

Voortgangsrapportage tweede halfjaar 2016 Scope 1 en 2 CO2 emissies

InTraffic kenmerk Voortgangrapportage H2 Scope 1 en 2

Auteur Peter Lamers/ Kees de Waard (InTraffic)
Versie 1.0
Datum 20-04-2017
Bestandsnaam Voortgangsrapportage scope 1 en 2 H2-2016.docx
Status Goedgekeurd



Titel Voortgangsrapportage tweede halfjaar 2016, 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 tweede halfjaar 2016	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 tweede halfjaar 2016.

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.

InTraffic is een dochter van ICT Automatisering Nederland N.V. en Movares Nederland B.V. (ieder voor 50%). CO₂-emissies vanwege activiteiten van InTraffic zijn geen onderdeel van de CO₂-footprint van Movares en ICT Automatisering omdat zij geen volledige bevoegdheid hebben om beleid te introduceren en te implementeren¹.

InTraffic heeft geen dochters of deelnemingen.

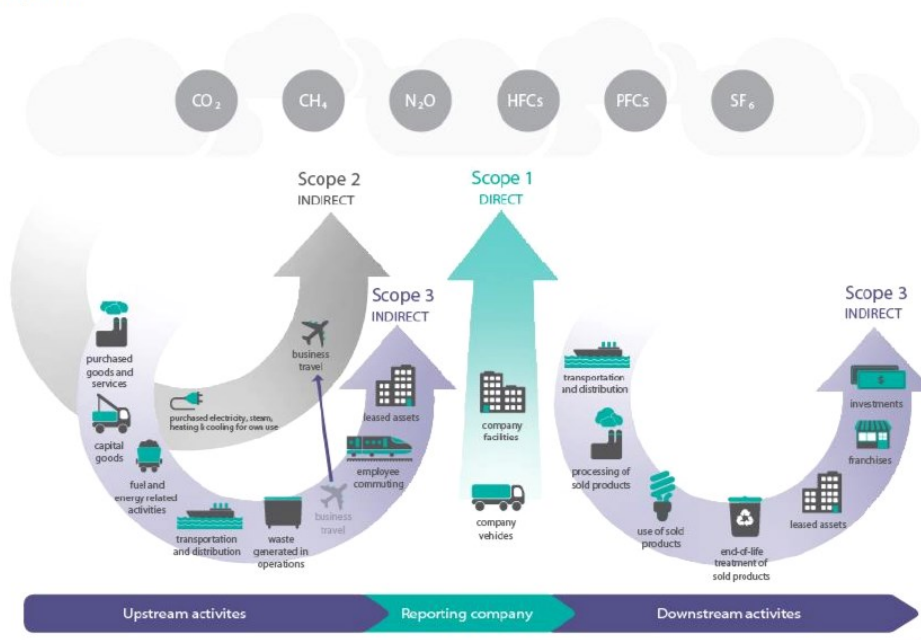
InTraffic houdt kantoor te Nieuwegein (Iepenhoeve 11). De kantooroppervlakte is 2.120 m² (VVO) en in 2016 was de gemiddelde personele bezetting 91,0 fte.

Als referentiejaar heeft InTraffic gekozen voor 2011.

¹ ICT Automatisering Nederland N.V. en Movares Nederland B.V. hebben beiden 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 twee keer per jaar 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 waren niet realistisch in relatie tot de groeiambitie van InTraffic.

De reeds ingeplande reductie acties voor scope 1 en 2 zijn geevalueerd en in het nieuwe plan opgenomen wanneer relevant. Opbasis 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 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

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

8 Emissieactiviteiten tweede halfjaar 2016

De CO₂ emissies zijn aangepast naar de nieuwe emissie factoren.

<i>Directe en indirecte CO₂-emissies</i>	<i>H2 2011</i>	<i>H2 2014</i>	<i>H2 2015</i>	<i>H2 2016</i>	<i>Vershil met H2 2015</i>
Directe emissies (scope 1) (ton CO ₂)	22,9	23,2	54,9	82,0	27,1
Indirecte emissies (scope 2) (ton CO ₂)	6,0	7,7	9,0	11,3	,3
Totale emissies (ton CO ₂)	28,9	30,9	63,9	93,3	29,4
Aantal gereden zakelijke km (x1000)	91,0	97,2	281,1	490,9	209,8
Emissie per km (gr CO ₂)	254,3	240,4	197,5	167,3	-30,2

<i>Gebouwgebonden emissies (ton CO₂)</i>	<i>H2 2011</i>	<i>H2 2014</i>	<i>H2 2015</i>	<i>H2 2016</i>	<i>Vershil 2015</i>
Stadsverwarming (ton CO ₂) *	5,1	4,8	4,9	5,8	0,9
Totaal gebouw gebonden emissies (ton CO ₂)	5,1	4,8	4,9	5,8	0,9
FTE	46,2	53,0	77,0	91,0	14,0
Emissie per FTE (Kg CO ₂)	110,4	90,6	63,6	63,7	0,1

* In april 2016 is de emissiefactor bekend geworden van Stadsverwarming. De CO₂ emissies van alle jaren zijn daarop aangepast

<i>Mobiliteitsemissies (ton CO₂)</i>	<i>H2 2011</i>	<i>H2 2014</i>	<i>H2 2015</i>	<i>H2 2016</i>	<i>Vershil 2015</i>
Lease- en huurauto's (ton CO ₂)	22,9	23,3	54,9	82,0	27,1
Privéauto's van medewerkers (ton CO ₂)	0,9	1,0	2,3	3,2	0,9
Vliegverkeer (ton CO ₂)	0,0	1,3	0,5	0,9	0,4
Ov chipkaart	0,4	0,4	1,2	1,4	0,2
Totale mobiliteitsemissies (ton CO ₂)	24,2	26,0	58,9	87,5	28,6
Gemiddeld aantal leaseauto's	5	6,5	18,2	25,5	7,3
Emissie per gereden km (gr CO ₂)	254,3	240,4	197,5	167,0	-30,5

Bij de mobiliteitsemissies waren de CO₂-emissies vanwege de inzet van lease-en huurauto's toegenomen t.o.v. tweede halfjaar 2015. De emissie per gereden kilometer is afgenomen. Het vliegverkeer is toegenomen.

Geplande maatregelen

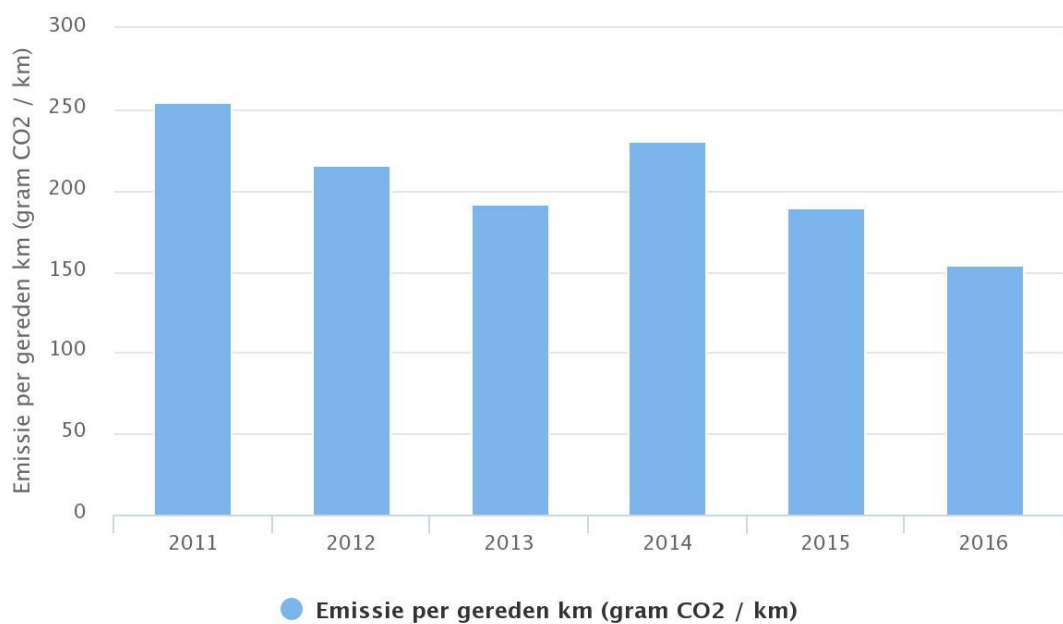
In juli 2016 is het nieuwe mobiliteitsbeleid en de nieuwe leaseregeling ingegaan. Het toegenomen aantal zuiniger leaseauto's draagt bij de reductiedoelstelling om de emissie per gereden kilometer te verlagen.

Conclusie

De absolute emissie is in het tweede halfjaar van 2016 hoger dan de voorgaande jaren door een toename van het aantal lease auto's als gevolg van overstap van personeel. Dit betekent een verschuiving van scope 3 naar scope 1 emissies.

De reductiedoelstelling is erop gericht om de emissie per gereden kilometer te verlagen. Het tweede halfjaar van 2016 laat zien dat de dalende trend ingezet zich voortzet.

Emissie per gereden km (gram CO₂ / km)



Jaar	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Emissie per/km	254,29	215,13	191,71	230,83	189,5	157,82