

RAPPORT

onderwerp Periodieke rapportage FY 21/22 eerste helft
opgesteld door Gert Jan Kroon
datum 6 mei 2022

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	5
4.1	Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren	5
4.2	Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel	5
4.3	Wijzigingen berekeningsmethodiek	5
4.4	Herberekening referentiejaar & historische gegevens	6
4.5	Uitsluitingen	6
4.6	Opname van CO ₂	6
4.7	Biomassa	6
5	Resultaten	7
5.1	CO ₂ -footprint FY 21/22 H1	7
5.2	Trends	7
5.3	Projecten met gunningvoordeel	8
5.4	Voortgang reductiedoelstellingen	9
5.4.1	Overall doelstelling scope 1, 2 & 3 conform 2.A.3:	9
5.4.2	Scope 1 en Scope 2 doelstellingen	10
5.5	Onzekerheden	11
5.6	Samenvatting	11
5.7	Conclusie	11
Bijlage 1	Koppelingstabel ISO 14064-1 §9.3	12
Bijlage 2	CO₂-footprint	13
Bijlage 3	Voortgang maatregelen	14

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 FY21/22 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 CO₂-Prestatieladder is ingevoerd. Deze stuurcyclus staat beschreven in het Kwaliteitsmanagementplan.

Deze periodieke rapportage beschrijft alle zaken zoals beschreven in §9.3 uit de norm ISO 14064-1. Een koppelingstabel is te vinden 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, Manager Kwaliteit
- Opstellen emissie-inventaris en periodieke rapportage: Gert Jan Kroon, Manager Kwaliteit

2.3 Referentiejaar

De periodieke rapportage volgt het financiële jaar van TKE-NL, dat van 1 oktober t/m 30 september loopt. Het referentiejaar is FY 2018/2019. De halfjaarlijkse rapportages worden daarom als volgt ingedeeld: H1 van 1 oktober t/m 31 maart, H2 van 1 april t/m 30 september.

Om een goede vergelijkingsbasis tussen het gerapporteerde jaar en het referentiejaar te kunnen blijven garanderen worden bij een verbetering van de CO₂-berekening het referentiejaar en de tussenliggende jaren 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 voortgangsrapportage beschrijft de CO₂-emissies in het eerste half jaar van FY 21/22.

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). De methodiek werd in orde bevonden, enkel een aantal conversiefactoren moest worden bijgesteld.

3 Afbakening

3.1 Organisatorische grenzen

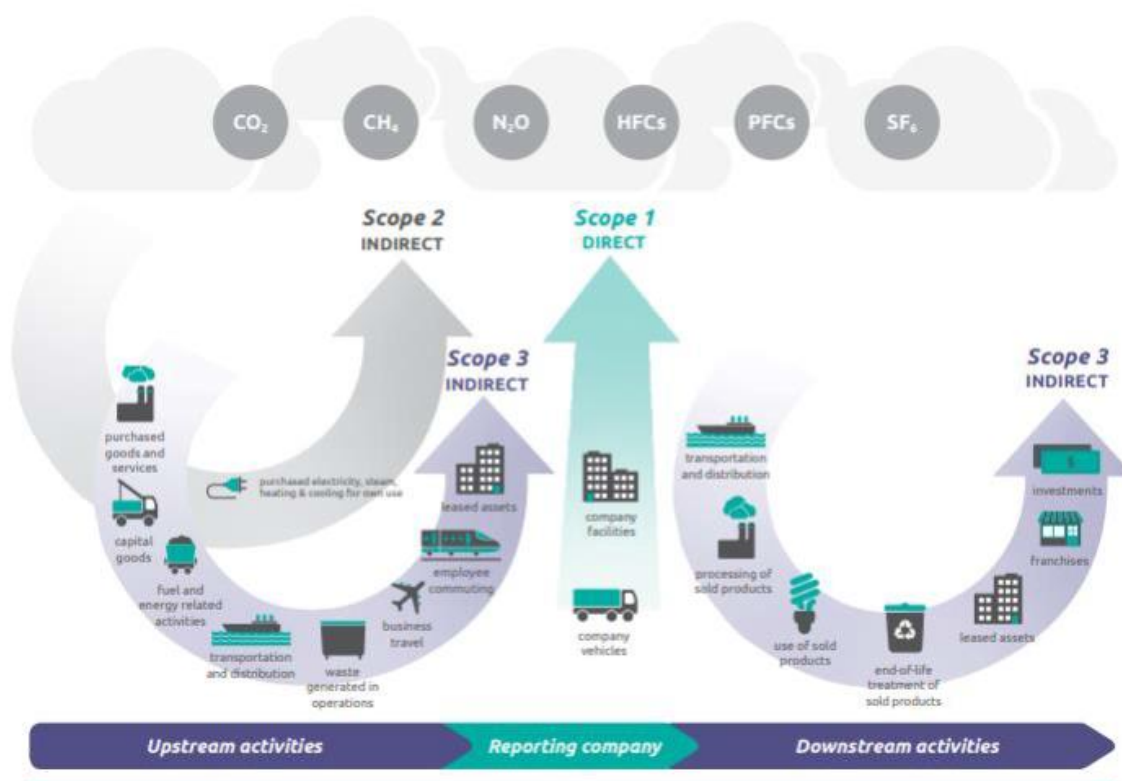
De gekozen startonderneming is TKE-NL. In principe worden alle onderliggende bedrijven op basis van control approach meegenomen voor certificering. In dit geval is dit niet van toepassing omdat er geen onderliggende bedrijven aanwezig zijn (zie de Memo Organisatorische grenzen).

Voor alle bovenliggende bedrijven en leveranciers geldt dat de hiërarchische zeggenschapsrelatie te zwak is 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 die door elektriciteit.
- Scope 3 is alle overige indirecte uitstoot. Scope 3 emissies ten gevolge van zakelijk reizen (personenvervoer onder werktijd), dat zijn emissies veroorzaakt door vliegreizen en reizen met privé auto's of openbaar vervoer, zijn enigszins door de organisatie te beïnvloeden en moeten derhalve in het kader van de CO₂-Prestatieladder te worden meegenomen in de emissie-inventaris.



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

De operationele grenzen worden beschreven in de Energiebeoordeling en jaarlijks actueel gehouden. Dit document beschrijft de energiegebruikers binnen de organisatie en geeft een overzicht van de emissiebronnen. Als er binnen de organisatie door veranderde organisatorische grenzen 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 belangrijke wijzigingen in 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):

- Woon-werkverkeer met privé auto's
- Waterverbruik

3.3 Projecten met gunningsvoordeel

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

Omdat de activiteiten binnen het huidige project met gunningsvoordeel dezelfde zijn als binnen de gehele organisatie wordt de footprint van het project met gunningsvoordeel berekend door de CO₂ per omzet van TKE-NL te vermenigvuldigen met de omzet op het project in dezelfde periode.

$$Footprint\ project = \frac{CO_2\ TKE - NL}{Omzet\ TKE - NL} \times omzet\ project$$

4.3 Wijzigingen berekeningsmethodiek

De toegepaste berekeningsmethodiek is in FY 21/22 H1 niet gewijzigd.

Wel is per januari 2022 een aantal conversiefactoren aangepast. Deze wijzigingen gelden niet met terugwerkende kracht, maar zijn ontstaan door onder andere een gewijzigde samenstelling van brandstoffen met een positief effect op de CO₂ uitstoot.

De gewijzigde factoren worden (gemakshalve) toegepast vanaf het begin van FY 21/22, dus drie maanden eerder dan ze formeel zijn ingegaan. Het verschil in CO₂ berekening dat hierdoor op jaarbasis ontstaat is gering; in totaal wordt hierdoor over deze drie maanden 2,41 ton minder berekend (zie tabel 1), wat ten gunste komt van H1 en op jaarbasis minder dan 0,2% bedraagt van de totale footprint.

In de volgende tabel worden de oude en nieuwe factoren opgesomd.

emissiebron	eenheid	factor 2021	nieuwe factor 2022	Invloed toepassing vanaf 01-10 2021 op de footprint berekening
		g CO ₂ /eenheid	g CO ₂ /eenheid	Extra in rekening H1
Aardgas	m ³	1884	2085	Plus 43 kg
Grijze stroom	kWh	556	523	Min 1608 kg
Stroom onbekend	kWh	475	427	Min 462 kg
Vliegreizen < 700km	km	297	234	Min 115 kg
Vliegreizen 700 – 2.500km	km	200	172	Min 257 kg
Vliegreizen > 2.500km	km	147	157	Nvt
Auto – brandstoftype onbekend	liter	195	193	Min 11 kg binnen 2.A.3

Tabel 1: Wijzigingen berekeningsmethodiek

4.4 Herberekening referentiejaar & historische gegevens

In de eerste helft van FY 21/22 hoefde er geen herberekening van het referentiejaar en historische gegevens plaats te vinden.

4.5 Uitsluitingen

Er zijn geen andere uitsluitingen dan zakelijke OV kilometers. Dit aspect wordt 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 21/22 H1

In het eerste half jaar van dit FY bedroeg de CO₂-footprint van TKE-NL 746,5 ton CO₂. Deze uitstoot werd weer vooral veroorzaakt door leaseauto's (91,1% van het totaal) en elektriciteit (7,9% van het totaal, waarbij de elektrische auto inmiddels 1,1% voor zijn rekening neemt).

De CO₂ in ton CO₂ over H1 ten opzichte van de vorige H1 periodes is te zien in onderstaande tabel.

Scope	Specificatie	FY 18/19 H1	FY 19/20 H1	FY 20/21 H1	FY21/22 H1	↓↑	huidig %
Scope 1	Verwarming Flexkantoor Apeldoorn	0,22	0,22	0,22	0,24	↑	0,0
	Verwarming Flexkantoor Amsterdam	-	-	0,16	0,18	↑	0,0
	Verwarming Flexkantoor Eindhoven	0,42	0,42	0,42	0,47	↑	0,1
	Leaseauto's diesel	635,17	525,58	381,51	329,95	↓	44,2
	Leaseauto's benzine	66,06	164,55	301,81	349,96	↑	46,9
	Koeling kantoor Capelle	1,69	1,69	1,54	0,36	↓	0,0
Scope 2	Elektra Kantoor Capelle	66,05	51,64	52,74	48,03	↓	6,4
	Elektra Flexkantoor Apeldoorn	0,84	0,72	0,72	0,67	↓	0,1
	Elektra Flexkantoor Amsterdam	-	-	1,05	0,99	↓	0,1
	Elektra Flexkantoor Eindhoven	1,62	1,39	1,39	1,30	↓	0,2
	Leaseauto's elektrisch	-	-	0,70	8,22	↑	1,1
Scope 3	vlucht <700 km	2,50	4,67	0,45	0,86	↑	0,1
	vlucht 700-2500 km	6,53	6,10	1,26	3,16	↑	0,4
	vlucht >2500 km	17,17	4,11	4,79	-	↓	0,0
	Zakelijke Reizen privé auto	2,14	2,34	1,93	2,16	↑	0,3
totaal	ton CO₂	800,40	763,43	750,68	746,54	↓	100%
Scope 3 buiten 2.A.3	Woon-werkverkeer met privé auto	42,73	23,51	11,42	14,37	-	-
	Waterverbruik kantoren	0,10	0,10	0,10	0,08	-	-

Tabel 2: Footprint in ton CO₂e

5.2 Trends

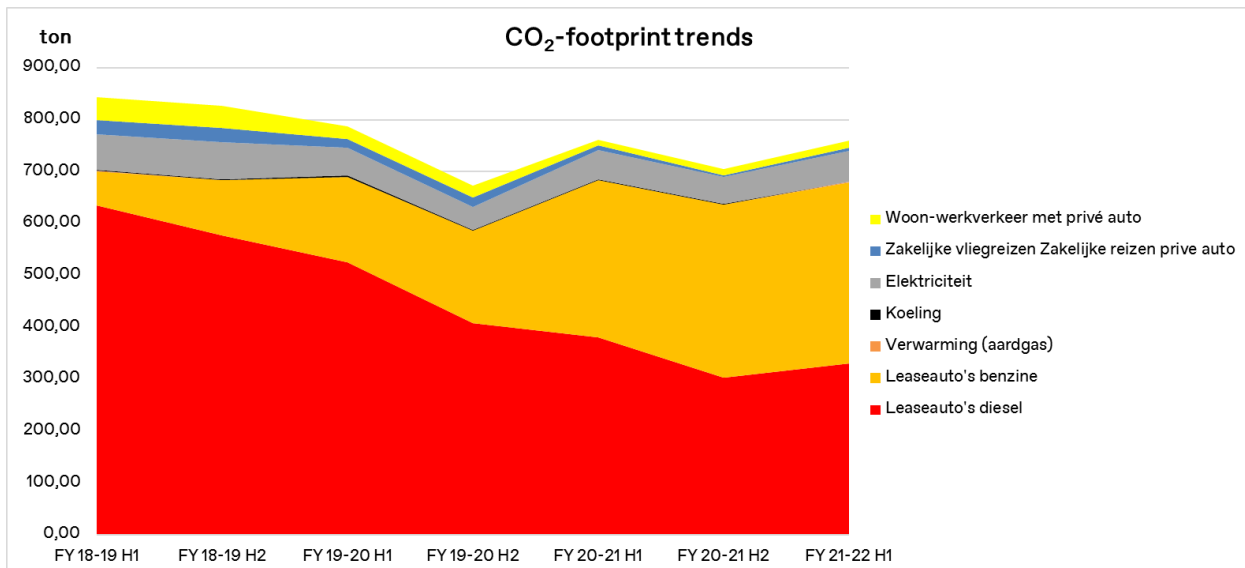
Ten opzichte van de vergelijkbare periode FY 20/21 H1 ligt de uitstoot binnen 2.A.3 in FY 21/22 H1 4,14ton (0,6%) lager.

Onderverdeeld naar scope:

Scope 1: min 4,51 ton CO₂

Scope 2: plus 2,63 ton CO₂

Scope 3: min 2,25 ton CO₂



Figuur 2: Footprint diagram; CO₂-uitstoot per halfjaar

Nu wordt in de eerste helft van ons financiële jaar altijd meer CO₂ geproduceerd omdat het de wintermaanden betreft, vandaar de zaagtanden, maar de trend van H1 binnen 2.A.3 is licht positief. De belangrijkste redenen hiervoor zijn (de cijfers zijn per half jaar):

- Aardgasverbruik wordt iets zwaarder aangerekend door hogere factor (plus 0,08 ton).
- Meer benzine wagens (met een hoger verbruik maar een gunstiger omrekeningsfactor dan diesel), hoewel er in totaal iets meer brandstof (1.500 liter) verbruikt is (min 3,41 ton).
- De koelunits in Capelle zijn vervangen waarbij de hoeveelheid en het type koelmiddel in gunstige zin zijn aangepast (van 38 naar 21,05 kg en van R407C naar R32) (min 1,18 ton).
- Lagere omrekenfactor grijze stroom in combinatie met minder elektriciteitsverbruik (3.000 kWh) in Capelle (min 4,71 ton).
- Gebruik van een lagere omrekenfactor voor grijze stroom overige kantoren (min 0,19 ton).
- Toename van het gebruik van elektrische voertuigen met stroom onbekend (plus 7,52 ton).
- Geen lange vliegreizen (min 4,79 ton).
- Meer (1.300) zakelijke kilometers met privé auto met iets lagere factor (plus 2,25 ton).

Van de 4,14 ton CO₂ positief verschil met de vorige H1 periode komt 2,41 ton voor rekening van het drie maanden eerder toepassen van de nieuwe conversiefactoren (zie 4.3).

Op basis van deze informatie en met een verschil van 0,6% met de vorige H1 periode kan moeilijk van een echte trend gesproken worden. Daarnaast valt over de oorzaak van de huidige en toekomstige ontwikkeling van vliegreizen niets te zeggen; dit hangt sterk af van de concern programma's en bemensing en valt buiten onze invloedssfeer.

Positief is wel dat de verschuiving van diesel naar elektrisch nog een tijd door gaat, wat een gunstig effect heeft op de CO₂-emissie. Ook positief is het blijvende effect van de bereikte reductie door minder en ander soort koelmiddel. Dit levert 2,37 ton minder CO₂ op jaarbasis op.

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. De consequentie hiervan is, dat door de op dit project toenemende omzet de berekende CO₂ footprint van het project verhoudingsgewijs ook toeneemt. Deze is daardoor inmiddels meer dan verdubbeld.

De activiteiten binnen dit project wijken niet af van de standaard bedrijfsactiviteiten en voor dit project gelden derhalve dezelfde acties als in het Energiemanagement actieplan gepland voor de gehele organisatie. Een aparte beoordeling van de footprint van dit project is derhalve niet zinvol en ook niet mogelijk.

Volledigheidshalve hieronder het berekende CO₂ aandeel van het project met gunningsvoordeel:

Scope	Specificatie	ProRail FY20/21 H1 (ton CO ₂)	ProRail FY20/21 H2 (ton CO ₂)	ProRail FY 21/22 H1 (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	41,6
	Leaseauto's benzine	17,3	26,4	44,1
	Koeling Kantoor Capelle	0,1	0,1	0,0
Scope 2	Elektra Kantoor Capelle	3,0	3,7	6,1
	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	1,0
	Scope 3	vlucht <700 km	0,0	0,0
vlucht 700-2500 km		0,1	0,1	0,4
vlucht >2500 km		0,3	0,0	0,0
Zakelijke Reizen privé auto		0,1	0,1	0,3
totaal		43,1	54,9	94,1
Scope 3	Woon-werkverkeer met privé auto	0,7	0,9	1,5
buiten 2.A.3	Waterverbruik kantoren	0,0	0,0	0,0

Tabel 3: 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.

Uitgaande van dezelfde trend/reductie in H2 (dus 2x 4,14 ton) kan het volgende gerapporteerd worden ten aanzien van de jaardoelstellingen:

Periode	Doelstelling per FY in %	Behaalde reductie per FTE in %	Doelstelling in ton CO ₂ /FTE	Werkelijk aantal ton CO ₂ /FTE	Doelstelling besparing in ton CO ₂	Werkelijke besparing in ton CO ₂
FY 18/19	0,0%	nvt	nvt	6,5	0	nvt
FY 19/20	-2,2%	-14,7%	6,3	5,6	35	172
FY 20/21	-4,4%	-9,5%	6,2	5,9	70	141
FY 21/22	-6,6%	-9,5%	6,1	5,9	105	150 (extrapolatie)
FY 22/23	-8,8%		5,9		140	
FY 23/24	-20,0%		5,2		320	

Tabel 4: voortgang doelstellingen bron: emissie-inventaris

De cijfers per FTE worden door 8,3 ton besparing op jaarbasis nauwelijks beïnvloed. Op basis van de H1 cijfers kan worden gesteld dat bij een gestage verdere ontwikkeling de al in FY20/21 behaalde absolute reductie ongeveer gehandhaafd zal blijven. Vooralsnog lopen we daarmee nog ruim voor op het schema.

5.4.2 Scope 1 en Scope 2 doelstellingen

Scope 1:

175 ton (0,8 ton/FTE) minder CO₂ emissie door zakelijk verkeer in FY 23/24 t.o.v. FY 18/19.

De CO₂ uitstoot in scope 1 ligt 22,4 ton lager dan in H1 van het referentiejaar, een afname van 3,2%. De samenstelling van het wagenpark is in H1 inmiddels verder gewijzigd van 53% naar 59% benzine voertuigen en van 46% naar 37% diesels.

De doelstelling voor FY 21/22 voor het vergroten van het aandeel elektrische auto's werd al na drie maanden gehaald (6 auto's – 3% van het wagenpark).

Doordat medio november 2021 de koelunit in kantoor Capelle door een type met minder en milieuvriendelijker koelmiddel vervangen werd, is een besparing bereikt van 1,18 ton per half jaar. De CO₂ uitstoot is daarmee 1,33 ton lager dan in het referentiejaar, een reductie van 79%.

De CO₂ uitstoot door gasverbruik is daarentegen in H1 door kantoor Amsterdam en een hogere conversiefactor met 0,24 ton gestegen ten opzichte van het referentiejaar H1.

Scope 2:

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

De uitstoot in scope 2 ligt 9,3 ton lager dan in H1 van het referentiejaar. Ten opzichte van FY 20/21 H1 is de uitstoot in scope 2 echter toegenomen met 2,6ton. Dit werd vooral veroorzaakt door de toename van het aantal elektrische auto's, die 7,5ton CO₂ meer produceerden. We moeten daarbij uitgaan van opladen met 'stroom onbekend'.

De bereikte besparing komt voornamelijk voor rekening van het elektriciteitsverbruik in kantoor Capelle met 18 ton minder CO₂ in H1 dan in 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 business case voor EEC op roltrappen is gestagneerd wegens het wegvallen van de leverancier van dit product. Vooralsnog staat de actie op HOLD; naar alternatieven wordt gezocht, maar die liggen mogelijk bij liften.

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.

Het inleveren van defecte regelaars is nog niet volledig ingeregeld, maar Refurbished is echter wel beschikbaar uit voorraad. Er konden echter nog geen aantallen geleverd vastgesteld worden.

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 gehaalde resultaten versus de doelstellingen voor op het schema. De voor het gedeelte buiten 2.A.3 de geplande acties zijn nog steeds in de voorbereidende fase en leiden nog niet tot besparingen. Door de continue omschakeling van het wagenpark en verbetering van enkele details en door gunstiger conversiefactoren kon een kleine reductie bereikt worden.

5.7 Conclusie

We hebben vrij lineair gepland en wijken qua tempo daardoor af. Tot nu toe zijn de doelstellingen echter ruimschoots gehaald en is de trend momenteel licht positief. Omdat vooral enkele externe factoren een grote positieve invloed hebben gehad op dit goede resultaat is het echter niet raadzaam de doelstellingen aan te passen.

Deze factoren zijn COVID-19, dat het thuiswerken sterk bevordert heeft evenals het aantal vluchtkilometers. Zonder dat laatste zou 22 ton reductie over alleen al H1 niet gerealiseerd zijn. Verder is het verdere verloop van het aandeel elektrische auto's nog onzeker omdat dit vanaf nu progressief toe dient te nemen.

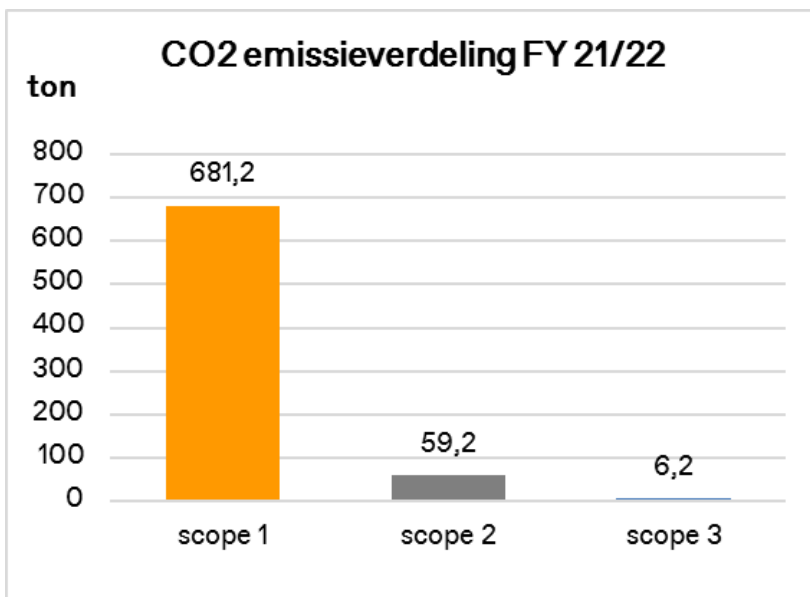
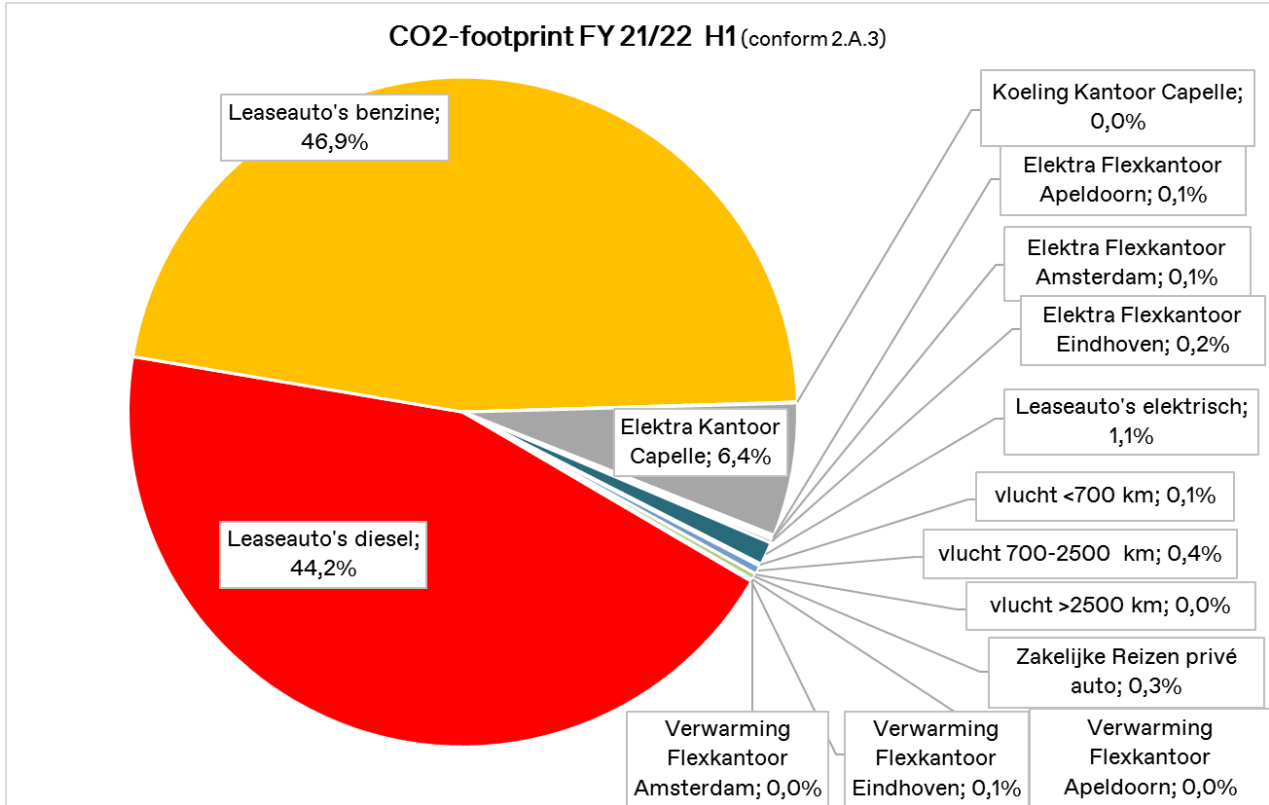
Duidelijk is wel dat de overschakeling van diesel naar benzine veel meer CO₂ emissie reduceert (21 ton over H1) dan de 1 ton per jaar die werd aangenomen. Daar gaat dan wel de 8 ton van elektrische voertuigen weer af, maar het blijft daarmee momenteel de belangrijkste actie.

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	§ 5.1
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	§ 5.1
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 footprintverdeling over H1 van FY 21/22. De footprint in H1 bedraagt 746,5 ton.



Bijlage 3 Voortgang maatregelen

Maatregelen Scope 1	Impact (ton CO ₂ /jaar)	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
CO ₂ -bewustzijn medewerkers	1	Manager Kwaliteit	doorlopend	Op schema
Elektrificatie wagenpark	125	Fleet manager	doorlopend	Op schema
Extra oplaadpalen plaatsen	1	Hoofd Inkoop&Logistiek	2024	Niet gestart
Elektriciteitsmeter aanpassen voor oplaadpalen	-	Hoofd Inkoop&Logistiek	2024	Niet gestart
Faciliteiten thuiswerken	30	Directie	2021	Gereed
Onderzoek Stimuleren OV	1	Manager Kwaliteit	2022	Niet gestart
Onderzoek elektrische fietsen-plan	1	Manager Kwaliteit	2022	Op schema
Wedstrijd personenmobiliteit	1	Fleet manager	FY 21/22	Niet gestart
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	Op schema
Maatregelen Scope 2	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
Optimaliseren Klimaatinstallaties	5	Hoofd Inkoop&Logistiek	periodiek	Op schema
Erkende maatregelen kantoren	0,25	Hoofd Inkoop&Logistiek	2020-2023	Op schema
Inkoop groene stroom	135	Hoofd Inkoop&Logistiek	2023	Niet gestart
Maatregelen Scope 3	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
Commerciële actie richting roltrapeigenaren (EEC motoren)	278	Manager Roltrappen	Doorlopend vanaf 2022	On hold wegens leveringsproblemen
Commerciële actie richting lifteigenaren (Refurbished regelaars)	542	Manager Service	Doorlopend vanaf 2022	Op schema, aandacht besteden aan registratie
Invoering persoonlijk mobiliteitsbudget	1	Hoofd Inkoop&Logistiek	FY 21/22	Niet gestart
Initiatieven	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status	
1. Keten: MVO-register	Manager Kwaliteit	2016 – (jaarlijks)	Op schema	
2. Keten: Het nieuwe rijden	Fleet manager	2019 - onbepaald	Op schema	
3. NGO: Stichting Nederland CO2 neutraal	Manager Kwaliteit	2021 - onbepaald	Op schema	
4. NGO: De Verkeersonderneming	Manager Kwaliteit	2021 - onbepaald	Op schema	