

## Voortgangsrapportage eerste halfjaar 2017 Scope 1 en 2 CO2 emissies

InTraffic kenmerk Voortgangsrapportage H1 Scope 1 en 2

Auteur Peter Lamers/ Kees de Waard (InTraffic)  
Versie 0.2  
Datum 13-07-2017  
Bestandsnaam Voortgangsrapportage scope 1 en 2 H1-2017.docx  
Status Voorstel



Titel Voortgangsrapportage eerste halfjaar 2017, scope 1 en 2  
Status Voorstel.

## Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Uitsluitingen	3
<b>2 Verantwoordelijken</b>	<b>4</b>
<b>3 Rapportageperiode en basisjaar</b>	<b>4</b>
<b>4 Afbakening</b>	<b>4</b>
<b>5 Energie Management Programma</b>	<b>5</b>
<b>6 Doelstelling op het gebied van CO2-reductie</b>	<b>5</b>
<b>7 Maatregelen</b>	<b>6</b>
<b>8 Emissieactiviteiten eerste halfjaar 2016</b>	<b>7</b>

## 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-footprint van InTraffic voor het eerste halfjaar 2017.

Het basisjaar voor de CO<sub>2</sub> footprint is door InTraffic vastgesteld op 2011. De planningsperiode voor het nemen van CO<sub>2</sub> reductiemaatregelen is vanaf 2012. In 2016 is een nieuw reductieplan opgesteld t/m 2020.

## 4 Afbakening

Deze scope 1 en scope 2 CO<sub>2</sub>-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%). CO<sub>2</sub>-emissies vanwege activiteiten van InTraffic zijn geen onderdeel van de CO<sub>2</sub>-footprint van Movares en ICT Automatisering omdat zij geen volledige bevoegdheid hebben om beleid te introduceren en te implementeren<sup>1</sup>.

InTraffic heeft geen dochters of deelnemingen.

InTraffic houdt kantoor te Nieuwegein (Iepenhoeve 11). De kantooroppervlakte is 2.120 m<sup>2</sup> (VVO) en in 2017 was de gemiddelde personele bezetting 98,2 fte.

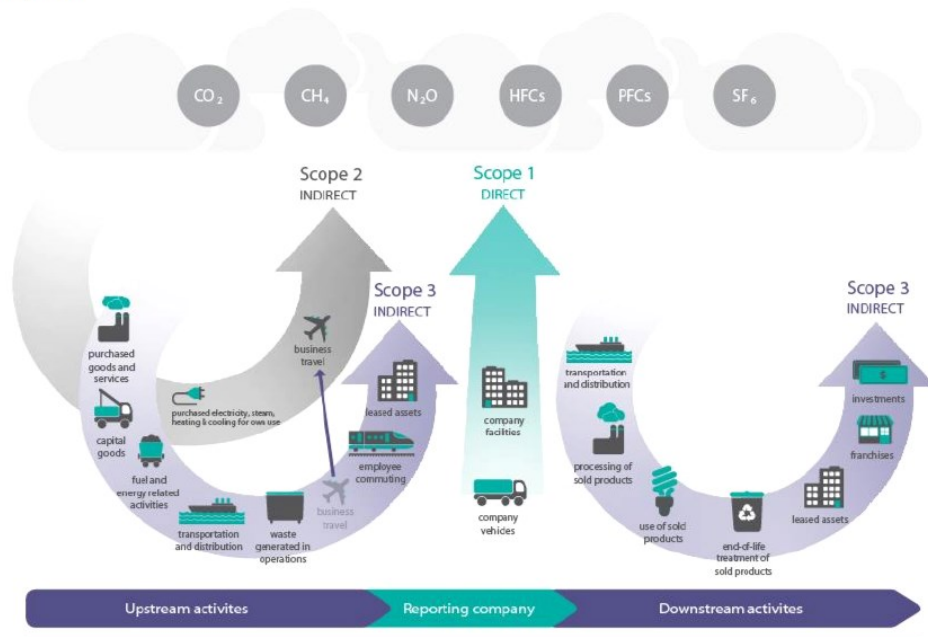
Als referentiejaar heeft InTraffic gekozen voor 2011.

---

<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 3.0)

### Scopediagram



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

## 5 Energie Management Programma

Vanuit het Energie Management Programma van InTraffic wordt jaarlijks een CO<sub>2</sub>-footprint opgesteld. Een reeks van maatregelen waarmee het bedrijf de uitstoot van CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-reductiemaatregelen. De halfjaarlijkse CO<sub>2</sub>-footprint vormt een onderdeel van dit rapport.

## 6 Doelstelling op het gebied van CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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.

In 2017 bleek de reductiedoelstelling van uitstoot per gereden leaseautokilometer sneller realiseerbaar dan gedacht. Hierop is besloten om de reductiedoelstelling op deze KPI aan te scherpen.

## 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 <sup>2</sup>	Geschatte CO <sub>2</sub> -reductie
Zuinigere chauffeurs: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aanbieden cursus "het nieuwe rijden" aan lease-autobezitters</li> </ul>	1	C	1% per km
Zuinigere vervoersmiddelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aanscherping maximale CO<sub>2</sub> uitstoot per km bij selectie lease auto's (mobiliteitsbeleid 2016)</li> <li>Stimuleren zuinige vervoersmiddelen</li> <li>Faciliteren elektrisch vervoer</li> </ul>	1	B	10% per km in 2020
Zuinigere vervoersmiddelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Bandenspanning controleren van het wagenpark</li> </ul>	2	C	1% per km
Terugdringen autogebruik: <ul style="list-style-type: none"> <li>Het OV-gebruik stimuleren d.m.v. Mobiliteitsbeleid, beschikbaar stellen NS Businesscard</li> </ul>	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
<b>Warmte</b>			

<sup>2</sup> A = Standaard, B = Vooruitstrevend, C = Ambitueus

Consolidatie laag energieverbruik	1		0
Behoud duurzame warmte	1	C	0

## 8 Emissieactiviteiten eerste halfjaar 2017

De CO<sub>2</sub> emissies zijn aangepast naar de nieuwe emissie factoren.

<i>Directe en indirecte CO<sub>2</sub>-emissies</i>	<i>H1 2011</i>	<i>H1 2015</i>	<i>H1 2016</i>	<i>H1 2017</i>	<i>Vershil met H1 2016</i>
Directe emissies (scope 1) (ton CO <sub>2</sub> )	28,0	47,0	78,4	77,6	-0,8
Indirecte emissies (scope 2) (ton CO <sub>2</sub> )	0,9	4,1	6,8	17,2	10,4
Totale emissies (ton CO <sub>2</sub> )	28,9	51,1	85,2	87,8	2,6
Aantal gereden zakelijke km (x1000)	91,0	213,1	476,9	463,0	-13,9
Emissie (gr CO <sub>2</sub> / km)	254,3	179,0	146,6	167,9	21,3

<i>Gebouwgebonden emissies (ton CO<sub>2</sub>)</i>	<i>H1 2011</i>	<i>H1 2015</i>	<i>H1 2016</i>	<i>H1 2017</i>	<i>Vershil 2016</i>
Stadsverwarming (ton CO <sub>2</sub> ) *	5,1	8,9	8,5	7,0	-1,5
Totaal gebouw gebonden emissies (ton CO <sub>2</sub> )	5,1	8,9	8,5	7,0	-1,5
FTE	48,7	68,8	85,0	98,2	13,2
Emissie per FTE (Kg CO <sub>2</sub> )	104,7	129,4	100,0	71,3	-28,8

\* In april 2016 is de emissiefactor bekend geworden van Stadsverwarming. De CO<sub>2</sub> emissies van alle jaren zijn daarop aangepast

<i>Mobiliteitsemissies (ton CO<sub>2</sub>)</i>	<i>H1 2011</i>	<i>H1 2015</i>	<i>H1 2016</i>	<i>H1 2017</i>	<i>Vershil 2016</i>
Lease- en huurauto's (ton CO <sub>2</sub> )	23,4	38,1	69,9	77,6	7,7
Privéauto's van medewerkers (ton CO <sub>2</sub> )	1,0	2,0	2,9	5,1	2,5
Vliegverkeer (ton CO <sub>2</sub> )		0,2	1,9	3,2	1,3
Ov chipkaart	0,3	1,2	2,0	1,8	-0,2
Totale mobiliteitsemissies (ton CO <sub>2</sub> )	24,7	41,5	76,7	87,7	11,0
Gemiddeld aantal leaseauto's	5	14,5	23,7	29,0	5,3
Emissie per gereden km (gr CO <sub>2</sub> )	254,3	179,0	146,6	167,9	21,3

Het aantal leaseauto's is toegenomen en daarmee ook de absolute mobiliteitsemissies. De belangrijkste reden hiervoor is het nieuwe mobiliteitsbeleid en de groei van InTraffic in het algemeen.

Het vliegverkeer is toegenomen.

## Geplande maatregelen

In februari 2016 is de herinrichting van het kantoorgebouw afgerond.

## Conclusie

De absolute emissie is in het eerste halfjaar van 2017 hoger dan de voorgaande jaren door een toename van het aantal lease auto's als van het starten van het nieuwe mobiliteitsbeleid en de toenames van het aantal medewerkers InTraffic.

De reductiedoelstelling is erop gericht om de emissie per gereden kilometer te verlagen. Het eerste halfjaar van 2017 is een lichte stijging zien ten opzichte van 2016 maar een over een langere periode een dalende trend zichtbaar.

Emissie per gereden km (gram CO<sub>2</sub> / km)

