

RAPPORT

onderwerp Periodieke rapportage CO₂-reductie FY23/24 eerste helft (H1)
opgesteld door Gert Jan Kroon
datum 22 mei 2024



Inhoud

1	Inleiding	3
2	Basisgegevens	3
2.1	Beschrijving van de organisatie	3
2.2	Verantwoordelijkheden	3
2.3	Referentiejaar	3
2.4	Rapportageperiode	3
2.5	Verificatie	3
3	Afbakening	4
3.1	Organisatorische grenzen	4
3.2	Operationele grenzen	4
3.3	Projecten met gunningsvoordeel	5
4	Berekeningsmethodiek	6
4.1	Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren	6
4.2	Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel	6
4.3	Wijzigingen berekeningsmethodiek	6
4.4	Herberekening referentiejaar & historische gegevens	6
4.5	Uitsluitingen	6
4.6	Opname van CO ₂	7
4.7	Biomassa	7
5	Resultaten	8
5.1	CO ₂ -footprint FY23/24 H1	8
5.2	Trends	8
5.3	Projecten met gunningvoordeel	9
6	Voortgang	11
6.1	Voortgang reductiedoelstellingen	11
6.1.1	Overall doelstelling scope 1, 2 & 3 conform 2.A.3	11
6.1.2	Scope 1, 2 en 3 doelstellingen	11
6.2	Onzekerheden	13
7	Samenvatting en conclusie	14
7.1	Samenvatting	14
7.2	Conclusie	14
Bijlage 1	Koppelingstabel ISO 14064-1 §9.3	16
Bijlage 2	CO₂-footprint	17
Bijlage 3	Voortgang maatregelen	18

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 FY23/24 H1
- De voortgang ten aanzien van reductiedoelstellingen door analyse van trends
- Eventuele wijzigingen in de berekeningsmethode
- Haalbaarheid einddoelstelling

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: Birgitta Van Den Driessche, CEO

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 FY23/24.

2.5 Verificatie

De emissie inventaris is in 2021 bij de systeemcertificering en in 2022 en 2023 tijdens de externe audits telkens steekproefsgewijs geverifieerd (eis 3.A.2 uit het Handboek 3.1). De methodiek werd

in orde bevonden, wel bleken er enkele correcties nodig m.b.t. conversiefactoren en verbruiksgegevens.

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 voor 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.

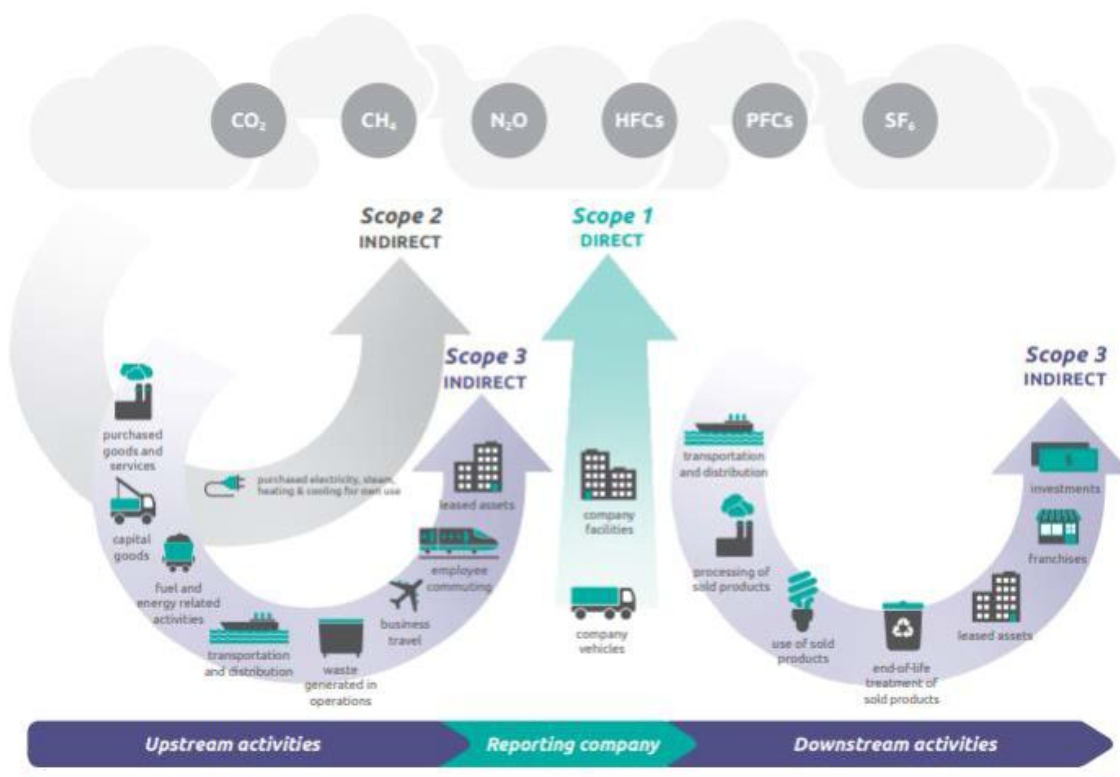
3.2 Operationele grenzen

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 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 geactualiseerd. Dit document beschrijft de energiegebruikers binnen de organisatie en geeft een overzicht geeft

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 (lease auto's en bedrijfswagens)
- Aardgasverbruik gebouwen (gehuurd vastgoed)
- Koelmiddelverbruik airco installaties

Scope 2:

- Elektriciteit (vastgoed);
- Elektriciteit (lease auto's)

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 FY23/24 H1 niet gewijzigd.

Wel is per januari 2024 een tweetal conversiefactoren aangepast. Deze wijzigingen gelden niet met terugwerkende kracht.

De gewijzigde factoren worden door ons (gemakshalve) altijd toegepast vanaf het begin van het boekjaar, dus drie maanden eerder dan ze formeel ingaan. Het verschil in CO₂ berekening dat hierdoor ontstaat is ook nu weer gering: hierdoor werd in dit geval, door gestegen factoren, over de eerste drie maanden van FY23/24 5.012 kg teveel berekend, dat is 0,37% van de footprint in het voorafgaande jaar FY22/23.

In de onderstaande tabel worden de oude en nieuwe factoren en de invloed van voortijdige toepassing ervan opgesomd.

emissiebron	eenheid	factor 2023	nieuwe factor per 01-01-2024	Invloed bij toepassing vanaf 01-10 2023 op de footprint berekening
		g CO ₂ /eenheid	g CO ₂ /eenheid	Extra gerekend in H1
Aardgas	m ³	2079	2134	12 kg
Grijze stroom	kWh	456	536	5.000 kg

Tabel 1: Wijzigingen conversiefactoren

4.4 Herberekening referentiejaar & historische gegevens

In de eerste helft van FY23/24 hoefde er vanwege wijziging van emissiefactoren met terugwerkende kracht 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 werd voor de periode FY21/22 t/m FY23/24 H1 nader onderzocht en in kaart gebracht. Gebleken is dat het hoofdzakelijk om treinkilometers gaat met een gemiddelde van 4.000 km per half jaar. Dat betekent in het geval 'treintype onbekend' $0,003 \times 4.000 \text{ km} = 12 \text{ kg CO}_2$ emissie per half jaar.

In FY21/22 en FY22/23 was dit in totaal 15.609 km ofwel 47 kg CO₂, gemiddeld 28,5 kg CO₂ per jaar. Aangezien het waarschijnlijk uitsluitend om 'elektrische trein' gaat was de uitstoot in feite nul (lokale en intercity treinen rijden op groene stroom).

Dit is ruim onder de 5% van de Footprint en vooralsnog verwaarloosbaar.

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 FY23/24 H1

In het eerste half jaar van dit FY bedroeg de CO₂-footprint van TKE-NL 717 ton CO₂. Deze uitstoot werd vooral veroorzaakt door brandstofverbruik van de lease auto's (87%) en elektriciteit (10%, waarvan inmiddels de elektrische auto (EV) het grootste deel voor zijn rekening nam).

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

Daarbij moet worden aangetekend dat de emissiefactor voor grijze elektriciteit is verhoogd.

Scope	Specificatie	FY 18/19 H1	FY 19/20 H1	FY 20/21 H1	FY21/22 H1	FY22/23 H1	FY23/24 H1	↓ ↑
Scope 1	Verwarming Flexkantoor Apeldoorn	0,22	0,22	0,22	0,24	0,24	0,25	-
	Verwarming Flexkantoor Amsterdam	-	-	0,16	0,18	0,18	0,18	-
	Verwarming Flexkantoor Eindhoven	0,42	0,42	0,42	0,47	0,46	0,48	-
	Leaseauto's diesel	635,48	522,20	367,77	322,06	225,72	155,99	↓
	Leaseauto's benzine	69,79	155,70	272,91	341,39	455,22	467,93	↑
	Koeling kantoor Capelle	1,69	1,69	1,54	0,36	0,36	0,36	-
Scope 2	Elektra Kantoor Capelle	66,05	51,64	52,74	48,03	17,86	-	↓
	Elektra Flexkantoor Apeldoorn	0,84	0,72	0,72	0,67	0,59	0,69	↑
	Elektra Flexkantoor Amsterdam	-	-	1,05	0,99	0,86	1,01	↑
	Elektra Flexkantoor Eindhoven	1,62	1,39	1,39	1,30	1,14	1,34	↑
	Leaseauto's elektrisch	-	-	0,81	9,84	17,14	67,65	↑
Scope 3	vlucht <700 km	12,00	11,76	-	2,47	6,48	5,22	↓
	vlucht 700-2500 km	15,69	15,07	2,67	17,83	23,10	9,69	↓
	vlucht >2500 km	29,22	6,74	16,51	-	1,68	-	↓
	Zakelijke Reizen privé auto	2,14	2,34	1,93	2,16	4,86	6,08	↑
totaal	ton CO₂	835,15	769,88	720,85	747,98	755,89	716,86	↓
Scope 3 buiten 2.A.3	Woon-werkverkeer met privé auto	42,73	23,51	11,42	14,37	21,19	15,72	↓
	Waterverbruik kantoren	0,10	0,10	0,10	0,08	0,08	0,08	-

Tabel 2: Footprint in ton CO₂e

5.2 Trends

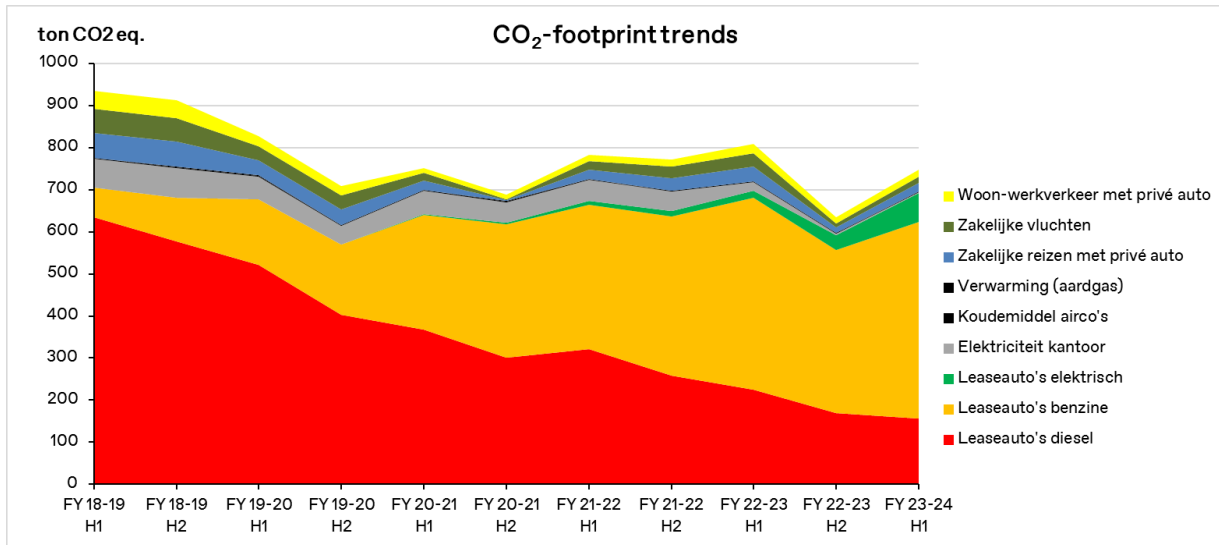
Ten opzichte van de vergelijkbare periode FY22/23 H1 ligt de absolute uitstoot binnen 2.A.3 in FY23/24 H1 39 ton (5,2%) lager.

Onderverdeeld naar scope:

Scope 1: min 57,0 ton CO₂ (-8,4%)

Scope 2: plus 33,1 ton CO₂ (+88,0%)

Scope 3: min 15,1 ton CO₂ (-41,9%)



Figuur 2: Footprint diagram; CO₂-uitstoot per halfjaar

De trend van H1 binnen 2.A.3 is nu omgebogen van stijgend naar dalend. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Minder fossiele autobrandstof verbruikt (min 57 ton CO₂ emissie).
- Inkoop van groene stroom voor het kantoor (min 18 ton).
- Minder vliegreizen (min 11 ton).

Het opladen van elektrische voertuigen met grijze stroom zorgde voor 50,5 ton extra emissie.

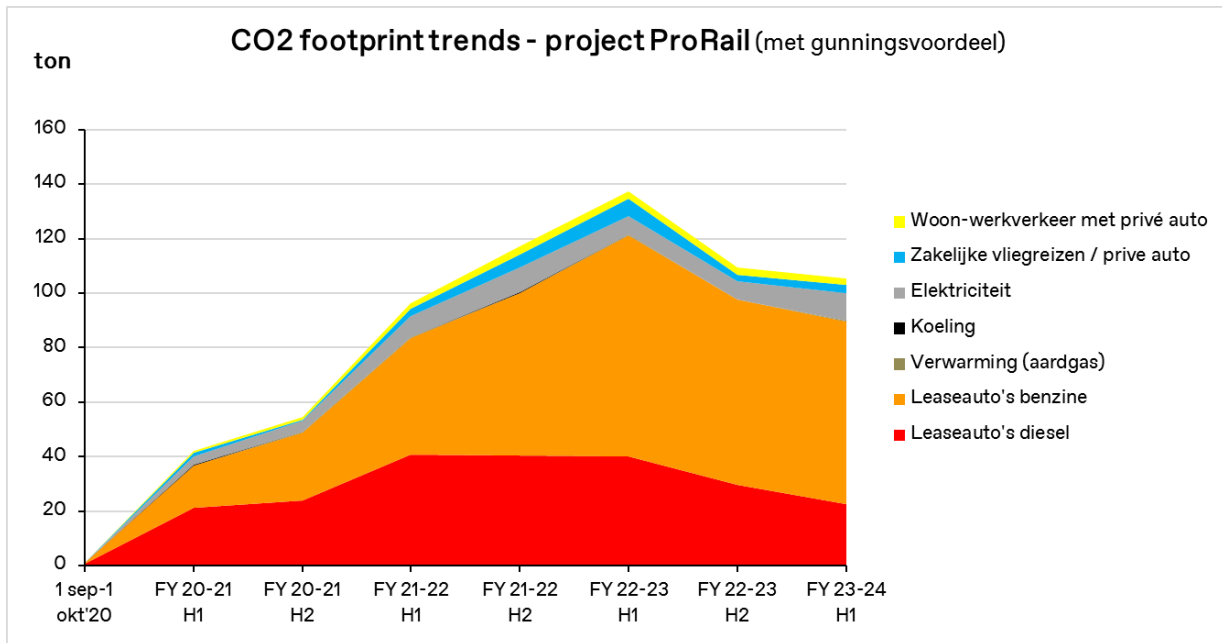
5.3 Projecten met gunningvoordeel

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 nog 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 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. Volledigheidshalve hieronder het berekende CO₂ aandeel van het project met gunningsvoordeel.

Scope	Specificatie	ProRail	ProRail	ProRail	ProRail	ProRail	ProRail	ProRail
		FY20/21 H1	FY20/21 H2	FY 21/22 H1	FY21/22 H2	FY22/23 H1	FY22/23 H2	FY23/24 H1
Scope 1	Verwarming Flexkantoor Apeldoorn	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Verwarming Flexkantoor Amsterdam	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Verwarming Flexkantoor Eindhoven	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	Leaseauto's diesel	21,1	23,8	40,6	40,5	40,2	29,6	22,4
	Leaseauto's benzine	15,7	25,2	43,0	59,5	81,1	68,0	67,2
	Koeling Kantoor Capelle	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1

Scope	Specificatie	ProRail	ProRail	ProRail	ProRail	ProRail	ProRail	ProRail
		FY20/21 H1	FY20/21 H2	FY 21/22 H1	FY21/22 H2	FY22/23 H1	FY22/23 H2	FY23/24 H1
Scope 2	Elektra Kantoor Capelle	3,0	3,7	6,1	7,0	7,6	0,0	0,0
	Elektra Flexkantoor Apeldoorn	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	Elektra Flexkantoor Amsterdam	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1
	Elektra Flexkantoor Eindhoven	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	Leaseauto's elektrisch	0,0	0,2	1,2	1,8	3,1	6,2	9,7
Scope 3	vlucht <700 km	0,0	0,0	0,3	0,2	1,2	0,7	0,8
	vlucht 700-2500 km	0,2	0,1	2,2	2,9	4,1	0,9	1,4
	vlucht >2500 km	0,9	0,0	0,0	1,0	0,3	0,1	0,0
	Zakelijke Reizen privé auto	0,1	0,1	0,3	0,7	0,9	0,6	0,9
totaal		41,4	53,6	94,3	114,2	134,7	106,8	103,0
Scope 3 buiten 2.A.3	Woon-werkverkeer met privé auto	0,7	0,9	1,8	2,8	2,7	2,5	2,3
	Waterverbruik kantoren	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Tabel 3: Footprint project 'Perceel 2', in ton CO₂e.



6 Voortgang

6.1 Voortgang reductiedoelstellingen

6.1.1 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 330 ton/jaar* minder t.o.v FY 18/19, oftewel 1,3 ton/FTE/jaar.

Ten aanzien van de hoofddoelstelling kan, omdat H1 niet gelijk is aan H2, geen zuivere tussenstand gerapporteerd worden. Omdat we nog een half jaar van de einddoelstelling zitten is een inschatting gemaakt op basis van de optelsom FY23/24 H1 + FY22/23 H2.

Periode	Doelstelling per FTE in %	Behaald per FTE in %	Doelstelling in ton CO ₂ /FTE	Werkelijk aantal in ton CO ₂ /FTE	Doelstelling t.o.v. het referentiejaar in ton CO ₂ *	Bereikte besparing t.o.v. FY 18/19 in ton CO ₂
FY 18/19	nvt	nvt	nvt	6,44	nvt	nvt
FY 19/20	2,2%	13,5%	6,30	5,57	36 (30)	227
FY 20/21	4,4%	12,4%	6,15	5,64	73 (69)	252
FY 21/22	6,6%	9,2%	6,01	5,85	109 (97)	173
FY 22/23	15,0%	16,7%	5,47	5,36	247 (260)	283
FY 23/24	20,0%	21,8% (prognose)	5,15	5,04 (prognose)	330 (318)	322 (prognose)

Tabel 4: voortgang doelstellingen bron: emissie-inventaris

De prognose per FTE is gebaseerd op een huidig aantal van 263,5 FTE.

- * Deze getallen zijn gebaseerd op de in FY22/23 H2 herziene footprint berekening van het referentiejaar en moeten leiden tot de hoofddoelstelling van 20% reductie in absolute zin. De getallen tussen haakjes zijn gepland in het Energiemanagement actieplan; deze zijn gebaseerd op het effect van de geplande acties en om die reden niet herzien.

6.1.2 Scope 1, 2 en 3 doelstellingen

Scope 1:

268 ton (1,09 ton/FTE) minder directe CO₂ emissie in FY 23/24 t.o.v. FY 18/19.

De doelstelling voor de scope 1 emissie reductie dient met name te worden gehaald door de omschakeling op elektrische voertuigen. Over het eerste half jaar is daarmee 82,4 ton gereduceerd ten opzichte van dezelfde periode in het referentiejaar. De prognose is dat op ten minste 207 ton reductie over het hele jaar uitgekomen wordt; de doelstelling van 268 ton in scope 1 zal dus naar verwachting niet gehaald worden.

Het wagenpark bestaat op 31-03-24 voor 14,9% uit elektrische voertuigen; de einddoelstelling van 15% is daarmee al vrijwel gehaald.

De verbruikte hoeveelheid brandstof (diesel + benzine) ligt, ondanks 15 auto's meer, in FY23/24 H1 inmiddels 16.911 liter lager dan in FY22/23 H1 en 2.463 liter lager dan in H1 van het referentiejaar. Voor de voortgang van de scope 1 maatregelen wordt verwezen naar bijlage 3.

	FY18/19	FY19/20	FY20/21	FY21/22	FY22/23	FY23/24
Gepland aantal elektrische voertuigen	0	0	2	6	20	30
Werkelijk aantal	0	0	2	8	28	31 (stand H1)
Geplande emissiereductie in scope 1	0	10	34	77	189	268
Werkelijke emissiereductie in scope 1	0	139	127	88	150	207 (prognose)

Tabel 5: Bereikte en te verwachten emissie reductie in scope 1 in ton CO₂e

Scope 2:

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

De tussendoelstelling voor scope 2 is in principe gehaald door de inkoop van groene stroom per 01-01-2023 waarmee de emissie van het kantoor in Capelle is weggevallen.

Ook werd in FY23/24 H1 in Capelle 2.873 kWh minder elektriciteit verbruikt dan in H1 van FY22/23 en 11.478 kWh minder dan in H1 van het referentiejaar.

Het opladen van elektrische voertuigen daarentegen zorgde in FY23/24 H1 voor 68 ton emissie in scope 2. Hierdoor zal de behaalde absolute reductie verder teruglopen tot hooguit 31 ton over geheel FY23/24 (gerekend met FY22/23 H2). Gezien de ontwikkeling van het stroomverbruik door EV kon de reductie over geheel FY23/24 al wel eens volledig teniet gedaan zijn.

Voor de voortgang van de scope 2 maatregelen wordt verwezen naar bijlage 3.

	FY18/19	FY19/20	FY20/21	FY21/22	FY22/23	FY23/24
Geplande netto reductie in scope 2	0	20	35	20	61	40
Werkelijke reductie in scope 2	0	42	31	20	64	31 (prognose)

Tabel 6: Bereikte en te verwachten emissie reductie in scope 2 in ton CO₂e

Scope 3 binnen 2.A.3:

10 ton (0,04 ton/FTE) minder CO₂-emissie in FY 23/24 t.o.v. FY18/19.

De emissie in scope 3 binnen onze eigen footprint ligt in H1 15 ton lager dan in FY 22/23 H1 en 38 ton lager dan in dezelfde periode van het referentiejaar. Dit komt door het sterk afgenomen aantal vluchten. De emissie door zakelijke reizen met privé auto is daarentegen met 1,2 ton toegenomen ten opzichte van de vorige H1 periode.

De voorziene emissiereductie is ruimschoots bereikt.

	FY18/19	FY19/20	FY20/21	FY21/22	FY22/23	FY23/24
Geplande reductie in scope 3	0	0	0	0	10	10
Werkelijke reductie in scope 3	0	46	93	65	69	84 (prognose)

Tabel 7: Bereikte en te verwachten emissie reductie in scope 3 binnen 2.A.3 in ton CO₂e

6.1.3 Scope 3 doelstellingen buiten 2.A.3

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 staat nog steeds ON HOLD wegens het niet kunnen leveren van een EEC in dit kader. TKE werkt hier echter aan en daarom wordt deze actie aangehouden, mede gezien de impact van een EEC.

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.

In de eerste helft van FY23/24 werden 16 refurbished regelaars geleverd. Op een totaal van 100 uitgeleverde regelaars is dat een aandeel van 16%.

Met 6,77 ton per frequentieregelaar leverde dit 108 ton emissiereductie in de keten op.

Kanttekening met betrekking tot de doelstelling:

De subdoelstelling van 80 stuks refurbished regelaars per jaar is gebaseerd op een in 2020 bepaald volume van 800 verkochte frequentieregelaars. Dit blijkt echter in de afgelopen periode slechts tussen de 100 en 200 te liggen.

Bij continuering van deze actie in het nieuwe Energiemanagement-actieplan dient de doelstelling daarom opnieuw geformuleerd te worden.

6.2 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 kan 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 7 m³ per jaar. Dit gegeven is ontleend aan de Milieubarometer, waarin voor een overheidskantoor gemiddeld 7,1 m³ waterverbruik per FTE aangegeven wordt.

7 Samenvatting en conclusie

7.1 Samenvatting

Ten aanzien van de hoofddoelstelling is het beeld na FY23/24 H1 als volgt:

	FY18/19	FY19/20	FY20/21	FY21/22	FY22/23	FY23/24
Geplande reductie per FTE	nvt	2,2%	4,4%	6,6%	15%	20%
Werkelijke reductie per FTE	nvt	13,5%	12,4% ⁹³	9,2%	16,7%	21,8% (prognose)

Tabel 8: Bereikte en te verwachten emissie reductie in % per FTE

In scope 1 ligt de omschakeling naar EV iets voor op de planning. Het brandstofverbruik en daarmee de directe emissie wordt, ondanks het gegroeide wagenpark, nu substantieel teruggedrongen.

In scope 2 is een forse reductie bereikt door de inkoop van groene stroom, die echter in toenemende mate teniet gedaan wordt door het opladen van EV met grijze stroom.

In scope 3 binnen 2.A.3 vond een sterke emissiereductie plaats door afname van het aantal vluchtkilometers.

De stand van zaken ten aanzien van de tussendoelstelling voor FY23/24 is na H1 als volgt:

	FY18/19	FY19/20	FY20/21	FY21/22	FY22/23	FY23/24
Scope 1 doelstelling (ton CO ₂)	0	10	34	77	189	268
Gehaald:	0	139	127	88	150	207 (prognose)
Scope 2 doelstelling (ton CO ₂)	0	20	35	20	61	40
Gehaald:	0	42	31	20	64	31 (prognose)
Scope 3 doelstelling binnen 2.A.3 (ton CO ₂)	0	0	0	0	10	10
Gehaald:	0	46	93	65	69	84 (prognose)

Tabel 9: Bereikte emissie reductie binnen 2.A.3

In scope 3 in de keten buiten 2.A.3:

De EEC actie op roltrappen staat ON HOLD. Er wordt gewacht op een geschikt product.

Er zijn 16 refurbished frequentieregelaars verkocht in FY23/24 H1, dat is 16% van de verkochte regelaars, ruim meer dan de doelstelling van 10%.

7.2 Conclusie

De emissiereductie in scope 1 komt nu op gang doordat in FY23/24 het full year effect van circa 30 EV zich doet gelden, maar de aan het eind van FY23/24 geplande absolute emissiereductie in tonnen zal niet worden gehaald, omdat het wagenpark groeit en het aantal EV nog niet voldoende reductie van het brandstofverbruik teweeg brengt.

Ook in scope 2, waar de EV door opladen met grijze stroom voor een voortdurende toename van de emissie zorgt en helaas ook de conversiefactor per 01-01-2024 met 17,5% is verhoogd (full year effect 25 ton), zal de einddoelstelling niet worden gehaald.

Zorgde de forse emissiereductie in scope 3 in FY22/23 nog voor ruim voldoende compensatie, over FY23/24 zal dit in over FY23/24 niet meer het geval zijn en zal de totale absolute emissiereductie naar verwachting 10 tot 30 ton minder zijn dan de geplande 330 ton (20% van de absolute emissie in het referentiejaar).

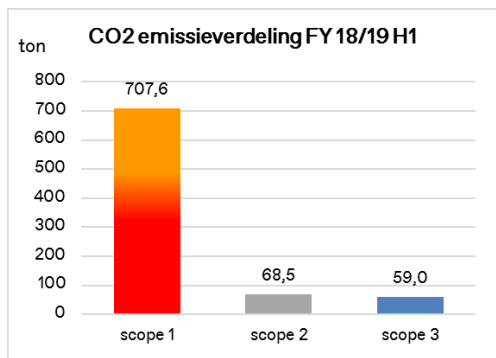
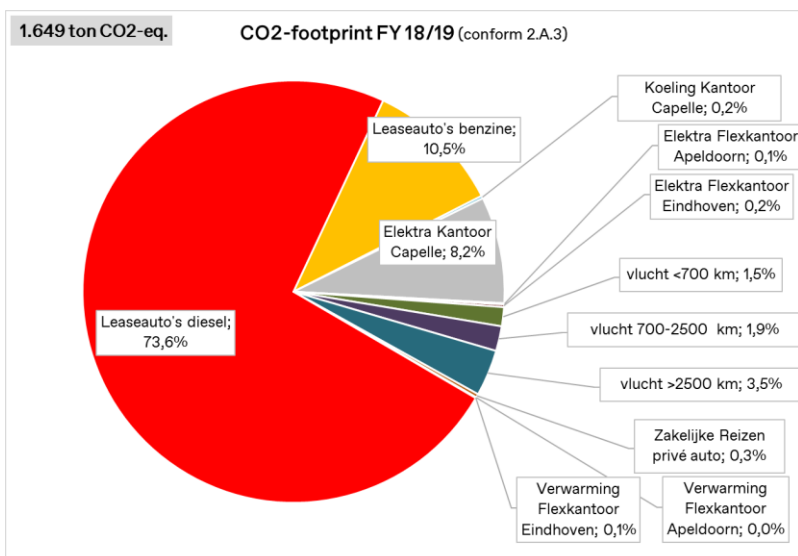
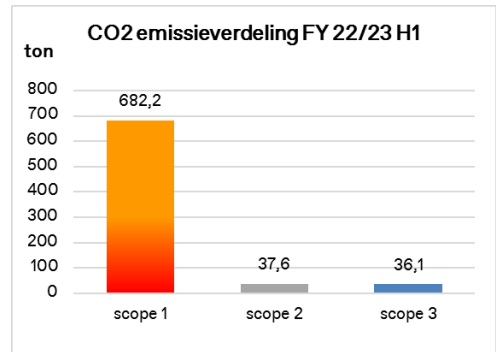
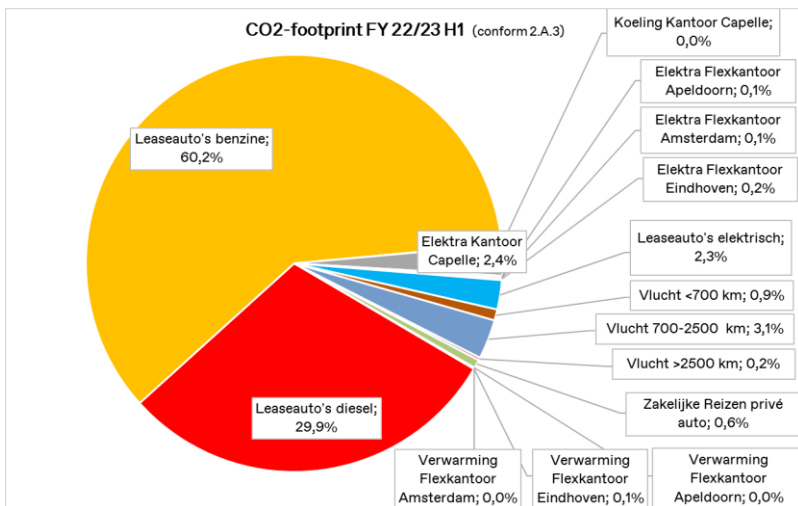
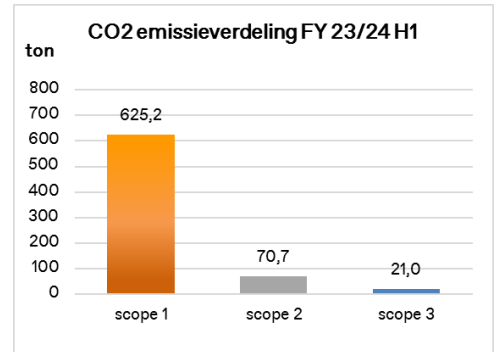
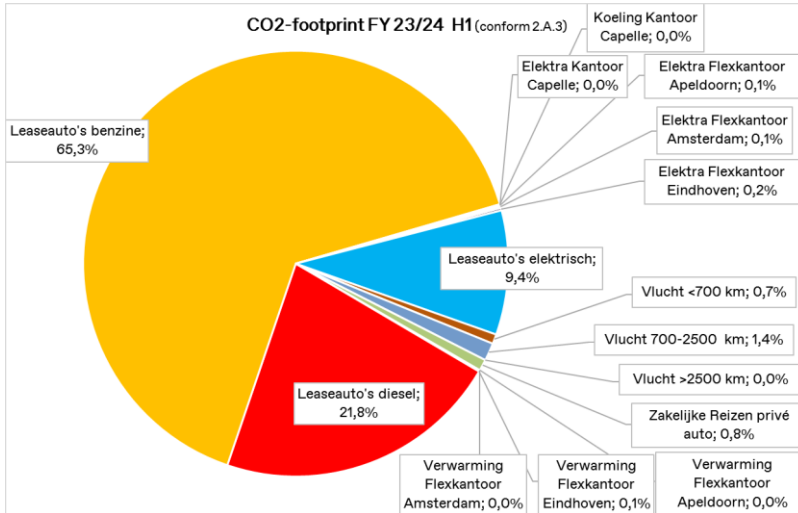
Echter: doordat het aantal FTE sterk toeneemt ziet het er naar uit dat de hoofddoelstelling van 20% reductie per FTE wel zal worden gehaald.

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
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	§ 6.2
q	Uncertainty assessment description and results	§ 6.2
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 ontwikkeling tussen FY22/23 H1 en FY23/24 H1 en ten opzichte van het referentiejaar.



Bijlage 3 Voortgang maatregelen

Maatregelen Scope 1	Impact (ton CO ₂ /jaar)	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	Status
Aanschaf/lease personenauto's op basis van CO ₂ emissiemeting uit de praktijk	30	Fleet manager	doorlopend	In behandeling
Elektrificatie wagenpark	208	Fleet manager	doorlopend	In behandeling
Faciliteiten thuiswerken en online vergaderen	28	Directie	2021	Gereed
CO ₂ -bewustzijn medewerkers vergroten	2	Manager Kwaliteit	doorlopend	In behandeling
Maatregelen Scope 2	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	
Inkoop groene stroom	135	Hoofd Inkoop&Logistiek	2023	Gereed
Optimaliseren Klimaatinstallatie	5	Hoofd Inkoop&Logistiek	periodiek	In behandeling
Erkende maatregelen kantoren	15	Hoofd Inkoop&Logistiek	2020-2023	Gereed
Extra (eigen) oplaadpalen plaatsen en elektriciteitsmeter aanpassen	4	Hoofd Inkoop&Logistiek	2024	In behandeling
Maatregelen Scope 3 binnen 2.A.3	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	
Geen aanvullende acties t.o.v. scope 1				nvt
Maatregelen Scope 3 buiten 2.A.3	Impact	Verantwoordelijke	Tijdsbestek	
Commerciële actie richting roltrapeigenaren (EEC motoren)	278	Manager Roltrappen	Doorlopend vanaf 2022	On Hold
Alternatieve actie voor EEC uitwerken		Hoofd Inkoop&Logistiek	2022	Gereed (echter geen resultaat)
Commerciële actie richting lifteigenaren (refurbishte regelaars)	542	Regiomanagers	Doorlopend vanaf 2022	In behandeling
Onderzoek Stimuleren OV	-	Manager Kwaliteit	2022	Gereed
Onderzoek elektrische fietsen-plan	-	Manager Kwaliteit	2022	Gereed
Initiatieven		Verantwoordelijke	Tijdsbestek	
1. Zuid-Holland Bereikbaar		Manager Kwaliteit	2021 - onbepaald	In behandeling
2. GBC Fascinatio		Hoofd Inkoop&Logistiek	2022 - onbepaald	In behandeling
3. Stichting Nederland CO ₂ neutraal		Manager Kwaliteit	2021 - 2023	Vervallen