)	2		2%
Beperken (gebruik) testwerkplekken.	2		2%
Behoud groene stroom en label A	2	C	0
Warmte			
Consolidatie laag energieverbruik	1		0
Behoud duurzame warmte	1	C	0

8.3 Mobiliteit

Leaseauto's vervangen

InTraffic streeft naar zoveel mogelijk zakelijk transport met openbaar vervoer. Daarnaast is in 2012 gestart met het vervangen van leaseauto's door exemplaren met energielabel A of B. Het tweede halfjaar van 2015 werd gekenmerkt door een forse toename van het aantal lease auto's. Een verschuiving van scope 3 naar scope 1.

OV cards

InTraffic stelt elke vaste medewerker een OV card ter beschikking waarmee gereisd kan worden. In 2018 zijn ongeveer 83.900 km's gemaakt dit is bijna 46 procent meer dan in 2017. De uitstoot was 3,02 ton CO₂.

Gebouw

Zonnepanelen

InTraffic wil een bijdrage leveren aan de productie van hernieuwbare energie door het plaatsen van zonnepanelen. De zonnepanelen zijn begin 2013 geïnstalleerd op het dak van het kantoor. De verwachting is dat deze panelen per jaar een opbrengst op zullen leveren van 12.300 kWh. In 2017 heeft dit 11.798 kWh opgeleverd. In 2017 was al een aanpassing gedaan waardoor de capaciteit is toegenomen t.o.v. 2016. Maar de capaciteit was nog niet op het gewenste maximale niveau. Het rest probleem is in oktober 2018 verholpen waardoor de capaciteit weer op het originele niveau is gebracht.

Bewegingssensoren

De verlichting in de kamers en algemene ruimtes in het kantoor is aangesloten op bewegingssensoren. Hierdoor worden ruimtes niet meer verlicht wanneer er geen medewerkers aanwezig zijn. Verdere aanpassing van verlichting vormt een onderdeel van de herinrichting van het kantoor. De herinrichting is in 2014 aangevangen. De begane grond tot en met de tweede verdieping is gerenoveerd. De resterende derde verdieping is afgerond in februari 2016.

8.4 Geplande reductiemaatregelen

In 2015 en 2016 is hard gewerkt aan het opstellen van het nieuwe Mobiliteitsbeleid. In dit mobiliteitsbeleid en het bijbehorende leasebeleid versie 2016 is onder andere opgenomen dat alle lease-autobezitters elke 4 jaar een cursus “het nieuwe rijden” aangeboden krijgen en wordt er in het kader van duurzaamheid gewezen op de zorgplicht van de gebruiker. Dit laatste houdt in; kritisch zijn op de eigen rijstijl, bandenspanning regelmatig controleren en indien mogelijk voor het zakelijk reizen gebruik te maken van de door InTraffic ter beschikking gestelde NS Business Card. Verder stimuleert InTraffic het gebruik van klimaatvriendelijke auto's door het hanteren van een CO2norm en CO2 bonus.

Het Mobiliteitsbeleid is geaccordeerd en vanaf november 2016 ook in werking. Eind 2017 is het mobiliteitsbeleid onafhankelijk getoetst door U15 hieronder het statement over de reeds genomen maatregelen:

“Als koploper met een uitgebreid mobiliteitsbeleid heeft InTraffic al veel mobiliteitsmaatregelen getroffen. Zo heeft het bedrijf haar medewerkers een verplichte cursus Het Nieuwe Rijden aangeboden. Daarnaast heeft iedere medewerker beschikking over een NS businesscard. Dit is gunstig omdat de tram ongeveer bij InTraffic voor de deur stopt. Bovendien zijn er e-bikes aanwezig en is er een thuiswerkbeleid.”

[Bron: U15 maatwerkadvies InTraffic, 18 december 2017]

In 2014 is een herinrichting van het kantoorgebouw aangevangen. Daarin zullen maatregelen getroffen worden om het energieverbruik door verlichting en door koeling van de computerruimte te verminderen. In februari 2016 is de herinrichting van het kantoorgebouw afgerond.

Correcties waarmee we dan rekening moeten gaan houden zijn:

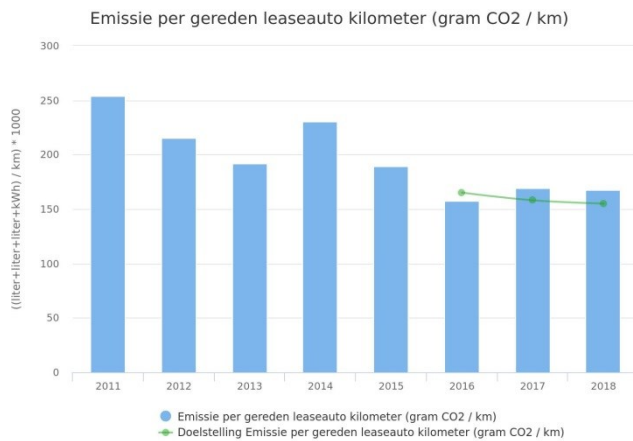
- Warmte verbruik berekening op basis van correcte berekening van het aantal GJ's of op basis van opgemeten meterstanden.

Titel
Status

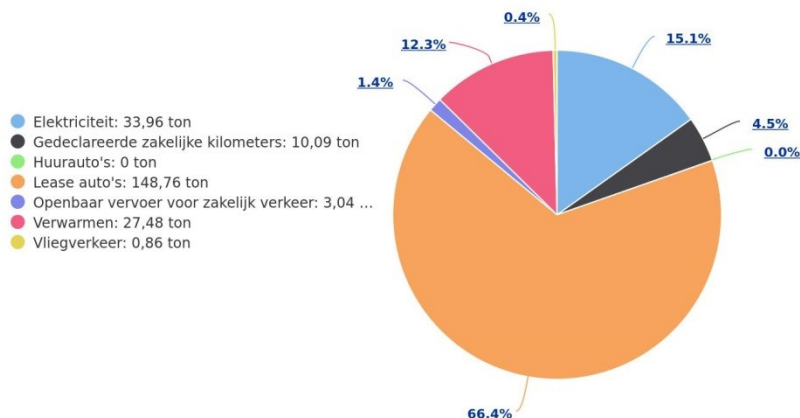
CO2 footprint 2018, scope 1 en 2
Goedgekeurd.

9 Conclusie

De reductiedoelstelling is erop gericht om de emissie per gereden kilometer te verlagen. Het jaar 2018 laat een lichte verbetering zien ten opzichte van 2017. Fluctuaties kunnen voorkomen omdat we nog steeds invloed ondervinden van de oude nog lopende leaseregeling. De invloed hiervan zal gaandeweg steeds verder afnemen. De invloed van de in 2016 geëffectueerde leaseregeling zal steeds substantiëler worden de komende jaren. Waarbij het de verwachting is dat uitstoot per kilometer steeds verder zal dalen.



CO₂e (224 ton)
2018



Titel
Status

CO2 footprint 2018, scope 1 en 2
Goedgekeurd.

10 Ondertekening

Aldus opgemaakt:

Naam:

Functie:

Datum:

Handtekening:

.....

Naam:

Functie:

Datum:

Handtekening:

.....