

RAPPORT

onderwerp Periodieke voortgangsrapportage FY 20/21 tweede helft
opgesteld door Gert Jan Kroon
datum 26 november 2021

Inhoud

1	Inleiding	2
2	Basisgegevens	2
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	3
3.1	Organisatorische grenzen	3
3.2	Operationele grenzen	3
3.3	Projecten met gunningsvoordeel	4
4	Berekeningsmethodiek	4
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 ₂	5
4.7	Biomassa	5
5	Resultaten	6
5.1	CO ₂ -footprint FY 20/21 H2	6
5.2	Trends	6
5.3	Projecten met gunningvoordeel	7
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
5.6	Samenvatting	10
5.7	Conclusie	10
Bijlage 1	Koppelingstabel ISO 14064-1 §9.3	11
Bijlage 2	CO ₂ -footprint	12
Bijlage 3	Voortgang maatregelen	13

1 Inleiding

Als onderdeel van aangegane verplichting te voldoen aan de CO₂-Prestatieladder rapporteert TK Elevator Netherlands B.V. (hierna “TKE-NL”) elk halfjaar over haar CO₂-uitstoot, maatregelen en voortgang op de reductiedoelstellingen.

Deze periodieke rapportage beschrijft de volgende aspecten:

- Een analyse van de CO₂-uitstoot van FY20/21 H2
- 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 CO₂-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
- 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 CO₂-emissies in het tweede half jaar van FY 20/21 en geeft tevens een jaaroverzicht.

2.5 Verificatie

De emissie inventaris is in augustus 2021 geverifieerd tijdens de externe audit en systeemcertificering (eis 3.A.2 uit het Handboek 3.1).

3 Afbakening

3.1 Organisatorische grenzen

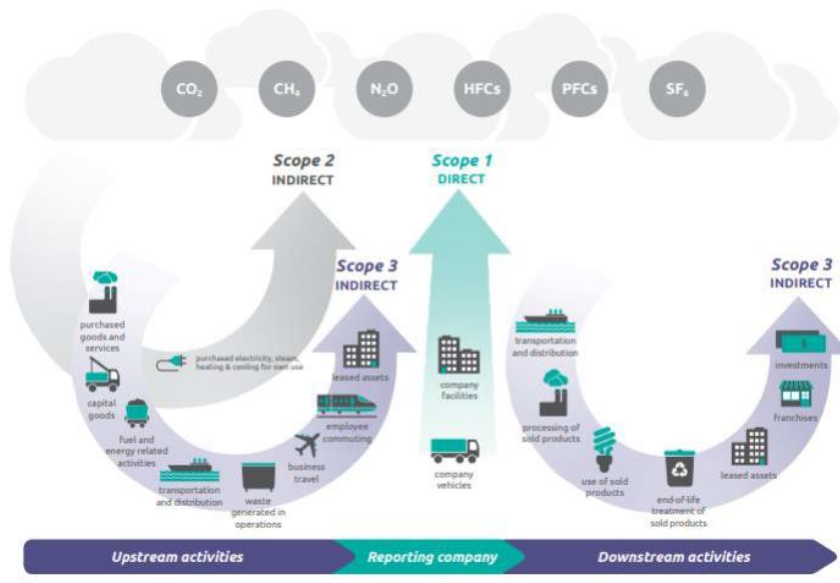
De gekozen startonderneming is TKE-NL. In principe worden alle onderliggende bedrijven op basis van control approach meegenomen voor certificering. In dit geval is dit niet van toepassing omdat er geen onderliggende bedrijven aanwezig zijn, maar enkel bovenliggende bedrijven (zie de Memo Organisatorische 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 CO₂-Prestatieladder houdt dit het volgende in:

- Scope 1 is alle directe CO₂-uitstoot van het bedrijf.
- Scope 2 is alle indirecte CO₂-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 CO₂-Prestatieladder ook meegenomen in de emissie-inventaris.



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

Als onderdeel van het energiemanagementsysteem wordt de Energiebeoordeling jaarlijks 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 indien nodig geacht tussentijds aangepast.

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

Scope 1:

- Brandstofverbruik wagenpark (leaseauto's en bedrijfswagens)
- Aardgasverbruik gebouwen (gehuurd vastgoed)
- Koelmiddelverbruik 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 (buiten 2.A.3):

- Waterverbruik
- Woon-werkverkeer met privé auto's

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 CO₂-Prestatieladder is ingevoerd. Om deze reden is het meest recente Handboek CO₂-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 CO₂-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.

4.2 Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel

De footprint van de projecten met gunningsvoordeel wordt berekend door de CO₂ 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, in 2021 zijn er wijzigingen geweest met terugwerkende kracht. De consequenties voor TKE-NL zijn aangegeven in de Periodieke voortgangsrapportage FY 20/21 H1 en paragraaf 4.4 en verwerkt in de Emissie-inventaris.

In FY 20/21 werd een nieuwe factor voor koel- en koudemiddelen toegepast, wat een geringe invloed heeft op de CO₂ footprint (aandeel koel- en koudemiddelen is 0,2%).

emissiebron	eenheid	oude factor 2018	nieuwe factor 2018	oude factor 2019	nieuwe factor 2019	oude factor 2020	nieuwe factor 2020	nieuwe factor 2021
g CO ₂ /eenheid								
koel- en koudemiddelen	kg	1774000	geen wijziging	1774000	geen wijziging	1774000	geen wijziging	1624000 ↓

Tabel 1: Wijzigingen berekeningsmethodiek

4.4 Herberekening referentiejaar & historische gegevens

Naar aanleiding van de nieuwe conversiefactoren met terugwerkende kracht heeft in FY 20/21 H1 een herberekening van het referentiejaar en historische gegevens plaatsgevonden. De aanpassingen zorgden voor een bijstelling van 3,2% (zie tabel).

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

Tabel 2: Herberekening referentiejaar & historische gegevens.

In augustus 2021 is de Emissie inventaris op twee punten bijgesteld naar aanleiding van de bevindingen tijdens de certificeringsaudit.

Op basis van de werkelijke opgaaf van de verhuurder is het elektriciteitsverbruik in Capelle gecorrigeerd met min 845kWh in FY19/20H1. De fout zat in een schatting voor november 2019. Bij controle van de emissiefactoren bleek de emissiefactor van grijze stroom voor FY19/20 en FY20/21 gecorrigeerd te moeten worden van 649 naar 556 g/kWh.

De wijzigingen hebben geen effect op het basisjaar, maar zorgen voor een afname van de totale hoeveelheid CO₂ in FY 19/20 en FY 20/21 eerste helft (zie onderstaande tabel).

Jaar	Originele uitstoot	Herberekening	Afwijking
FY19/20	1430,2 ton CO ₂	1413,3 ton CO ₂	-1,2%
HY20/21 H1	760,2 ton CO ₂	750,7 ton CO ₂	-1,2% voor H1

Tabel 3: Herstel fouten in de historische gegevens en de emissieberekening.

4.5 Uitsluitingen

Er zijn geen overige uitsluitingen dan zakelijke OV kilometers. Dit aspect 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 CO₂

Er heeft in de afgelopen periode geen opname van CO₂ plaatsgevonden binnen de bedrijfsactiviteiten.

4.7 Biomassa

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

5 Resultaten

5.1 CO₂-footprint FY 20/21 H2

In het tweede half jaar van dit FY bedroeg de CO₂-footprint van TKE-NL 693,38 ton CO₂. Deze uitstoot werd weer vooral veroorzaakt door leaseauto's (91,8% van het totaal) en elektriciteit (7,5% van het totaal, waarvan de elektrische auto inmiddels 0,4% voor zijn rekening neemt).

De CO₂ Footprint TKE-NL conform 2.A.3 over H2 en geheel FY 20/21 ten opzichte van de referentieperiodes is te zien in onderstaande tabel.

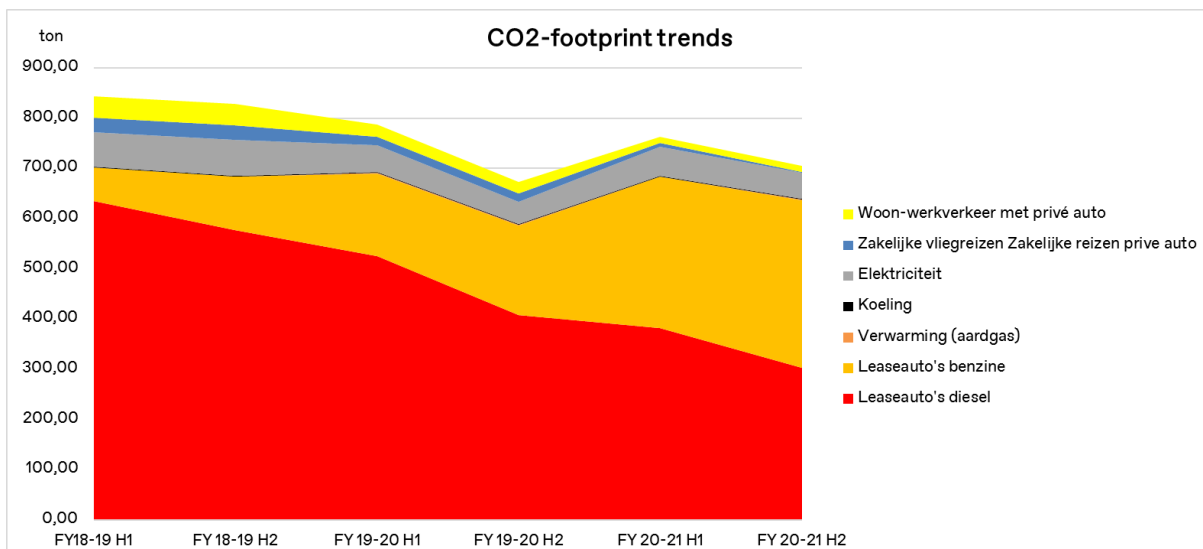
Scope	Specificatie	FY 18/19 totaal	FY 19/20 H2	FY 19/20 totaal	FY20/21 H2	FY 20/21 totaal
Scope 1	Verwarming Flexkantoor Apeldoorn	0,44	0,22	0,44	0,22	0,44
	Verwarming Flexkantoor Amsterdam	0,00	0,00	0,00	0,16	0,32
	Verwarming Flexkantoor Eindhoven	0,84	0,42	0,84	0,42	0,84
	Leaseauto's diesel	1212,29	407,73	933,31	303,31	684,82
	Leaseauto's benzine	172,29	178,48	343,03	333,28	635,08
	Koeling computerruimte Kantoor Capelle	3,37	1,69	3,37	1,54	3,09
	Scope 2	Elektra Kantoor Capelle	134,68	41,99	93,63	46,08
Elektra Flexkantoor Apeldoorn		1,67	0,72	1,43	0,72	1,43
Elektra Flexkantoor Amsterdam		0,00	0,00	0,00	1,05	2,10
Elektra Flexkantoor Eindhoven		3,24	1,39	2,77	1,39	2,77
Leaseauto's elektrisch					2,48	3,18
Scope 3	vlucht <700 km	5,00	4,67	9,35	0,10	0,55
	vlucht 700-2500 km	13,06	6,10	12,20	0,93	2,18
	vlucht >2500 km	34,35	4,11	8,23	0,00	4,79
	Zakelijke Reizen privé auto	4,27	2,34	4,68	1,70	3,64
totaal		1.585,5	649,9	1413,3	693,4	1.444,1
Scope 3 buiten 2.A.3	Woon-werkverkeer met privé auto	85,45	23,51	47,03	11,21	22,63
	Waterverbruik kantoren	0,19	0,10	0,19	0,06*	0,15

Tabel 5: Footprint in ton CO_{2e}

* De inschatting is naar beneden bijgesteld op basis van informatie op de website van de Milieubarometer waarin voor een overheidskantoor gemiddeld 7,1 m³ waterverbruik per FTE aangegeven wordt. Wij rekenen met 7 m³ per FTE om de schijn van nauwkeurigheid in de getallen te vermijden bij het berekende verbruik.

5.2 Trends

Na afloop van FY 20/21 H2 kunnen ook de complete boekjaren vergeleken worden. Hierbij is er geen invloed van de seizoenen en vakantieperiodes aanwezig.



Figuur 2: Footprint diagram; CO₂-uitstoot per halfjaar

Ten opzichte van FY 19/20 H2 is de absolute uitstoot in FY 20/21 H2 met 6,7% toegenomen. Ten opzichte van FY 19/20 is de absolute uitstoot in FY 20/21 toegenomen met 2,2% op jaarbasis. Ten opzichte van het referentiejaar FY 18/19 zien we echter een daling van 9,1% op jaarbasis.

De stijging in FY 20/21 H2 ten opzichte van FY 19/20 H2 is opgebouwd uit de volgende factoren:

- Plus 0,2 ton: het meetellen van de kantoorruimte in Amsterdam in het gasverbruik
- Min 104,4 ton: afname van het dieselverbruik
- Plus 154,8 ton: toename van het benzineverbruik
- Min 0,2 ton: lagere factor toegepast voor het koel- en koudemiddel
- Plus 5,1 ton: toename van het elektriciteitsverbruik kantoor Capelle
- Plus 1,1 ton: het meetellen van de kantoorruimte in Amsterdam in het elektriciteitsverbruik
- Plus 2,5 ton: de opkomst van de elektrische auto
- Min 13,9 ton: daling van het aantal zakelijke vluchten
- Min 0,6 ton: daling van het aantal zakelijke kilometers met privé auto
- Min 12,3 ton: het woon-werkverkeer nam verder af (buiten 2.A.3).

Het resultaat is een stijging ten opzichte van FY 19/20 H2 met 43,5 ton CO₂e. Dit werd vooral veroorzaakt door het hogere brandstofverbruik, vooral vanwege beduidend meer gereden kilometers in FY 20/21 H2 ten opzichte van FY 19/20 H2 (zie de Analysis Diesel-Petrol dd 8 september 2021). Ten opzichte van het gehele referentiejaar is juist een daling bereikt van 141,4 ton CO₂e per jaar bij een vrijwel gelijk aantal FTE.

De extreme daling in FY 19/20 H2 is waarschijnlijk vooral toe te schrijven aan het eerste Corona-effect. Deze situatie heeft zich in FY 20/21 gedeeltelijk hersteld.

5.3 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. Dit is tot nu toe het enige project met gunningsvoordeel. Er is voor gekozen om middels de verhouding in omzet tot een footprint te komen van het project. Dit maakt dat door de toegenomen omzet op dit project de berekende CO₂ footprint verhoudingsgewijs sterk is toegenomen in FY 20/21 H2 ten opzichte van H1. Een vergelijk met FY 19/20 H2 is niet mogelijk omdat het project slechts 1 maand heeft gelopen in die periode. Bovendien

is een aparte beoordeling van de footprint van dit project niet zinvol, daar deze alleen afhankelijk is van de algemene footprint ontwikkelingen en de verhouding in omzet.

Voor dit project gelden dezelfde doelstellingen en maatregelen als voor de gehele organisatie.

Scope	Specificatie	ProRail FY20/21 H1 (ton CO ₂)	ProRail FY20/21 H2 (ton CO ₂)	ProRail FY 20/21 totaal (ton CO ₂)
Scope 1	Verwarming Flexkantoor Apeldoorn	0,0	0,0	0,0
	Verwarming Flexkantoor Amsterdam	0,0	0,0	0,0
	Verwarming Flexkantoor Eindhoven	0,0	0,0	0,1
	Leaseauto's diesel	21,9	24,0	45,9
	Leaseauto's benzine	17,3	26,4	43,7
	Koeling Kantoor Capelle	0,1	0,1	0,2
Scope 2	Elektra Kantoor Capelle	3,0	3,7	6,7
	Elektra Flexkantoor Apeldoorn	0,0	0,1	0,1
	Elektra Flexkantoor Amsterdam	0,1	0,1	0,1
	Elektra Flexkantoor Eindhoven	0,1	0,1	0,2
	Leaseauto's elektrisch	0,0	0,2	0,2
Scope 3	vlucht <700 km	0,0	0,0	0,0
	vlucht 700-2500 km	0,1	0,1	0,1
	vlucht >2500 km	0,3	0,0	0,3
	Zakelijke Reizen privé auto	0,1	0,1	0,2
totaal		43,1	54,9	98,0
Scope 3 buiten 2.A.3	Woon-werkverkeer met privé auto	0,7	0,9	1,5
	Waterverbruik kantoren	0,0	0,0	0,0

Tabel 4: Footprint project 'Perceel 2', in ton CO₂e.

5.4 Voortgang reductiedoelstellingen

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

20% minder CO₂-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 FY 18/19, oftewel 1,3 ton/FTE/jaar.

Ten aanzien van deze doelstelling kan na H2 van FY20/21 het volgende gerapporteerd worden:

Periode	Doelstelling / FY	Doelstelling in ton/FTE	Werkelijk aantal ton CO ₂ /FTE	Behaalde reductie per FTE in %
FY 18/19	0,0%	nvt	6,5	nvt

Periode	Doelstelling / FY	Doelstelling in ton/FTE	Werkelijk aantal ton CO ₂ /FTE	Behaalde reductie per FTE in %
FY 19/20	-2,2%	6,3	5,6	-14,7%
FY 20/21	-4,4%	6,2	5,9	-9,5%
FY 21/22	-6,6%	6,1		
FY 22/23	-8,8%	5,9		
FY 23/24*	-20,0%	5,2		

Tabel 6: 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 vluchten is sinds het referentiejaar sterk teruggelopen, is de tussendoelstelling voor FY20/21 ruimschoots gehaald.

5.4.2 Scope 1 en Scope 2 doelstellingen

Scope 1:

175 ton (0,8 ton/FTE) minder CO₂ emissie door zakelijk verkeer in FY23/24 t.o.v. FY18/19.

De totale hoeveelheid CO₂ van het wagenpark is dankzij de overschakeling van diesel naar benzine door een gunstiger emissie van benzine auto's, zelfs bij 0,9% meer gereden kilometers en een hoger gemiddeld verbruik, met bijna 65 ton gereduceerd ten opzichte van het referentiejaar.

De samenstelling van het wagenpark is inmiddels gewijzigd van 19% benzine voertuigen en 81% diesel in het referentiejaar naar 46% diesel, 53% benzine en 1% elektrische auto's als eindstand van FY 20/21.

De doelstelling voor het vergroten van het aandeel elektrische auto's voor FY20/21 is daarmee gehaald (2 auto's – 1% van het wagenpark).

Scope 2:

135 ton (0,55 ton/FTE) minder CO₂-emissie door elektriciteitsverbruik in FY 23/24 t.o.v. FY18/19.

Ten opzichte van het referentiejaar is in FY 20/21 in totaal 34,5 ton CO₂e bespaard op de scope 2 emissie. Dit ondanks het toevoegen van kantoorruimte in Amsterdam en de opkomst van de elektrische auto.

Hoewel de emissie van het kantoor in Capelle in FY 20/21 ruim 5 ton hoger lag dan in FY 19/20 is dit nog altijd 35,9 ton minder dan in het referentiejaar.

Na het vervangen van de verlichting op het kantoor in Capelle door LED zijn hier nog geen nieuwe acties uitgevoerd. De bereikte besparing wordt berekend op 11,5 ton; dit wordt aangevuld door het thuis werken wegens Covid-19 en wellicht een gunstig stookseizoen (verwarming en koeling). Al met al is het elektriciteitsgebruik van het kantoor in Capelle met maar liefst 26,6% afgenomen ten opzichte van het referentiejaar.

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.

De eerste acties om tot reductie te komen zijn uitgevoerd. De afronding van de inventarisatie bij welke klanten de roltrappen nog geen EEC motor hebben is gereed. Na deze inventarisatie wordt de business case voor EEC verder uitgewerkt en wordt een lijst met potentiële klanten opgesteld. De maatregelen uit het Plan van Aanpak liggen daarmee 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.**

Momenteel wordt een lijst potentiële klanten en een draaiboek opgesteld, 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%.
- Buiten 2.A.3: voor het waterverbruik is een gemiddeld verbruik per FTE aangenomen van 7m³ per jaar. Dit gegeven is ontleend aan de Milieubarometer, waarin voor een overheidskantoor gemiddeld 7,1 m³ waterverbruik per FTE aangegeven wordt.

5.6 Samenvatting

Het CO₂ programma ligt qua doelstellingen voor op het schema.

Scope 1: 175-65 = nog 110 ton te gaan

Scope 2: 135-35 = nog 100 ton te gaan

Scope 3: voor het gedeelte binnen 2.A.3 zijn geen reductiedoelstellingen vastgesteld. Wel is hier een bijdrage van 45,5 ton minder emissie door het sterk gedaalde aantal vluchtkilometers.

De voor het gedeelte buiten 2.A.3 de geplande acties zijn nog in de voorbereidende fase en leiden nog niet tot besparingen.

5.7 Conclusie

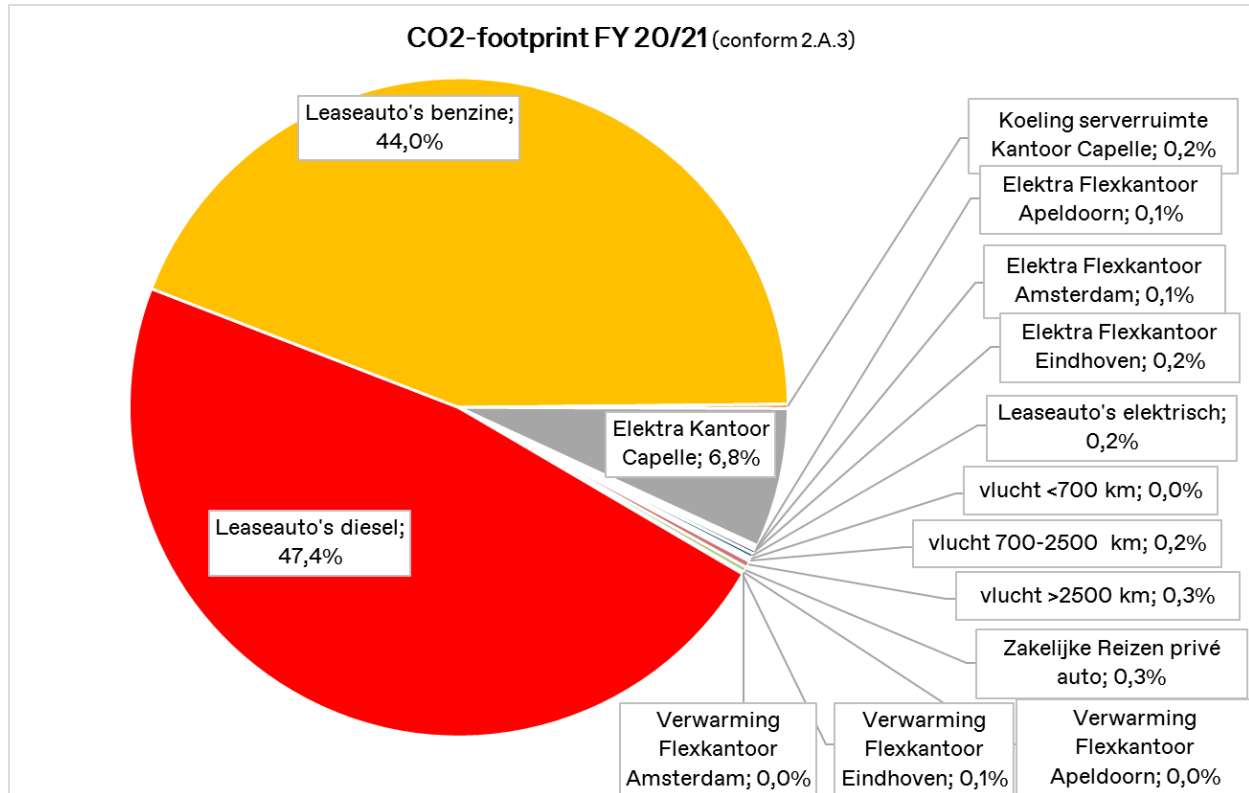
Tot nu toe zijn alle doelstellingen ruimschoots gehaald. Vanwege enkele Covid-gevoelige factoren die mede geleid hebben tot dit goede resultaat is het echter niet raadzaam deze nu bij te stellen. Deze factoren zijn het energieverbruik van het kantoor, het verloop van het verder vergroten van het aandeel elektrische auto's tot 15% en het aantal vluchtkilometers. Zonder dat laatste zou niet 9,5% maar slechts 6,0% reductie gerealiseerd zijn, wat ligt tussen de doelstellingen voor FY 20/21 en FY 21/22. Duidelijk is wel dat de overschakeling van diesel naar benzine veel meer CO₂ emissie reduceert dan de 1 ton per jaar die werd aangenomen. Dit is daarmee momenteel de belangrijkste lopende actie.

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 ₂ , CH ₄ , N ₂ O, NF ₃ , SF ₆ and other appropriate GHG groups (HFC's, PFC's, etc.), in tonnes of CO ₂ e	§ 5.2
g	A description of how biogenic CO ₂ emissions and removals are treated in the GHG inventory and the relevant biogenic CO ₂ emissions and removals quantified separately in tonnes of CO ₂ e	§ 4.7
h	If quantified, direct GHG removals, quantified in tonnes of CO ₂ 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 ₂ 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 CO₂-footprint

Onderstaand de footprint over geheel FY 20/21.



Bijlage 3 Voortgang maatregelen

Maatregelen Scope 1	Impact (ton CO ₂ /jaar)	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
CO ₂ -bewustzijn medewerkers	1	Kwaliteitsmanager	doorlopend	Loopt op schema
Elektrificatie wagenpark	125	Fleet manager	doorlopend	Loopt op schema
Extra oplaadpalen plaatsen	1	Hoofd Inkoop&Logistiek	2024	-
Elektriciteitsmeter aanpassen voor oplaadpalen	-	Hoofd Inkoop&Logistiek	2024	-
Faciliteiten thuiswerken	30	Directie	2021	Gereed
Onderzoek Stimuleren OV	1	Kwaliteitsmanager	2022	-
Onderzoek elektrische fietsen-plan	1	Kwaliteitsmanager	2022	Loopt op schema
Wedstrijd personenmobiliteit	1	Fleet manager	FY 21/22	-
Aanschaf/lease personenauto's op basis van CO ₂ emissiemeting uit de praktijk	20	Fleet manager	2021	Gereed
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 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 CO2 neutraal	Kwaliteitsmanager	2021 - onbepaald	Loopt op schema	
4. NGO: De Verkeersonderneming	Kwaliteitsmanager	2021 - onbepaald	Loopt op schema	