

Voortgangsrapportage eerste halfjaar 2019 Scope 1 en 2 CO2 emissies

InTraffic kenmerk Voortgangsrapportage H1 Scope 1 en 2

Auteur Peter Lamers/ Kees de Waard/Marion Vrisekoop (InTraffic)
Versie 2.0
Datum 04-02-2020
Bestandsnaam Voortgangsrapportage scope 1 en 2 H1-2019.docx
Status Goedgekeurd



Titel Voortgangsrapportage eerste halfjaar 2019, scope 1 en 2
Status Goedgekeurd

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Uitsluitingen	3
2 Verantwoordelijken	4
3 Rapportageperiode en basisjaar	4
4 Afbakening	4
5 Energie Management Programma	5
6 Doelstelling op het gebied van CO2-reductie	5
7 Maatregelen	6
8 Emissieactiviteiten eerste halfjaar 2019	7

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.

1.1 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.

2 Verantwoordelijken

Binnen InTraffic is de Verantwoordelijke Duurzaamheid verantwoordelijk voor het halfjaarlijks 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.

3 Rapportageperiode en basisjaar

Dit document geeft een overzicht van de CO₂-footprint van InTraffic voor het eerste halfjaar 2019. Het basisjaar voor de CO₂ footprint is door InTraffic vastgesteld op 2011. De planningsperiode voor het nemen van CO₂ reductiemaatregelen is vanaf 2012. In 2016 is een nieuw reductieplan opgesteld t/m 2020.

4 Afbakening

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

Sinds 22 maart 2018 is InTraffic 100% eigendom van ICT Group N.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 Group¹. InTraffic heeft geen dochters of deelnemingen.

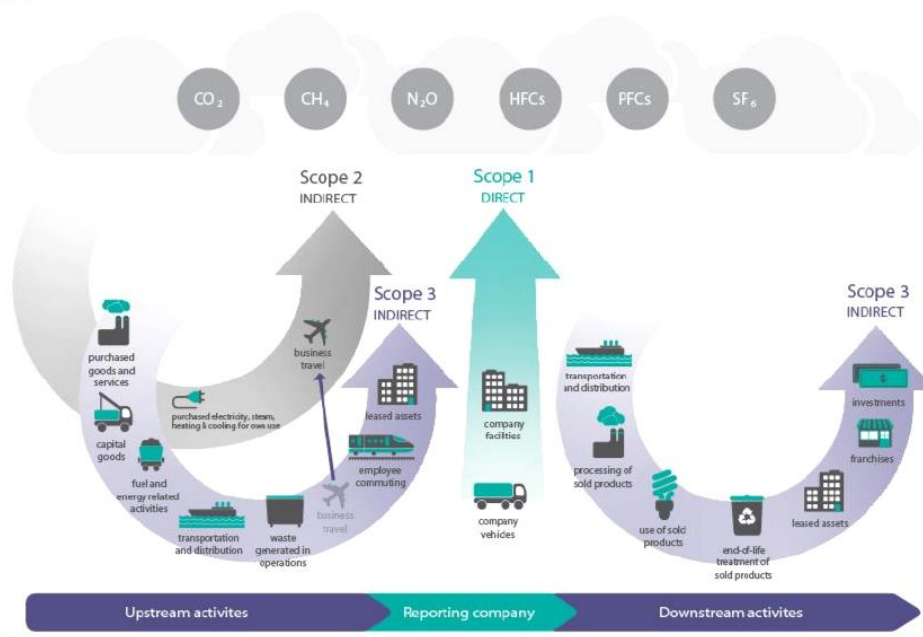
InTraffic houdt kantoor te Nieuwegein (Iepenhoeve 11, hoofdvestiging). In september 2017 is er extra kantoorruimte bij gehuurd in het naburige pand. Het vergaren van informatie over het verbruik loopt moeizaam vanwege een all-inclusive contractvorm. Vanwege het ontbreken van gegevens is voor deze locatie 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.

¹ 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).

Hieronder een schematische toelichting van scope 1, 2 en 3 (Bron Handboek CO₂-Prestatieladder 3.0)

Scopediagram



Figuur 5.1. CO₂-Prestatieladder scopediagram. Gebaseerd op scopediagram van GHG Protocol Scope 3 Standard. Let op! De CO₂-Prestatieladder rekent 'Business Travel'/'Personenvervoer onder werktijd' tot scope 2

5 Energie Management Programma

Vanuit het Energie Management Programma van InTraffic wordt jaarlijks een CO₂-footprint opgesteld. Een reeks van maatregelen waarmee het bedrijf de uitstoot van CO₂ reduceert, is een onderdeel van dit programma. Halfjaarlijks wordt door middel van dit rapport gerapporteerd over de voortgang van deze maatregelen ten opzichte van de doelstelling. De voornaamste focus ligt daarbij op de CO₂-reductiemaatregelen. De halfjaarlijkse CO₂-footprint vormt een onderdeel van dit rapport.

6 Doelstelling op het gebied van CO₂-reductie

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 niet realistisch waren in relatie tot de groeiambitie van InTraffic.

De reeds ingeplande reductieacties 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.

7 Maatregelen

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

Tabel 1 Geplande maatregelen Zakelijk verkeer 2016-2020

Omschrijving thema / maatregel	Scope	Categorie ²	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	C	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.

Tabel 2 Geplande maatregelen Gebouw 2016-2020

Elektriciteit	Scope	Categorie	Geschatte energiebesparing
Consolidatie laag energieverbruik	2		0
Monitoring deelverbruikers	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

² A = Standaard, B = Vooruitstrevend, C = Ambitueus

8 Emissieactiviteiten eerste halfjaar 2019

De CO₂ emissies zijn aangepast naar de nieuwe emissie factoren.

Directe en indirecte CO ₂ -emissies	H1 2011	H1 2017	H1 2018	H1 2019	Vershil H1 2018
CO ₂ -emissies	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂
Directe emissies (scope 1)	28,0	77,6	71,3	67,7	-3,6
Indirecte emissies (scope 2)	0,9	17,2	40,3	40,2	-0,1
Totale emissies (scope 1 en scope 2)	28,9	94,8	111,6	107,8	-3,8

Emissies per FTE in percentages ten opzichte van 2011.

Directe en indirecte CO ₂ -emissies	H1 2011	H1 2017	H1 2018	H1 2019	Vershil H1 2018
CO ₂ -emissies / FTE (percentage tov 2011)	ton CO ₂ / FTE	ton CO ₂ / FTE	ton CO ₂ / FTE	ton CO ₂ / FTE	ton CO ₂ / FTE
Directe emissies (scope 1)	100,0%	137,4%	112,5%	95,2%	-17,3%
Indirecte emissies (scope 2)	100,0%	947,8%	1978,8%	1758,7%	-220,2%
Totale emissies (scope 1 en scope 2)	100,0%	162,7%	170,7%	147,0%	-23,6%
FTE	100,0%	201,6%	226,3%	253,8%	27,5%

Emissies per gereden leaseauto kilometer.

Emissie per leaseauto kilometer	H1 2011	H1 2017	H1 2018	H1 2019	Vershil H1 2018
Aantal gereden zakelijke km (x1000)	91,0	463,0	419,6	399,3	-20,3
Emissie per km (gr CO ₂)	254,3	167,9	170,3	170,3	0,0

Gebouwgebonden emissies.

	Gebouw	H1 2011	H1 2017	H1 2018	H1 2019	Vershil H1 2018
Gebouwgebonden emissies		ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂
Elektriciteit (grijze stroom)	Westzijde	0,00	0,00	17,00	16,98	-0,02
Stadsverwarming (fictief)	Westzijde	0,00	0,00	4,80	4,26	-0,54
Elektriciteit (groene stroom)	Noordzijde	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stadsverwarming	Noordzijde	5,1	7	11,8	10,40	-1,41
Totaal gebouwgebonden emissies		5,1	7	33,6	31,63	-1,97

In september 2017 is de kantoorruimte uitgebreid middels de huur van een verdieping in het naburige pand op Iepenhoeve 7, locatie Westzijde. Het vergaren van informatie over het verbruik loopt nog, maar is lastig i.v.m. een all-inclusive contractvorm. Vanwege het ontbreken van verbruiksgegevens is de er een schatting gemaakt.

- Voor de verwarming wordt er gerekend met een factor³ t.o.v. het verbruik van de hoofdvestiging (Noordzijde). Voor zover nu bekend is het gebouw aangesloten op een WKO installatie.
- Het elektriciteitsverbruik is met het kental 60 kWh/per jaar⁴ berekend. Dit is 4360 kWh per maand bij een oppervlakte van 872 m².

	H1 2011	H1 2017	H1 2018	H1 2019	Vershil H1 2018
Mobiliteitsemissies	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂	ton CO ₂
Leaseauto's en huurauto's	23,4	77,6	71,3	67,7	-3,6
Electra Lease- en huurauto's	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0
Privéauto's van medewerkers	1,0	5,1	5,1	7,8	2,7
Zakelijk vliegverkeer	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0
Openbaar vervoer	0,3	1,8	1,4	0,6	-0,8
Totaal mobiliteitsemissies	24,7	87,7	78,0	76,2	-1,8
Gemiddeld aantal leaseauto's	5,0	25,5	28,0	27,7	-0,3
Emissie per km (gr CO ₂)	254,3	167,9	170,3	170,3	0,0

Het aantal leaseauto's is vrijwel gelijk gebleven; het gebruik van privéauto's is toegenomen. Het aantal gereden kilometers ligt echter lager t.o.v. vorig jaar. De emissie per gereden leaseauto kilometer is verder afgenomen.

Geplande maatregelen

Omdat nog niet alle leaseauto's (en medewerkers) onder de nieuwe regeling vallen, zijn er nog schommelingen in de aanschaf van leaseauto's en het bijbehorende verbruik. Vanaf 2022 kan er geen gebruik meer gemaakt worden van de leaseregeling uit 2013. De verwachting is dat de uitstoot per km dan structureel verder zal dalen.

³ De gehanteerde factor is 0.410. Dit is de relatie op basis van vloeroppervlakte (oppervlakte extra kantoorruimte / oppervlakte hoofdvestiging).

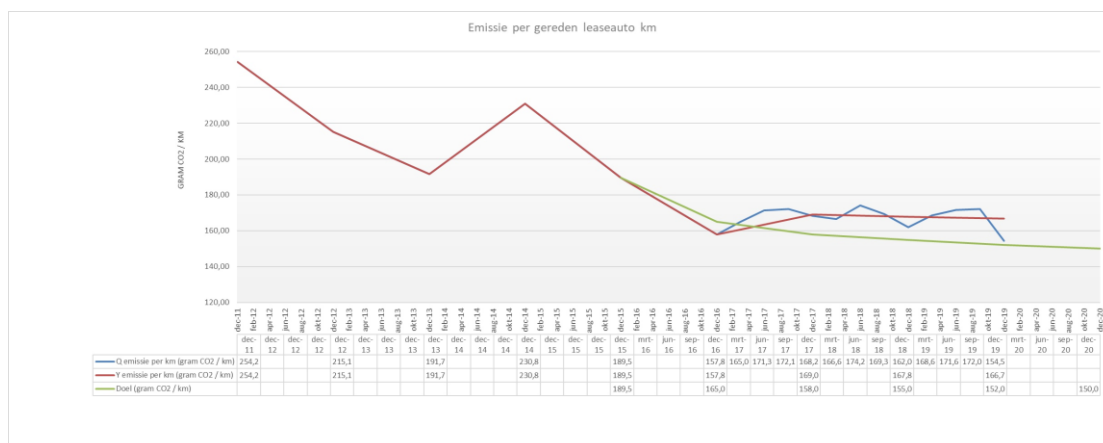
⁴ Kental op basis van publicatie: ECN Beleidsstudies, Sipma, J.M. 08-01-2016 Publicatie EXC-E--15-068 https://www.ecn.nl/PS/Bijlage_EC-N-E--15-068

Titel
Status

Voortgangsrapportage eerste halfjaar 2019, scope 1 en 2
Goedgekeurd

Conclusie

De reductiedoelstelling is erop gericht om de emissie per gereden kilometer te verlagen, hierbij is een lichte daling te zien. Echter de leaseregeling uit 2013 nog toegepast kan worden (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.



Jaar ⁵	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Emissie per/km	254,29	215,13	191,71	230,83	189,50	157,82	169,04	170,25	170,30

De uitstoot van scope 2 is gestabiliseerd t.o.v. het vorige jaar.

⁵ De emissie per/km zijn hier jaargemiddelden.