

# RAPPORT

<b>onderwerp</b>	Periodieke voortgangsrapportage FY 20/21 eerste helft
<b>opgesteld door</b>	Thomas Stegenga / Primum
<b>gecontroleerd door</b>	Gert Jan Kroon / TKE-NL
<b>datum</b>	14 augustus 2021 (vervangt rapport dd 30 juli 2021)

## Inhoud

1	Inleiding	<b>2</b>
2	Basisgegevens	<b>2</b>
2.1	Beschrijving van de organisatie	2
2.2	Verantwoordelijkheden	2
2.3	Referentiejaar	2
2.4	Rapportageperiode	2
2.5	Verificatie	2
3	Afbakening	<b>3</b>
3.1	Organisatorische grenzen	3
3.2	Operationele grenzen	3
3.3	Projecten met gunningsvoordeel	4
4	Berekeningsmethodiek	<b>4</b>
4.1	Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren	4
4.2	Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel	4
4.3	Wijzigingen berekeningsmethodiek	4
4.4	Herberekening referentiejaar & historische gegevens	5
4.5	Uitsluitingen	5
4.6	Opname van CO <sub>2</sub>	5
4.7	Biomassa	5
5	Resultaten	<b>6</b>
5.1	CO <sub>2</sub> -footprint FY 20/21 H1	6
5.2	Projecten met gunningvoordeel	6
5.3	Trends	8
5.4	Voortgang reductiedoelstellingen	8
5.4.1	Overall doelstelling scope 1, 2 & 3 conform 2.A.3:	8
5.4.2	Scope 1 en Scope 2 doelstellingen	9
5.5	Onzekerheden	10
Bijlage 1	Koppelingstabel ISO 14064-1 §9.3	<b>11</b>
Bijlage 2	CO <sub>2</sub> -footprint	<b>12</b>
Bijlage 3	Voortgang maatregelen	<b>13</b>

## 1 Inleiding

Als onderdeel van haar implementatie van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder rapporteert TK Elevator Netherlands B.V. (hierna "TKE-NL") elk halfjaar over haar CO<sub>2</sub>-uitstoot, maatregelen en voortgang op de reductiedoelstellingen.

Deze periodieke rapportage beschrijft de volgende aspecten

- Een analyse van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van FY20/21 H1
- De voortgang op reductiedoelstellingen door analyse van trends
- Eventuele wijzigingen in de berekeningsmethode

Het opstellen van de Periodieke rapportage is onderdeel van de stuurcyclus binnen het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is ingevoerd. Deze stuurcyclus staat beschreven in het Kwaliteitsmanagementplan.

Deze Periodieke rapportage beschrijft alle zaken zoals beschreven in §9.3 uit de ISO 14064-1. Een koppelingstabel vindt u in bijlage 1.

## 2 Basisgegevens

### 2.1 Beschrijving van de organisatie

TKE-NL is een zelfstandig opererende organisatie en onderdeel van het wereldwijd opererende concern TK Elevator GmbH. De werkzaamheden bestaan grotendeels uit het leveren, monteren, vervangen en onderhouden van liften, roltrappen en automatische deuren.

### 2.2 Verantwoordelijkheden

Voor het doorlopen van de stuurcyclus zijn de volgende algemene verantwoordelijkheden vastgesteld:

- Directievertegenwoordiger: Andrea Uschold, COO
- Projectcoördinator en verantwoordelijke stuurcyclus: Gert Jan Kroon, Kwaliteitsmanager

### 2.3 Referentiejaar

De rapportage volgt de financiële cyclusjaar van TKE-NL, dat van 1 oktober tot 30 september loopt. Het referentiejaar is hierdoor FY 2018/2019. Voor de halfjaarlijkse rapportages wordt de cyclus daarom zo ingedeeld: H1 van 1 oktober t/m 31 maart, en H2 van 1 april t/m 30 september.

Om een goede vergelijkingsbasis tussen het gerapporteerde jaar en het referentiejaar te kunnen blijven garanderen wordt bij een wijziging van de conversiefactoren het referentiejaar herberekend. Als er een wijziging in conversiefactoren optreedt die invloed heeft op het referentiejaar of andere historische gegevens dan wordt dit beschreven in § 4.3. Het herberekende referentiejaar wordt in dat geval beschreven in § 4.4.

### 2.4 Rapportageperiode

Deze Periodieke Rapportage beschrijft de CO<sub>2</sub>-emissies in het eerste half jaar van FY 20/21.

### 2.5 Verificatie

De emissie inventaris is niet geverifieerd. Dat zal gebeuren met de externe audit en systeemcertificering (eis 3.A.2 uit het Handboek 3.1).

## 3 Afbakening

### 3.1 Organisatorische grenzen

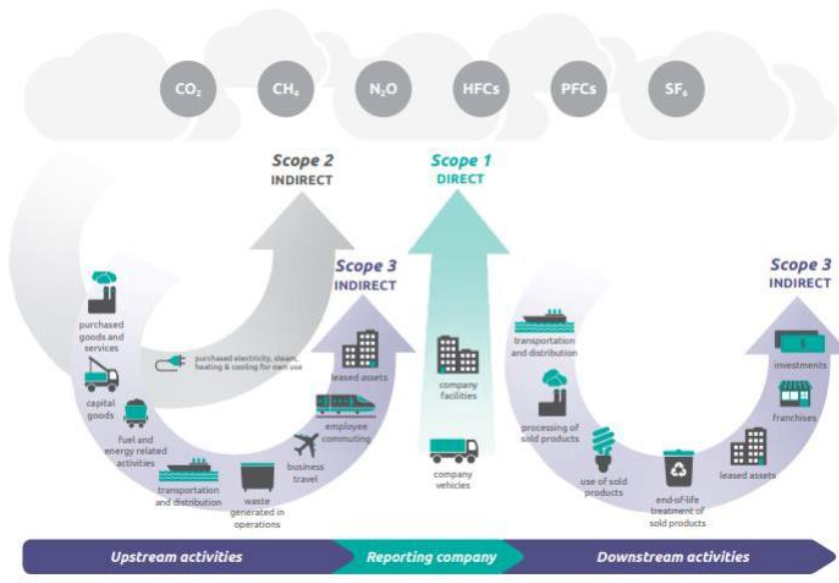
De gekozen startonderneming is TK Elevator Netherlands B.V. In principe worden alle onderliggende bedrijven op basis van control approach meegenomen voor certificering. In dit geval is dit niet van toepassing omdat er geen onderliggende bedrijven aanwezig zijn, maar enkel bovenliggende bedrijven (zie de Memo Organisatorische grenzen).

Voor alle bovenliggende bedrijven en leveranciers geldt dat de hiërarchische zeggenschapsrelatie is te zwak om hun betrokkenheid te bewerkstelligen. Ze komen daarom niet op het certificaat te staan en kunnen ook geen aanspraak maken op eventueel gunningsvoordeel.

### 3.2 Operationele grenzen

Bij het bepalen van de operationele grenzen wordt onderscheid gemaakt tussen Scope 1, 2 & 3 emissies. In de scope-indeling van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder houdt dit het volgende in:

- Scope 1 is alle directe CO<sub>2</sub>-uitstoot van het bedrijf.
- Scope 2 is alle indirecte CO<sub>2</sub>-uitstoot die direct te beïnvloeden is, namelijk uitstoot door elektriciteit.
- Scope 3 is alle overige indirecte uitstoot. Ondanks dat emissies ten gevolge van zakelijk reizen (personenvervoer onder werktijd), dat is emissies veroorzaakt door vliegreizen en reizen met privé auto's of openbaar vervoer, tot Scope 3 horen volgens het GHG Protocol, zijn ze enigszins door de organisatie te beïnvloeden. Daarom wordt zakelijk reizen in het kader van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder ook meegenomen in de emissie-inventaris.



Figuur 1: Het scopediagram van de GHG Protocol Scope 3 Standard.

Als onderdeel van het energiemanagementsysteem wordt een Energiebeoordeling actueel gehouden dat de energiegebruikers binnen de organisatie beschrijft en een overzicht geeft van de emissiebronnen. Als er binnen de organisatie door veranderde organisatiegrenzen of de aankoop van nieuwe kapitale goederen sprake is van nieuwe emissiestromen dan worden de Energiebeoordeling en de emissie-inventaris aangepast.

Er zijn geen wijzigingen binnen de emissiestromen in de afgelopen periode ten opzichte van het referentiejaar. De actuele emissiestromen binnen de operationele grenzen zijn:

Scope 1:

- Brandstofverbruik wagenpark (leaseauto's en bedrijfswagens)
- Aardgasverbruik gebouwen (gehuurd en eigen vastgoed)
- Brandstofverbruik airco installaties

Scope 2:

- Elektriciteit (vastgoed);
- Elektriciteit (leasewagens)

Scope 3 zakelijke reizen (binnen de footprint conform 2.A.3):

- Gedeclareerde zakelijke kilometers privé auto's
- Zakelijke vliegkilometers

Scope 3 emissies:

- Waterverbruik
- Woon-werkverkeer met privé auto's
- Toepassen EEC-motor bij roltrappen
- Refurbishen van frequentieregelaars bij liften

### 3.3 Projecten met gunningsvoordeel

In deze periode zijn de volgende projecten met gunningsvoordeel actief en vormen onderdeel van deze rapportage:

- ProRail - Overeenkomst voor de instandhouding van liften en roltrappen Perceel 2.

## 4 Berekeningsmethodiek

Het opstellen van de Periodieke rapportage is onderdeel van het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is ingevoerd. Om deze reden is het meest recente Handboek CO<sub>2</sub>-prestatieladder zoals uitgegeven door de Stichting Klimaatneutraal Aanbesteden & Ondernemen (SKAO) leidend binnen de berekeningsmethodiek.

### 4.1 Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren

Versie 3.1 van het Handboek CO<sub>2</sub>-Prestatieladder zoals uitgegeven door de SKAO vormt de basis voor de berekeningen binnen deze Periodieke Rapportage. De conversiefactoren zoals daar genoemd worden aangehouden. Voor een lijst met gebruikte conversiefactoren binnen deze Periodieke rapportage zie [www.co2emissiefactoren.nl](http://www.co2emissiefactoren.nl).

### 4.2 Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel

De footprint van de projecten met gunningsvoordeel wordt berekend door de CO<sub>2</sub> per omzet van TKE-NL te vermenigvuldigen met de omzet op het project in dezelfde periode.

$$\text{Footprint project} = \frac{\text{CO}_2 \text{ TKE} - \text{NL}}{\text{Omzet TKE} - \text{NL}} \times \text{omzet project}$$

### 4.3 Wijzigingen berekeningsmethodiek

In 2020 zijn een aantal conversiefactoren aangepast, en in 2021 zijn er wijzigingen geweest met terugwerkende kracht. Voor TKE-NL heeft dit de volgende consequenties:

- Conversiefactor voor verwarming (aardgas) is in 2020 naar beneden bijgesteld;
- Conversiefactor voor elektriciteit (grijze stroom) is in 2020 naar beneden bijgesteld;
- Conversiefactor voor personenauto (brandstofsoort onbekend) is in 2020 naar beneden bijgesteld;
- Conversiefactoren voor personenvervoer (brandstoffen diesel en benzine) zijn in 2021 naar boven bijgesteld, met terugwerkende kracht tot het referentiejaar (FY18/19).

emissiebron	eenheid	oude factor 2018	nieuwe factor 2018	oude factor 2019	nieuwe factor 2019	oude factor 2020	nieuwe factor 2020
g CO <sub>2</sub> /eenheid							
aardgas	m <sup>3</sup>	1890	geen wijziging	1890	geen wijziging	-	1884 ↓
grijze stroom	kWh	649	geen wijziging	649	geen wijziging	-	556 ↓
brandstof onbekend	voertuigkm	220	geen wijziging	220	geen wijziging	-	195 ↓
diesel	liter	3230	3309 ↑	3230	3309 ↑	3230	3262 ↑
benzine	liter	2740	2884 ↑	2740	2884 ↑	2740	2784 ↑

Tabel 1: Wijzigingen berekeningsmethodiek

#### 4.4 Herberekening referentiejaar & historische gegevens

Naar aanleiding van de nieuwe conversiefactoren, heeft een herberekening van het referentiejaar en historische gegevens tussen 2018/2019 tot heden plaatsgevonden. De aanpassingen zorgen echter voor een afwijking van de totalen van 3,2% (zie tabel hieronder).

Jaar	Originele uitstoot	Herberekening	Afwijking
FY18/19	1535,7 ton CO <sub>2</sub>	1585,5 ton CO <sub>2</sub>	+3,2%

Tabel 2: Herberekening referentiejaar & historische gegevens.

#### 4.5 Uitsluitingen

Er zijn geen overige uitsluitingen dan zakelijke OV kilometers. Dit is niet in kaart gebracht, gezien het feit dat de meeste ambulante medewerkers een lease auto hebben wordt ingeschat dat dit niet of nauwelijks voorkomt (ruim onder de 5% van de Footprint).

#### 4.6 Opname van CO<sub>2</sub>

Er heeft in de afgelopen periode geen opname van CO<sub>2</sub> plaatsgevonden binnen de bedrijfsactiviteiten.

#### 4.7 Biomassa

Er is in de afgelopen periode geen gebruik gemaakt van biomassaverbranding.

## 5 Resultaten

### 5.1 CO<sub>2</sub>-footprint FY 20/21 H1

In het eerste half jaar van dit FY bedroeg de CO<sub>2</sub>-footprint van TKE-NL 750,68 ton CO<sub>2</sub>. Deze uitstoot werd vooral veroorzaakt door leaseauto's (91,0% van het totaal) en elektriciteit (7,4% van het totaal). Koeling bedraagt 0,2% van de footprint. Zakelijke vliegreizen en zakelijke reizen met OV en privé auto's hebben een kleinere invloed op de totale footprint. Samen bedragen ze 1.1% van de footprint. De uitstoot veroorzaakt door Aardgas is te verwaarlozen (0,1% van het totaal).

### 5.2 Projecten met gunningvoordeel

Op 1 september 2020 is TKE-NL gestart met de 'Overeenkomst voor de instandhouding van liften en roltrappen Perceel 2' met ProRail. Omdat de werkzaamheden voor het project volledig gelijk zijn aan de standaard business van TKE-NL is er voor gekozen om middels een berekening ten opzichte van de omzet tot een footprint te komen van het project. Voor dit project gelden dezelfde doelstellingen en maatregelen als voor de gehele organisatie.

Footprint project ProRail FY20/21 H1

	Scope	Specificatie	ProRail FY20/21 H1 (ton CO <sub>2</sub> )
Footprint conform 2.A.3	Scope 1	Verwarming Flexkantoor Apeldoorn	0,0
		Verwarming Flexkantoor Amsterdam	0,0
		Verwarming Flexkantoor Eindhoven	0,0
		Leaseauto's diesel	21,9
		Leaseauto's benzine	17,3
		Koeling computerruimte Kantoor Capelle	0,1
	Scope 2	Elektra Kantoor Capelle	3,0
		Elektra Flexkantoor Apeldoorn	0,0
		Elektra Flexkantoor Amsterdam	0,1
		Elektra Flexkantoor Eindhoven	0,1
		Leaseauto's elektrisch	0,0
	Scope 3	vlucht <700 km	0,0
		vlucht 700-2500 km	0,1
		vlucht >2500 km	0,3
		Zakelijke Reizen privé auto	0,1
	totaal		43,1
Scope 3	Woon-werkverkeer met privé auto	0,7	
	waterverbruik kantoren	0,0	

Tabel 3: Footprint project 'Perceel 2', in ton CO<sub>2</sub>e.

# Periodieke voortgangsrapportage CO<sub>2</sub>-prestatieladder

## FY 20/21 H1

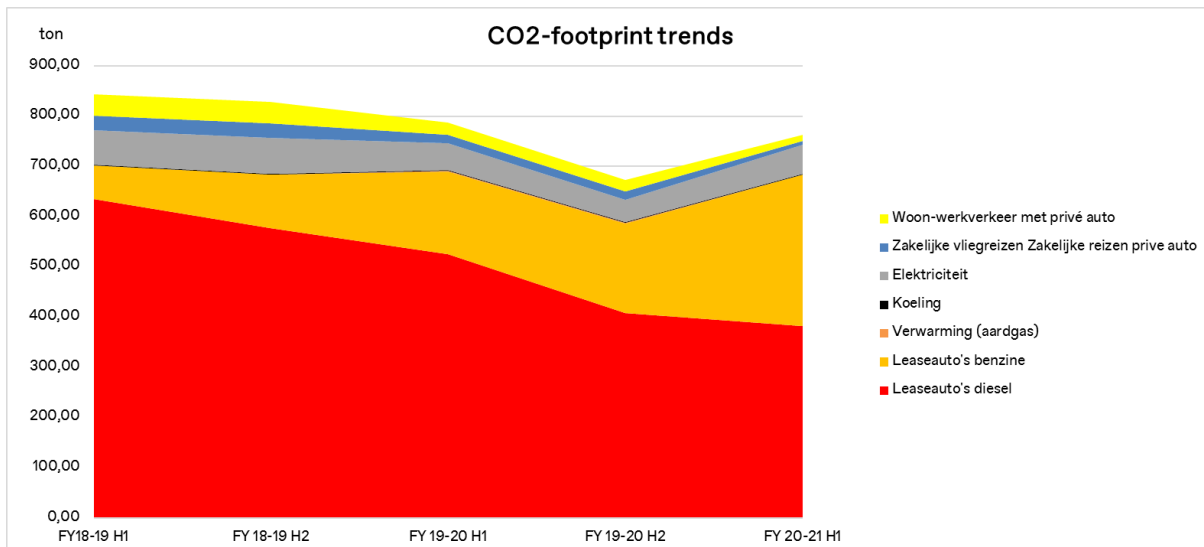


CO<sub>2</sub> Footprint TKE-NL, sinds FY 2018/2019:

Scope	Specificatie	FY 18/19 H1	FY 18/19 H2	FY 18/19	FY 19/20 H1	FY 19/20 H2	FY 19/20	FY 20/21 H1
Scope 1	Verwarming Flexkantoor Apeldoorn	0,22	0,22	0,44	0,22	0,22	0,44	0,22
	Verwarming Flexkantoor Amsterdam	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16
	Verwarming Flexkantoor Eindhoven	0,42	0,42	0,84	0,42	0,42	0,84	0,42
	Leaseauto's diesel	635,17	577,12	1212,29	525,58	407,73	933,31	381,51
	Leaseauto's benzine	66,06	106,23	172,29	164,55	178,48	343,03	301,81
	Koeling computerruimte Kantoor Capelle	1,69	1,69	3,37	1,69	1,69	3,37	1,54
Footprint conform 2.A.3	Elektra Kantoor Capelle	66,05	68,62	134,68	51,64	41,99	93,63	52,74
	Elektra Flexkantoor Apeldoorn	0,84	0,84	1,67	0,72	0,72	1,43	0,72
	Elektra Flexkantoor Amsterdam	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,05
	Elektra Flexkantoor Eindhoven	1,62	1,62	3,24	1,39	1,39	2,77	1,39
	Leaseauto's elektrisch							0,70
Scope 3	vlucht <700 km	2,50	2,50	5,00	4,67	4,67	9,35	0,45
	vlucht 700-2500 km	6,53	6,53	13,06	6,10	6,10	12,20	1,26
	vlucht >2500 km	17,17	17,17	34,35	4,11	4,11	8,23	4,79
	Zakelijke Reizen privé auto	2,14	2,14	4,27	2,34	2,34	4,68	1,93
totaal		800,40	785,10	1585,50	763,43	649,85	1413,28	750,68
Scope 3	Woon-werkverkeer met privé auto	42,73	42,73	85,45	23,51	23,51	47,03	11,42
	watervbruik kantoren	0,10	0,10	0,19	0,10	0,10	0,19	0,10

Tabel 4: Footprint in ton CO<sub>2</sub>e

### 5.3 Trends



Figuur 2: Footprint diagram; CO<sub>2</sub>-uitstoot per halfjaar

Ten opzichte van H1 FY19/20 is de absolute uitstoot in H1 FY20/21 met 1,7% gedaald. Dit is grotendeels te verklaren door de vervanging van diesel auto's door benzine auto's. De CO<sub>2</sub>-uitstoot door elektriciteitsverbruik steeg met 5,3% door het meetellen van het kantoor in Amsterdam en door elektrische auto's, maar daalde nog steeds sterk ten opzichte van H1 van het referentiejaar. De factor verwarming met gas nam met 25% toe in vergelijking met H1 FY19/20, maar blijft minder dan 1% van de totale footprint. Ook de uitstoot door zakelijke vliegvluchten laat een grote daling van 56,3% zien, met name op de korte en middellange vluchten. De emissie door zakelijke reizen met privé auto's nam ook af, met 17,5%. Het lekverlies vanwege koeling bleef onveranderd.

De belangrijkste dalingen en stijgingen in de diverse categorieën zijn als volgt te verklaren:

**Leasewagens:** Bij vernieuwing van het wagenpark wordt er aangestuurd om waar nog niet elektrisch wordt gereden wel over te schakelen van diesel naar benzine. Dat zien we ook duidelijk terug in de data.

**Elektriciteitsgebruik:** de daling van energiegebruik ten opzichte van het referentiejaar (FY 18/19) valt te verklaren door het vervangen van de verlichting door LED (kantoor Capelle) en minder kantoorgebruik door thuiswerken in 2020 en 2021.

**Zakelijke vluchten:** Naar aanleiding van de pandemie zien we een afname in met name de korte en middellange vluchten.

### 5.4 Voortgang reductiedoelstellingen

#### 5.4.1 Overall doelstelling scope 1, 2 & 3 conform 2.A.3:

20% minder CO<sub>2</sub>-emissies voor de totale footprint (Scope 1, 2 & 3 conform 2.A.3) per FTE in FY 23/24 ten opzichte van het referentiejaar FY 18/19.

Gekwantificeerd betekent dit 320 ton/jaar minder t.o.v FY18/19, oftewel 1,3 ton/FTE/jaar.

Ten aanzien van deze doelstelling kan na H1 van FY20/21 het volgende gerapporteerd worden:



Periode	Doelstelling / FY	Doelstelling in ton/FTE	Werkelijk aantal ton CO <sub>2</sub> /FTE	Behaalde reductie per FTE in %
FY 18/19	0,0%	nvt	6,5	nvt
FY 19/20	-2,2%	6,3	5,6	-14,7%
FY 20/21	-4,4%	6,2	6,1 (stand na H1)	-5,9% (stand na H1)
FY 21/22	-6,6%	6,1		
FY 22/23	-8,8%	5,9		
FY 23/24*	-20,0%	5,2		

Tabel 5: voortgang doelstellingen bron: emissie-inventaris

\*Overgang op groene stroom na afloop huidige contract in 2023 zal zorgen voor een grote stap in de reductie tussen FY 22/23 en FY 23/24.

Mede dankzij de gunstige omstandigheden, er wordt nog steeds veel thuis gewerkt en ook het aantal korte en middellange vluchten is sinds het referentiejaar sterk afgenomen, zal de tussendoelstelling voor FY20/21 met deze ontwikkelingen zeer waarschijnlijk ruim worden behaald. Het is aannemelijk dat de hoeveelheid CO<sub>2</sub> per FTE nog wat zal afnemen naar het einde van het FY toe, omdat de tweede helft van het jaar historisch gezien altijd een lagere uitstoot heeft dan de eerste helft van het jaar.

#### 5.4.2 Scope 1 en Scope 2 doelstellingen

##### Scope 1:

**175 ton (0,8 ton/FTE) minder CO<sub>2</sub> emissie door zakelijk verkeer in FY23/24 t.o.v. FY18/19.**

De totale hoeveelheid CO<sub>2</sub> van het wagenpark is sinds het referentiejaar licht afgenomen (2,6%; gemeten over de zelfde periode, H1). Er is een duidelijke shift te zien in het wagenpark van Diesel naar Benzine, in lijn met het gestelde beleid.

Belangrijkste lopende maatregel is het vergroten van het aandeel elektrische voertuigen. In H1 van FY20/21 zijn de eerste elektrische leasewagens toegevoegd aan het wagenpark. Daarvan is op het moment van rapporteren 1,0% elektrisch. Daarmee is de einddoelstelling voor FY20/21 al behaald. Om meer mensen te overtuigen om over te stappen is zeer recentelijk de Opel Mokka-e toegevoegd aan de selectie van leasewagens. De Mokka-e heeft meer ruimte en vermogen, waardoor een aantal mensen hun interesse in de overstap naar elektrisch al hebben uitgesproken.

##### Scope 2:

**135 ton (0,55 ton/FTE) minder CO<sub>2</sub>-emissie door elektriciteitsverbruik in FY 23/24 t.o.v. FY18/19.**

Na het vervangen van de verlichting op het kantoor in Capelle door LED zijn nog geen nieuwe acties uitgevoerd. De daarmee al bereikte besparing wordt berekend op 11,5 ton, het resultaat is echter niet meetbaar doordat ook het thuis werken wegens Covid-19 een lager elektriciteitsverbruik tot gevolg had. Het elektriciteitsgebruik van het kantoor in Capelle is met 6,8% afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in het referentiejaar.

Het energiecontract met de huidige leverancier verloopt einde 2023. Bij het afsluiten van een nieuw contract zal er een leverancier met 100% groene stroom worden gecontracteerd.

## 5.4.3 Scope 3 doelstellingen

**Maximaliseren van de verkoop van Energy Efficient Controllers (EEC) op bestaande roltrappen.  
Van het totaal aantal roltrappen in onderhoud in vijf jaar tijd 5% ombouwen naar EEC-motoren.**

Op dit moment heeft TKE-NL 1.136 roltrappen in onderhoud. De eerste acties om tot reductie te komen zijn dan ook in gang gezet: het achterhalen bij welke klanten de roltrappen nog geen EEC motor hebben. Dit gebeurt in samenwerking met de monteurs die het onderhoud plegen. De afronding van de inventarisatie is eind oktober gepland, omdat alle roltrappen in onderhoud dan als het goed is minimaal een servicebeurt hebben gehad. Na inventarisatie wordt de business case voor EEC motoren verder uitgewerkt en wordt een lijst met potentiële klanten opgesteld. De maatregelen uit het Plan van Aanpak liggen op schema.

**Maximaliseren van de verkoop van (refurbishte) frequentieregelaars voor liften.  
Het aandeel refurbished frequentieregelaars vergroten van <1% van het aantal vervangen regelaars (800 per jaar) in 2020 naar 10% in 2024.**

TKE-NL wil het aandeel jaarlijks refurbished frequentieregelaars vergroten van minder dan 1% van het aantal vervangen regelaars (800 per jaar) in 2020 naar 10% in 2024.

Na het opstellen van een business case zal een lijst potentiële klanten en een draaiboek opgesteld worden, wat januari 2022 afgerond moet zijn.

De maatregelen uit het Plan van Aanpak liggen op schema.

## 5.5 Onzekerheden

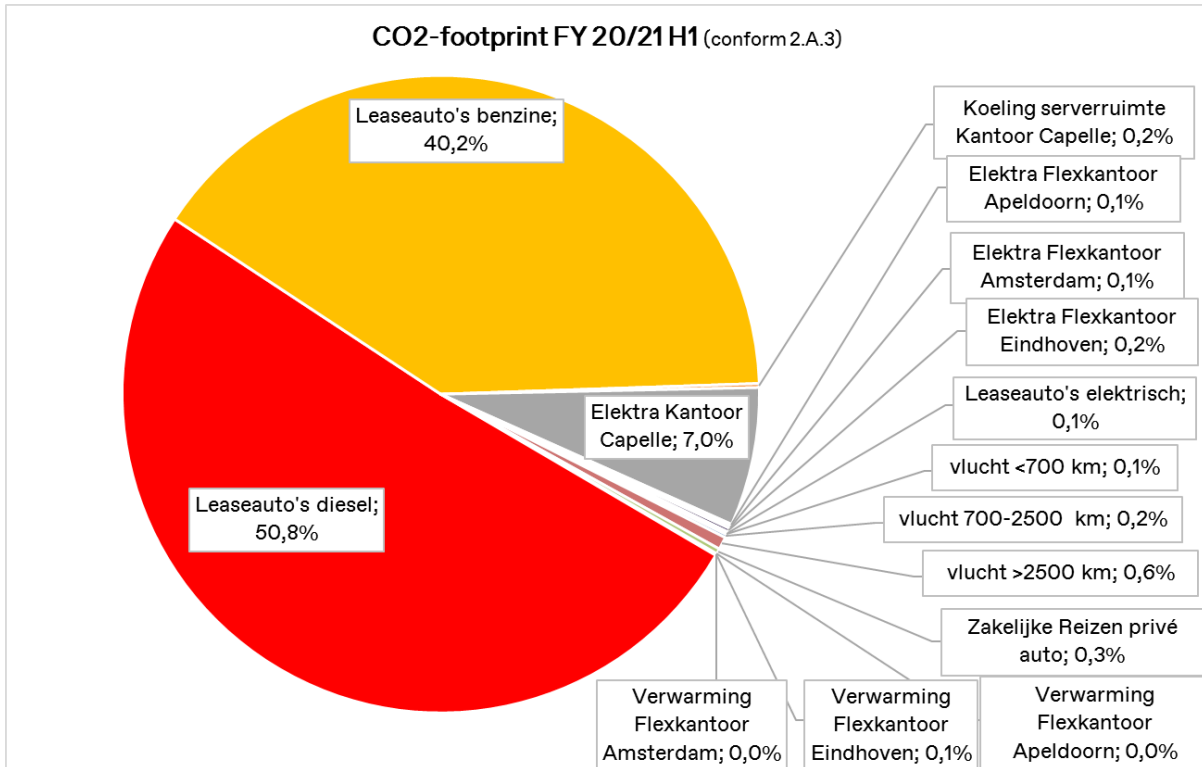
In deze footprint is deels gebruik gemaakt van aannames:

- Elektriciteit en Verwarming: Het elektriciteits- en aardgasverbruik van de flexkantoren in Apeldoorn en Eindhoven is gekwantificeerd op basis van de gehuurde oppervlakte. Het verbruik van deze kantoren kunnen niet specifiek gemeten worden. De uitstoot van deze locaties is echter niet materieel in de footprint.
- Koeling: Het lekverlies van de koelinstallatie is gebaseerd op een theoretische lekkage van gemiddeld 5%.

## Bijlage 1 Koppelingstabel ISO 14064-1 §9.3

§ 9.3 ISO 14064-1		Periodieke rapportage
a	Description of the reporting organization	§ 2.1
b	Person or entity responsible for the report	§ 2.2
c	Reporting period covered	§ 2.4
d	Documentation of organizational boundaries	§ 3.1
e	Documentation of reporting boundaries, including criteria determined by the organization to define significant emissions	§ 3.2
f	Direct GHG emissions, quantified separately for CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O, NF <sub>3</sub> , SF <sub>6</sub> and other appropriate GHG groups (HFC's, PFC's, etc.), in tonnes of CO <sub>2</sub> e	§ 5.2
g	A description of how biogenic CO <sub>2</sub> emissions and removals are treated in the GHG inventory and the relevant biogenic CO <sub>2</sub> emissions and removals quantified separately in tonnes of CO <sub>2</sub> e	§ 4.7
h	If quantified, direct GHG removals, quantified in tonnes of CO <sub>2</sub> e	§ 4.6
i	Explanation for the exclusion of any significant GHG sources or sinks from the quantification	§ 4.5
j	Quantified indirect GHG emissions separated by category in tonnes of CO <sub>2</sub> e	§ 5.2
k	The historical base year selected and the base-year GHG inventory	§ 2.3 + § 5.1
l	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	§ 4.4 + § 5.1
m	Reference to, or description of, quantification approaches, including reasons for their selection	§ 4.1
n	Explanation of any change to quantification approaches previously used	§ 4.3
o	Reference to, or documentation of, GHG emission or removal factors used	§ 4.1
p	Description of the impact of uncertainties on the accuracy of the GHG emissions and removals data per category	§ 5.5
q	Uncertainty assessment description and results	§ 5.5
r	A statement that the GHG report has been prepared in accordance with this document	§ 1
s	A disclosure describing whether the GHG inventory, report or statement has been verified, including the type of verification and level of assurance achieved	§ 2.5
t	The GWP values used in the calculation, as well as their source. If the GWP values are not taken from the latest IPCC report, include the emissions factors the database reference used in the calculation, as well as their source	§ 4.1

Bijlage 2 CO<sub>2</sub>-footprint



### Bijlage 3 Voortgang maatregelen

Maatregelen Scope 1	Impact (ton CO <sub>2</sub> /jaar)	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
CO <sub>2</sub> -bewustzijn medewerkers	1	Kwaliteitsmanager	doorlopend	Loopt op schema
Elektrificatie wagenpark	125	Fleet manager	doorlopend	Loopt voor op schema
Extra oplaadpalen plaatsen	1	Hoofd Inkoop&Logistiek	2024	-
Elektriciteitsmeter aanpassen voor oplaadpalen	-	Hoofd Inkoop&Logistiek	2024	-
Faciliteiten thuiswerken	30	Directie	2021	Loopt op schema
Onderzoek Stimuleren OV	1	Kwaliteitsmanager	2022	-
Onderzoek elektrische fietsen-plan	1	Kwaliteitsmanager	2022	-
Wedstrijd personenmobiliteit	1	Fleet manager	2021	-
Aanschaf/lease personenauto's op basis van CO <sub>2</sub> emissiemeting uit de praktijk	20	Fleet manager	2021	Loopt op schema
Vervangen diesel door benzine leasewagens	1	Fleet manager	doorlopend	Loopt op schema
Maatregelen Scope 2	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
Optimaliseren Klimaatinstallaties	5	Hoofd Inkoop&Logistiek	periodiek	Loopt op schema
Erkende maatregelen kantoren	0,25	Hoofd Inkoop&Logistiek	2020-2023	Loopt op schema
Inkoop groene stroom	135	Hoofd Inkoop&Logistiek	2023	-
Maatregelen Scope 3	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
Commerciële actie richting roltrapeigenaren (EEC motoren)	278	Manager Roltrappen	Doorlopend vanaf 2022	Loopt voor op schema
Commerciële actie richting lifteigenaren (Refurbished regelaars)	542	Manager Service	Doorlopend vanaf 2022	Loopt op schema
Invoering persoonlijk mobiliteitsbudget	1	Hoofd Inkoop&Logistiek	FY 21/22	-
Initiatieven		Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
1. Keten: MVO-register		Kwaliteitsmanager	2016 - (jaarlijks)	Loopt op schema
2. Keten: Het nieuwe rijden		Fleet manager	2019 - onbepaald	Loopt op schema
3. NGO: Stichting Nederland CO <sub>2</sub> neutraal		Kwaliteitsmanager	2021 - onbepaald	Loopt op schema
4. NGO: De Verkeersonderneming		Kwaliteitsmanager	2021 - onbepaald	Loopt voor op schema