



EMISSIE VOORTGANG 2020

Auteur:
Merel Kuiper

Utrecht: september 2020
Betreft: Emissie voortgang 2020
Versie: 1.0

Colofon

Conclusion B.V.
Postbus 85030
3508 AA UTRECHT
NEDERLAND

Herculesplein 80
3584 AA UTRECHT
NEDERLAND

T +31 (0)30 219 38 00
F +31 (0)30 219 38 01
E info@conclusion.nl
W www.conclusion.nl

KVK UTRECHT 16059253

1. Inleiding

Het document wat voor u ligt, betreft de Emissie voortgang over kalenderjaar 2020. Het doel van de Emissie voortgang is controleren of we nog op het juiste pad zitten om de reductiedoelstellingen ten behalen. Deze Emissie voortgang is opgesteld door Merel Kuiper en terug te vinden op www.conclusion.nl.

1.1 Reductiedoelstellingen 2020

Conclusion stelt een keer per drie jaar reductiedoelstellingen vast (2016 tot 2019 en dan tot en met 2022). Deze termijn sluit aan bij de certificeringscyclus van ons milieumanagementsysteem. Daarnaast is de termijn niet te lang zodat de doelstellingen goed beheersbaar zijn en zodat er tijdig kan worden bijgestuurd mocht dit nodig zijn.

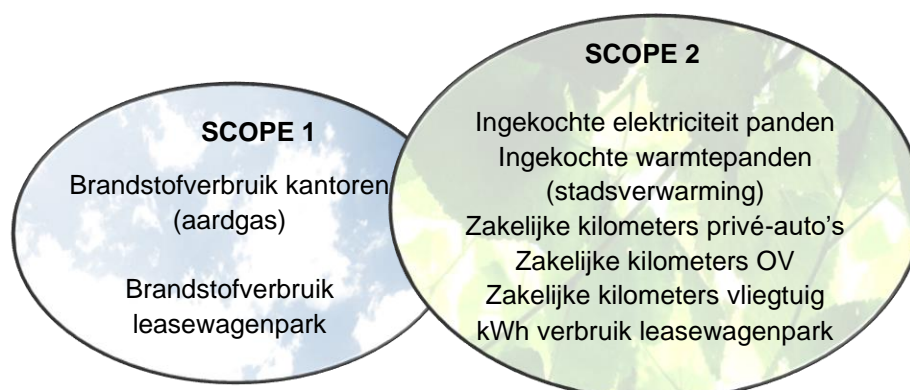
Tabel 1: CO₂ reductiedoelstellingen 2016-2022

Reductiedoelstellingen Scope 1	Reductiedoelstellingen Scope 2	Reductiedoelstelling Scope 1 & 2	Alternatieve brandstoffen
<i>Doelstelling : 14% CO₂ reductie in 2022 ten opzichte van 2016, gerelateerd aan het aantal fte's.</i>	<i>Doelstelling: 5% CO₂ reductie in 2022 ten opzichte van 2016, gerelateerd aan het aantal fte's.</i>	<i>Doelstelling: 12,5% CO₂ reductie in 2022 ten opzichte van 2016, gerelateerd aan het aantal fte's.</i>	<i>In 2020 groeit het aandeel kWh t.o.v. het totale brandstofverbruik van het holding wagenpark met 50% t.o.v. 2019.</i>

1.2 Methode

Deze Emissie voortgang is gebaseerd op de methodiek van de CO₂ Prestatieladder (versie 3.0. juni 2015). De Prestatieladder borduurt voort op het Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol)¹, dat een internationaal erkende stapsgewijze aanpak beschrijft om een CO₂ footprint te berekenen. Het rapport is opgesteld conform de ISO 14064-1:2006. De CO₂-Prestatieladder schrijft net als het GHG Protocol voor (eis 3.A.1.) dat met uitzondering van de koelvloeistoffen alle scope 1 en 2 emissies dienen te zijn opgenomen in een CO₂ Footprint.

Figuur 1: Visual emissies in scope voor Conclusion



Voor deze Emissie voortgang kunnen wij alvast rapporteren over de volgende emissies:

- Brandstofgebruik leasewagenpark (tot en met kalendermaand augustus)
- kWh verbruik leasewagenpark (tot en met kalendermaand augustus)

¹ Informatie over het Greenhouse gas Protocol is te vinden op www.ghgprotocol.org

2. Resultaten

Conclusion heeft in 2020 in door het brandstof en kWh verbruik van het leasewagenpark tot nu toe 1857 ton CO₂ geëmitteerd, berekent conform de emissiefactoren van op www.co2emissies.nl. In paragraaf 2.1 worden de resultaten in meer detail besproken.

2.1 CO₂ emissies leasewagenpark in 2020

Conclusion heeft tot en met augustus 2020 door het brandstof en kWh verbruik van het leasewagenpark 1857 ton CO₂ geëmitteerd. Van deze 1857 ton CO₂ emissie is 1686 ton het gevolg van directe emissies (scope 1). De overige 171 ton is het gevolg van indirecte emissie (scope 2). Simpel gezegd: 1686 ton is het gevolg van verbranding van fossiele brandstoffen en 171 ton is het gevolg van kWh verbruik van het leasewagenpark.

Historisch gezien wordt het grootste deel van de emissie van Conclusion veroorzaakt door mobiliteit (2019: 85%) Daarvan is het grootste gedeelte van de uitstoot door mobiliteit in scope 1 is toe te schrijven aan het leasewagenpark (2019: 96,8%). Het elektriciteitsgebruik van de kantoren was verantwoordelijk voor het merendeel (2019: 67%) van de scope 2 emissie. 20,4% van de scope 2 emissies wordt veroorzaakt door kWh van het leasewagenpark. Het analyseren van de emissies van het leasewagenpark over 2020 geeft dus een significant inzicht in de totale CO₂ footprint over een het hele kalenderjaar.

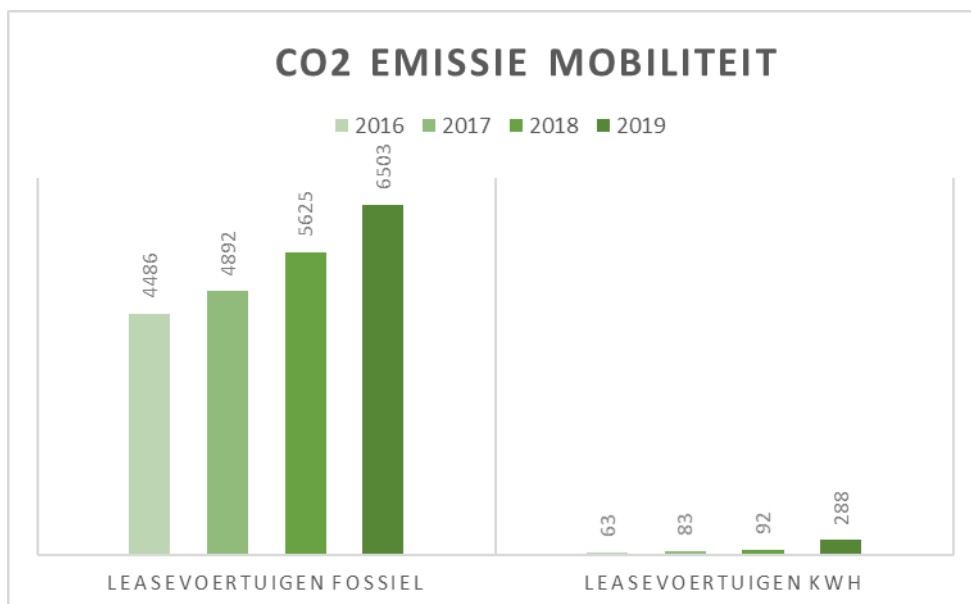
2.2 CO₂ emissies 2020 versus 2016

Paragraaf 3.2 geeft een vergelijk weer van het jaar waarop deze Emissie voortgang betrekking heeft (2020) met het basisjaar (2016).

Emissie 2016

Conclusion heeft in 2016 in scope 1 en 2 in totaal 5549 ton CO₂ geëmitteerd. Van deze 5549 ton CO₂ emissie is 4565 (82%) ton het gevolg van directe emissies (scope 1). De overige 984 (18%) ton is het gevolg van indirecte emissie (scope 2). Het grootste deel (85,4%; 4737,41 ton CO₂) van de CO₂ emissie van Conclusion in 2016 wordt veroorzaakt door mobiliteit. Het grootste gedeelte van de uitstoot door mobiliteit is toe te schrijven aan het leasewagenpark (4549,44 ton CO₂).

Grafiek 1: Absolute CO₂ emissie leasewagenpark 2019 ten opzichte van 2016



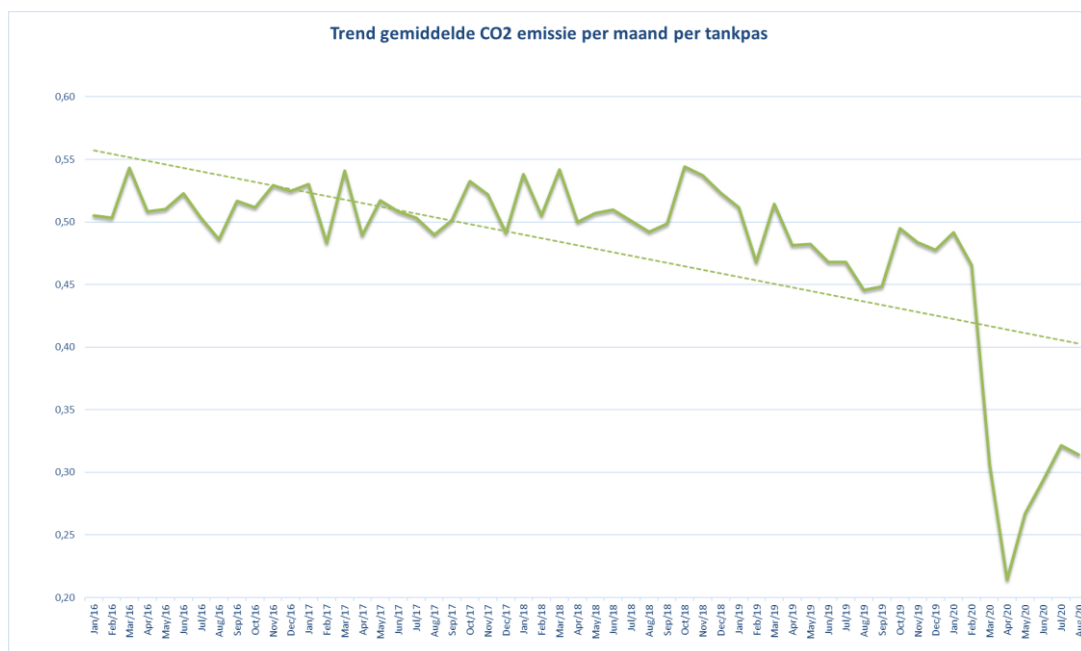
Emissie 2020 tot nu toe

Conclusion heeft in 2020 in door het brandstof en kWh verbruik van het leasewagenpark tot nu toe 1857 ton CO₂ geëmitteerd. Van deze 1857 ton CO₂ emissie is 1686 ton het gevolg van directe emissies (scope 1). De overige 171 ton is het gevolg van indirecte emissie (scope 2). Simpel gezegd: 1686 ton is het gevolg van verbranding van fossiele brandstoffen en 171 ton is het gevolg van kWh verbruik van het leasewagenpark.

Bedrijfs- onderdeel	Subbedrijfs- onderdeel	Subsubbedrijfs onderdeel	Emissiebron	CO₂-uitstoot 2016	CO₂-uitstoot 2020
Mobiliteit	Leasevoertuigen	Conventioneel en full electric	Benzine	1325	1263
			Diesel	3155	423
			LPG	6	0
			KWh	63	171

Emissie per tankpas

De reductiedoelstellingen zoals in paragraaf 1.2 benoemd, zijn gerelateerd aan het aantal fte. Om de werkelijke voortgang te meten, wordt de CO₂ emissie gerelateerd aan het aantal fte. Omdat er ten tijde van het schrijven van dit voortgangsrapport nog geen fte cijfer over kalenderjaar 2020 bekend is zal er voor juiste vergelijking tussen 2016 en 2020 gekeken worden naar de gemiddelde CO₂ emissie per tankpas per maand. Hier komt de volgende grafiek uit:



Zoals uit de grafiek blijkt is de dalende lijn die vanaf 2016 aanwezig is ook in 2020 voortgezet. Sterker nog er vindt in maart-april 2020 een hele sterke daling plaats van meer dan 50%. Deze daling is toe te schrijven aan de coronamaatregelen die vanaf 13 maart 2020 van kracht zijn waarbij geldt werk vanuit huis tenzij...

3. Conclusie

Op basis van de tot nu toe bekende data is er is geen reden om aanvullende maatregelen te nemen. Verwacht wordt dat de gestelde reductiedoelstelling wordt behaald.