

CO₂-Beleid

Rapportage 2022

Ground Transportation Systems Netherlands B.V.

Opgesteld op: 16 september 2023

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	2
1 INLEIDING	3
1.1 LEESWIJZER.....	3
2 ENERGIEBEOORDELING	4
2.1 CONTROLE OP INVENTARISATIE VAN EMISSIES	4
2.2 IDENTIFICATIE GROOTSTE VERBRUIKERS.....	4
2.3 TRENDS IN ENERGIEVERBRUIK EN VOORTGANG CO ₂ -REDUCTIE	5
2.4 VERBETERPOTENTIEEL	6
3. EMISSIE-INVENTARIS RAPPORT	7
3.1 VERANTWOORDELIJKE	7
3.2 BASISJAAR EN RAPPORTAGE.....	7
3.3 AFBAKENING.....	7
3.4 DIRECTE- EN INDIRECTE GHG-EMISSIES	7
3.4.1 <i>Berekende GHG-emissies</i>	7
3.4.2 <i>Projecten met gunningvoordeel</i>	8
3.4.3 <i>Verbranding biomassa</i>	8
3.4.4 <i>GHG-verwijderingen</i>	8
3.4.5 <i>Uitzonderingen</i>	8
3.4.6 <i>Invloedrijke personen</i>	8
3.4.7 <i>Toekomst</i>	8
3.4.8 <i>Significante veranderingen</i>	8
3.5 KWANTIFICERINGSMETHODEN	8
3.6 EMISSIEFACTOREN	8
3.7 ONZEKERHEDEN	9
3.8 UITSLUITINGEN	9
3.9 VERIFICATIE	9
3.10 RAPPORTAGE VOLGENS ISO 14064-1	9
3 STRATEGISCH PLAN SCOPE 3	11
3.1 SIGNIFICANTE SCOPE 3 EMISSIES.....	11
3.1.1 KWALITATIEVE SCOPE 3 ANALYSE.....	11
3.1.2 KWANTITATIEVE SCOPE 3 ANALYSE.....	11
3.1.3 KETENANALYSE(S)	12
3.2 REDUCTIESTRATEGIE SCOPE 3	12
3.2.1 INVENTARISATIE REDUCTIESTRATEGIEËN	12
3.2.2 KETENPARTNERS.....	13
4 DOELSTELLINGEN	14
4.1 VERGELIJKING MET SECTORGENOTEN	14
4.2 HOOFDDOELSTELLING.....	14
5 VOORTGANG CO₂-REDUCTIE	15
5.1 FOOTPRINT 2022	15
5.2 SCOPE 3	16
6 PARTICIPATIE SECTOR- EN KETENINITIATIEVEN	17
6.1 ACTIEVE DEELNAME	17

6.2	LOPENDE INITIATIEVEN	17
BIJLAGE A	 INVENTARISATIE SECTOR- EN KETENINITIATIEVEN	18
COLOFON	22

1 | Inleiding

In dit document worden de scope 1, 2 en 3 CO₂-reductiedoelstellingen van Ground Transportation Systems Netherlands (idem: GTS NL) gepresenteerd en de voortgang van de CO₂-reductie beoordeeld. Voorafgaand hieraan is de CO₂-footprint voor scope 1 en 2 opgesteld conform ISO 14064-1 en het GHG-protocol.

Voor het bepalen van de CO₂-reducerendemaatregelen die binnen GTS NL toegepast kunnen worden, is eerst een inventarisatie van mogelijke reductiemaatregelen uitgevoerd. Deze inventarisatie is als apart tabblad opgenomen in het Excel bestand 'CO₂ reductieplan voortgang 2021'. Aan de hand van de maatregelen die voor GTS NL relevant zijn, is vervolgens het CO₂-Reductieplan opgesteld. Hierin worden de reductiedoelstellingen en de daarbij behorende maatregelen beschreven.

In hoofdstuk 2 van dit document wordt de energiebeoordeling beschreven waarin een analyse is uitgevoerd over de voortgang in CO₂-reductie en mogelijke verbeterpunten. Het strategisch plan voor scope 3 is beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 worden vervolgens de doelstellingen beschreven. Het concrete plan van aanpak en de status van de uit te voeren maatregelen is weergegeven in hoofdstuk 5.

Dit reductieplan is opgesteld in overleg met en met goedkeuring van het management. De voortgang in (sub)doelstellingen en maatregelen wordt ieder half jaar beoordeeld.

1.1 Leeswijzer

Dit document is ter onderbouwing van de eisen van de CO₂-Prestatieladder. Per hoofdstuk wordt een eis behandeld. Hieronder een leeswijzer.

Hoofdstuk in dit document	Eis in de CO ₂ -Prestatieladder
Hoofdstuk 2: Energiebeoordeling	2.A.3
Hoofdstuk 3: Strategisch plan scope 3	5.B.1
Hoofdstuk 4: Doelstellingen	3.B.1
Hoofdstuk 5: Voortgang CO ₂ -reductie	3.B.1
Hoofdstuk 6: Participatie sector- en keteninitiatief	3.D.1 en 3.D.2
Bijlage A	1.D.1

2 | Energiebeoordeling

Het doel van deze energiebeoordeling is de huidige en de historische energieverbruiken van GTS NL in kaart te brengen. Deze beoordeling geeft minimaal 80% van de energiestromen weer. Zo zijn door deze analyse de grootste verbruikers geïdentificeerd en kan daar individueel op gestuurd worden. Daardoor kunnen de belangrijkste processen die bijdragen aan CO₂-uitstoot effectief aangepakt worden. De achterliggende brongegevens zijn terug te vinden vanuit het Excel document 'CO₂-footprint en voortgang GTS NL' energieverbruiken'.

2.1 Controle op inventarisatie van emissies

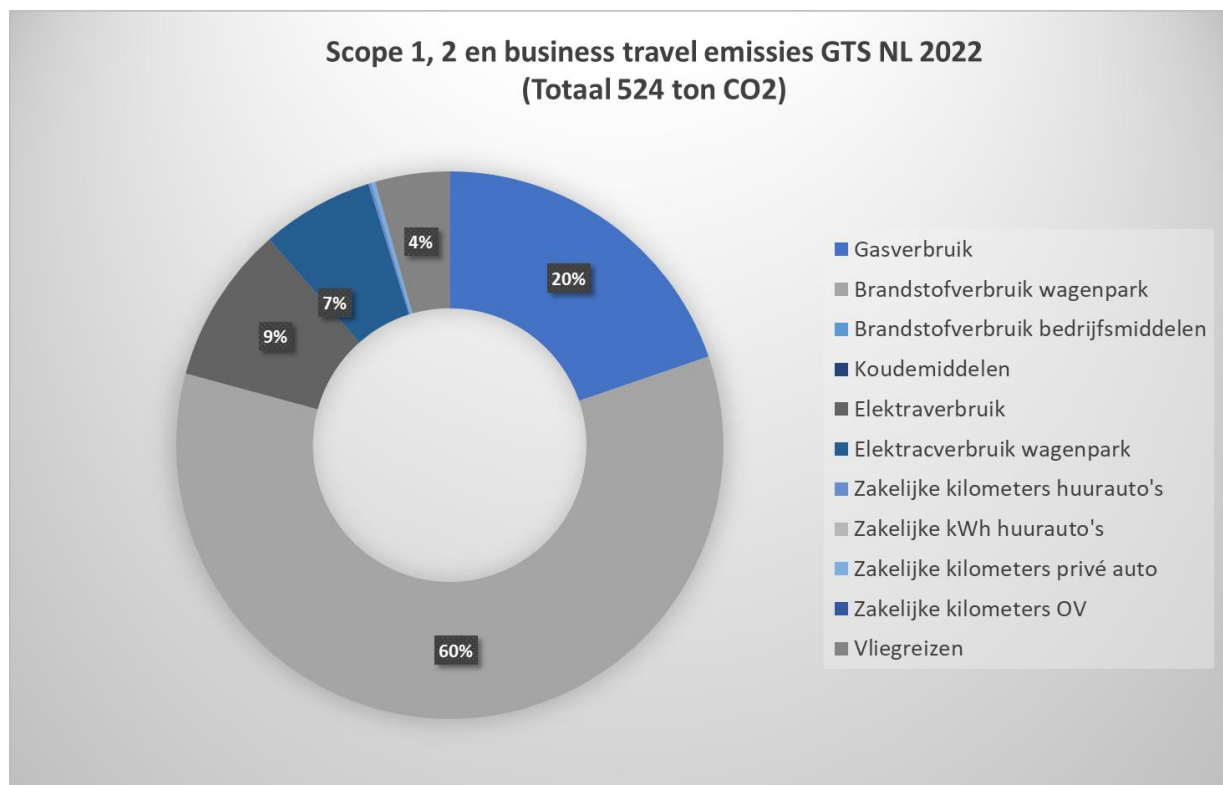
Een onafhankelijke controle op de emissie-inventarisatie wordt gelijktijdig uitgevoerd met de interne audit en wordt in het interne audit rapport opgenomen.

2.2 Identificatie grootste verbruikers

Ground Transportation Systems Netherlands beschikt over 1 locatie in Huizen. Daarbij worden nog vier locaties gehuurd als testcentrum en magazijn. Dit zijn de Lekstraat, Westland, Ridderkerk en Energieweg. Voor alle locaties samen is een footprint opgesteld.

De 95% grootste emissiestromen in 2022 van GTS NL zijn:

- ✓ Wagenpark (benzine, diesel) 60%
- ✓ Gasverbruik 20%
- ✓ Elektraverbruik - vestiging 9%
- ✓ Elektraverbruik – wagenpark 7%



Afbeelding 1 | CO₂-uitstoot GTS NL naar categorieën

2.3 Trends in energieverbruik en voortgang CO₂-reductie

Op basis van de energieverbruiken in 2022 en voorgaande jaren zijn per categorie een aantal trends vast te stellen

	2018	2021	2022
Scope 1			
Gasverbruik	100	111	84
Wagenpark (Lease) - Diesel	100	65	59
Wagenpark (Lease) - Benzine	100	8	6
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen (diesel)	100	0	-

Scope 2			
Elektraverbruik - grijze stroom	100	117	103
Elektraverbruik - groene stroom	100	74	72
Elektraverbruik wagenpark - grijze stroom	100	425	695
	100	84	85

Scope 3 Business travel			
Wagenpark (Huur - brandstof onbekend)	100	25	15
Wagenpark (Huur - elektrisch)	100	200	100
Zakelijke kilometers privé auto's	100	15	16
Zakelijke kilometers openbaar vervoer	100	9	13
Vliegreizen < 700	100	28	111
Vliegreizen 700-2500	100	18	43
Vliegreizen >2500	100	-	73
	100	16	51

Gasverbruik

In 2021 is er minder gas verbruikt dan in het referentiejaar 2018. Dit komt niet alleen doordat de winter van 2022 minder koud was, maar ook doordat de binnentemperatuur structureel lager is ingesteld.

Wagenpark

In 2022 is er significant minder fossiele brandstof getankt door het wagenpark. En dat komt met name door dat het aantal elektrische wagens is toegenomen. Het aantal kWh dat door het wagenpark is geladen laat dan ook een duidelijke toename zien.

Elektra

In 2022 is er in totaal 589 duizend kWh aan stroom verbruikt. Hiervan was de opdeling als volgt:

- Grijs gebouwen: 16%
- Groen gebouwen: 73%
- Grijs wagenpark: 11%

Zakelijke reizen

Tijdens zakelijke reizen wordt (aaneensluitend) van een of meerdere vormen van personenvervoer gebruik gemaakt. Welke vervoerwijze wordt gebruikt wordt deels bepaald door beleid, maar is ook afhankelijk van de reiskenmerken (locaties, reistijd).

Deze categorie is in 2022 ten opzichte van het 2021 sterk gegroeid. Met name de vliegreizen <700 km zijn zeer toegenomen.

De voortgang op de reducties per emissiestroom wordt in hoofdstuk 5 verder toegelicht.

2.4 Verbeterpotentieel

Qua omvang in CO₂-uitstoot vergeleken ligt het grootste verbeterpotentieel bij het wagenpark. Het verbruik van diesel is met name door de bedrijfsauto's dominant. Elektrificatie en/of een thuiswerkbeleid (zoals in 2021) draagt aantoonbaar bij aan minder verbruik en uitstoot van brandstoffen.

In het aardgasverbruik wordt een deel van de ontwikkeling bepaald door de weersomstandigheden. Reductie van deze energiestroom moet dan ook worden gezocht in de toepassing van alternatieve bronnen voor de verwarming van de gebouwen. Zoals het toepassen van technieken als warmtepompen en infrarood.

Bij het zakelijke reizen is met name op de vliegreizen < 700 km nog ruimte om te kiezen voor alternatieve, minder uitstoot veroorzakende, vervoerswijzen zoals internationale treinverbindingen en (elektrische) auto. Het gebruik van OV naar en van de vestiging in Huizen wordt wel belemmerd door het ontbreken van een treinverbinding.

Voor de langere afstanden is digitaal confereren en samenwerken een alternatief dat per voorkomen vliegreis leidt tot aanzienlijke CO₂-reductie. Daarnaast is er een ontwikkeling om bij huurauto's te kiezen voor elektrische auto's. Dit draagt niet bij aan het verminderen van het reizen maar wel aan het verlagen van de footprint.

3. Emissie-inventaris rapport

3.1 Verantwoordelijke

De verantwoordelijke voor de stuurcyclus CO₂-reductie alsmede alle activiteiten die hieraan gekoppeld zijn, zoals het behalen van de doelstellingen, is Jean-Philippe de Rek, Managing Director.

3.2 Basisjaar en rapportage

Dit rapport betreft het jaar 2022; het jaar 2018 dient daarbij als referentiejaar voor de CO₂-reductiedoelstellingen.

3.3 Afbakening

GTS NL was onder de naam Thales Transportation Systems onderdeel van Thales Nederland. In afwachting van de voorgenomen verkoop aan Hitachi Rail is Thales Transportation Systems vanaf 1 oktober 2022 omgezet naar de naam Ground Transportation Systems Netherlands B.V. (met zelfde KvK nummer). Dit dossier gaat over GTS NL, met locaties in Huizen, Ridderkerk en Amsterdam. Alle overige bedrijven binnen Thales Nederland vallen onder het CO₂ prestatieladdercertificaat van Thales Nederland B.V. Alle overige bedrijven binnen de Thales Group zijn uitgesloten op grond van onvoldoende financiële of operationele zeggenschap. Dat geldt per 1 januari 2023 ook voor de overige bedrijven van Hitachi Rail.

3.4 Directe- en indirecte GHG-emissies

In dit hoofdstuk worden de berekende GHG-emissies toegelicht.

3.4.1 Berekende GHG-emissies

De directe- en indirecte GHG-emissies van GTS NL bedroeg in 2022 524 ton CO₂. Hiervan werd 415 ton CO₂ veroorzaakt door directe GHG-emissies (scope 1), 84 ton CO₂ door indirecte GHG-emissies (scope 2) en 25 ton CO₂ door Business travel.

Scope 1	omvang	eenheid	emissiefactor	ton CO ₂
Gasverbruik	49.618	m ³	2085	103,5
Wagenpark (Lease) - Diesel	92.881	liters	3262	303,0
Wagenpark (Lease) - Benzine	3.053	liters	2784	8,5
Wagenpark (Lease) - LPG	28	liters	1798	0,0
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen (diesel)		liters	3262	-
Koudemiddelen		kg	divers	-
Totaal scope 1				415

Scope 2	omvang	eenheid	emissiefactor	ton CO ₂
Elektraverbruik - grijze stroom	93.252	kWh	523	48,8
Elektraverbruik - groene stroom	429.113	kWh	0	-
Elektraverbruik wagenpark - grijze stroom	66.744	kWh	523	34,9
Totaal scope 2				84

Scope 3 Business travel	omvang	eenheid	emissiefactor	ton CO ₂
Wagenpark (Huur - brandstof onbekend)	4.700	km's	193	0,9
Wagenpark (Huur - elektrisch)	-	km's	104	-
Zakelijke kilometers privé auto's	6.308	km's	193	1,2
Zakelijke kilometers openbaar vervoer	4.184	km's	2	0,0
Vliegvluchten < 700	56.330	km's	234	13,2
Vliegvluchten 700-2500	24.947	km's	172	4,3
Vliegvluchten >2500	35.339	km's	157	5,5
Totaal business travel				25

Totaal scope 1,2 en business travel				524
--	--	--	--	------------

Tabel 2 | CO₂-uitstoot 2022 (in tonnen CO₂)

3.4.2 Projecten met gunningvoordeel

In 2022 was er één project met gunningvoordeel actief; het project GAST-NL, opgestart in april 2020.

De CO₂-emissie over 2022 is berekend op 1,24 ton CO₂ en betrof een aantal afleveringen per auto en stroom- en gasverbruik op de vestiging. Er worden geen specifieke reductiedoelstellingen op dit project toegepast.

3.4.3 Verbranding biomassa

In het jaar van deze rapportage vond geen verbranding van biomassa plaats bij GTS NL.

3.4.4 GHG-verwijderingen

Er heeft in het jaar van deze rapportage geen broeikasgasverwijdering of compensatie plaatsgevonden bij GTS NL.

3.4.5 Uitzonderingen

Er zijn geen noemenswaardige uitzonderingen te noemen op het GHG Protocol.

3.4.6 Invloedrijke personen

Binnen GTS NL zijn geen individuele personen te benoemen die een dermate invloed op de CO₂ footprint hebben, dat gedragsverandering van deze individuele persoon alleen al zou zorgen voor een significante verandering in de CO₂ footprint.

3.4.7 Toekomst

De emissies in de paragrafen hierboven zijn vastgesteld voor het jaar 2022. De verwachting is dat deze emissies in het komende jaar niet aan grote verandering onderhevig zullen zijn. Wel zal, gezien de doelstellingen van GTS NL, de CO₂-uitstoot de komende jaren dalen.

3.4.8 Significante veranderingen

Zoals in paragraaf 3.2 beschreven geldt 2018 als basisjaar. In 2022 hebben er geen significante veranderingen plaatsgevonden in de berekeningswijze van de verbruiken en de CO₂-uitstoot.

3.5 Kwantificeringsmethoden

Voor het kwantificeren van de CO₂-uitstoot is gebruik gemaakt van een voor GTS NL op maat gemaakt model. In het model kunnen alle verbruiken worden ingevuld. Bij de kwantificering van CO₂-emissies is zoveel als mogelijk uitgegaan van geregistreerde volume-eenheden van de gebruikte brandstoffen. De omrekening van volume naar emissiewaarden is eenduidig en geeft de meest betrouwbare vergelijking.

In die situaties waar geen volume-eenheden van brandstoffen beschikbaar waren, is gebruik gemaakt van de meest betrouwbare informatie die beschikbaar was. In het geval van zakelijke reizen met privéauto of openbaar vervoer en vliegreizen is gerekend met afgelegde kilometers.

3.6 Emissiefactoren

Voor de inventarisatie van de CO₂-uitstoot van GTS NL over het jaar 2022 zijn de emissiefactoren van CO₂emissiefactoren.nl gehanteerd volgens de versie van januari 2022.

3.7 Onzekerheden

De gepresenteerde resultaten moeten worden gezien als de beste inschatting van de werkelijke waarden. Bijna alle gebruikte gegevens voor de berekening van de CO₂ footprint zijn gebaseerd op facturen en/of werkelijk gemeten aantallen. Hierdoor is de onzekerheidsmarge zeer gering. Er zijn nog wel enkele onzekerheden. Deze worden onderstaand omschreven:

1. Gas en Elektra; voor de locaties Ridderkerk, Lekstraat en Westland waren deze gegevens niet beschikbaar – de panden worden gehuurd. Er is uitgegaan van een standaard verbruik per m² voor gas en voor elektra. Deze is voor alle jaren opgenomen. Omdat niet zeker is of het hier om groene stroom of grijze stroom gaat, gaan wij momenteel nog uit van grijze stroom.
2. Een aantal auto's uit het wagenpark worden (bij)geladen met elektriciteit. Wanneer dit gebeurt via de tankpas worden de geladen kWh geregistreerd. Indien dit op een andere wijze gebeurt niet. Daarnaast is onbekend wat de herkomst is van alle geladen kWh. Omdat deze niet aantoonbaar is, wordt deze hoeveelheid elektriciteit als grijze stroom beschouwd.
3. De medewerkers van GTS NL maken gebruik van het vliegtuig. Er is een registratie met totaal afgelegde kilometers door de lucht, echter deze wordt gebaseerd op de plaatsnamen en niet op de werkelijke locaties van de luchthavens waardoor de geregistreerde kilometers iets kunnen afwijken van de werkelijkheid.
4. Voor zakelijke reizen maken medewerkers van GTS NL gebruik van privéauto's. De gedeclareerde kilometers kunnen afwijken van de werkelijkheid.

3.8 Uitsluitingen

In Handboek 3.1 is de rapportage van de CO₂-emissie-inventaris over alle broeikasgassen, uitgedrukt in CO₂-equivalenten nog niet verplicht. Het is dus niet vereist overige gassen, niet zijnde CO₂ (CH₄, N₂O, HFC's, PFC's en SF₆) die vrijkomen bij operaties van het bedrijf, mee te nemen in de emissie-inventaris. Dit geldt ook voor koudemiddelen (refrigerants). Echter, de emissies die vrijkomen door het gebruik van koudemiddelen bij GTS NL kunnen zo groot zijn, dat zij wel worden meegenomen in de CO₂-Footprint.

3.9 Verificatie

De emissie-inventaris van GTS NL is niet geverifieerd.

3.10 Rapportage volgens ISO 14064-1

Dit rapport is opgesteld volgens de eisen uit ISO 14064-1, paragraaf 7. In Tabel 2 is een kruistabel gemaakt van de onderdelen uit ISO 14064-1 en de hoofdstukken in het rapport.

ISO 14064-1	§ 7.3 GHG-report content	Beschrijving	Hoofdstuk rapport
A	A	Reporting organization	2
B	B	Person responsible	3.1
C	C	Reporting period	3.2
D, E	D	Organizational boundaries	3.3
F	E	Direct GHG emissions	3.4
G	F	Combustion of biomass	3.4
H	G	GHG removals	3.4
I	H	Exclusion of sources or sinks	3.4
J	I	Indirect GHG emissions	3.4
K	J	Base year	3.2
L	K	Changes or recalculatons	3.4
M, T	L	Methodologies	3.5
N	M	Changes to methodologies	3.6
O	N	Emission or removal factors used	3.6
P, Q	O	Uncertainties	3.7
R	P	Statement in accordance with ISO 14064-1	3.10
S	Q	Verification	3.9

Tabel 3 | Kruistabel ISO 14064-1

3 | Strategisch plan scope 3

Ground Transportation Systems Netherlands vindt het belangrijk om inzicht te verkrijgen in haar belangrijkste scope 3 emissies. Om dit inzicht te verkrijgen is er een kwalitatieve en kwantitatieve dominantie analyse uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden hieronder weergegeven. Tevens wordt er een strategie geformuleerd om deze scope 3 emissies te reduceren.

3.1 Significante scope 3 emissies

Aan de hand van zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve scope 3 analyse zijn de emissies in de keten van GTS NL in kaart gebracht.

3.1.1 Kwalitatieve scope 3 analyse

Op basis van een indeling in Product-Marktcombinaties en de kwalitatieve benoeming van de grootte van invloed en mogelijkheden die GTS NL op de verschillende Product-Marktcombinaties heeft, is een dominantieanalyse uitgevoerd.

De uitkomst van de dominantieanalyse van GTS NL geeft aan dat de productmarktcombinatie (PMC) poortjes & validators de grootste bijdrage levert aan de scope 3 emissies van het bedrijf. Binnen deze PMC is qua omvang en de mate van potentiële invloed de volgende rangorde van materiële/relevante scope 3 emissies vastgesteld:

1. Up- en downstream transport
2. Woon-werkverkeer
3. Aangekochte goederen en diensten
4. Verbruik verkochte producten
5. Productieafval
6. End-of-life verwerking

3.1.2 Kwantitatieve scope 3 analyse

Aan de hand van de 15 GHG-genererende categorieën voor scope 3 is voor 2021 een kwantitatieve analyse opgesteld. Bij deze kwantitatieve analyse is ook per categorie een inventarisatie gemaakt van welke ketenpartners betrokken zijn en welke reductiemogelijkheden er zijn (zie Excel-bestand 'GTS NL Scope 3 analyses 2022'). De resultaten van de meest significante scope 3 categorieën voor GTS NL:

	AANWEZIG BINNEN KETEN ja/nee/n.v.t.	AFGEDEKT IN SCOPE 1/2 ja/nee	PROJECT GERELATEERD ja/nee	OMVANG IN CO ₂ (ton)	BEÏNVLOEDBAAR ja/matig/nee	RANKING
UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIONS						
1 Aangekochte goederen en diensten	ja	nee	ja	18.521	matig	1
2 Kapitaal goederen	nvt					
3 Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2)	nvt					
4 Upstream transport en distributie	ja	nee	nee	81	matig	4
5 Productieafval	ja	nee	nee	17	matig	5
6 Zakelijk reizen (niet in scope 1 of 2)	nee	ja				
7 Woon-werkverkeer	ja	nee	nee	908	matig	2
8 Upstream geleaste activa	nee					
DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIONS						
9 Downstream transport en distributie	ja	nee	ja	746	ja	3
10 Ver- of bewerken van verkochte producten	nvt					
11 Gebruik van verkochte producten	ja	nee	ja		matig	
12 End-of-life verwerking van verkochte producten	ja	nee	ja		matig	
13 Downstream geleaste activa	nvt					
14 Franchisehouders	nvt					
15 Investerings	nvt					

Tabel 4 | Scope 3 emissies 2022

Kenmerkend is de grote omvang van de vastgestelde CO₂-emissies, zeker in vergelijking met de scope 1 en 2 CO₂ emissies van GTS NL, alsmede de matige mate van invloed die GTS NL heeft op de meeste van deze categorieën. De specialistische aard van de

benodigde goederen en diensten in combinatie met eisen en wensen vanuit de klanten maakt dat de ruimte om invloed uit te oefenen vaak beperkt wordt. Ook is vastgesteld dat het kwantitatieve inzicht niet volledig is.

3.1.3 Ketenanalyse(s)

GTS NL heeft in 2022 conform de voorschriften van de CO₂-Prestatieladder onderwerpen moeten kiezen voor twee ketenanalyses. Er diende één ketenanalyse te worden gemaakt voor één van de twee meest materiële emissies en één andere ketenanalyse voor een van de zes meest materiële emissies uit de rangorde. Beide ketenanalyses zijn in 2022 uitgevoerd.

Voor de eerste ketenanalyse is door GTS NL gekozen om het onderwerp Logistiek te analyseren aan de hand van up- en downstreamprestaties over 2021. Deze analyse heeft geleid tot een nadere analyse van In-night delivery en meer inzicht in de omvang in CO₂.

Voor de tweede ketenanalyse heeft GTS NL gekozen om een nadere analyse uit te voeren van het woon- werkverkeer. Dit mede omdat de uitkomsten van deze analyse toepasbaar kunnen zijn op het gehele bedrijf, en het bedrijf een redelijke mate van invloed heeft op dit personenverkeer. Daarbij is gebruik gemaakt van een eind 2021 uitgevoerde mobiliteit enquête onder de werknemers. De uitkomsten van de analyse vormen input voor het verder vormgeven van het mobiliteitsbeleid van GTS NL in de komende jaren.

Tijdens de initiële certificering voor het CO₂-Bewust certificaat eind 2022 is vastgesteld dat GTS NL in de categorie 'klein' valt en derhalve voor de CO₂-Prestatieladder één ketenanalyse voldoet. In 2023 zijn voorsnog beide ketenanalyses voortgezet.

3.2 Reductiestrategie scope 3

Voordat er een strategie geformuleerd werd, is er aan de hand van de 15 GHG-categorieën een analyse uitgevoerd over de mogelijkheden die GTS NL heeft om de up- en downstream emissies te beïnvloeden, inclusief de betrokken ketenpartners. De resultaten van deze analyse zijn terug te vinden in 'GTS NL Scope 3 analyses 2022'. In de volgende paragrafen wordt beschreven voor welke strategie er uiteindelijk is gekozen om de scope 3 emissies te beïnvloeden en te reduceren.

3.2.1 Inventarisatie reductiestrategieën

Op basis van de kwantitatieve analyse is er gekeken naar strategieën en bijbehorend autonome acties, om de CO₂ emissie in de keten te verminderen.

GTS NL kiest ervoor om zich enerzijds te focussen op haar logistieke processen, door het monitoren van de prestaties, het deelnemen aan (kennis)initiatieven, en het contact zoeken met haar logistieke ketenpartners. Daarbij is een kwantitatieve doelstelling geformuleerd die zich richt op het reduceren van de CO₂-emissie in het up- en downstream transport.

Anderzijds kiest GTS NL ervoor om zich te focussen op de mobiliteit van medewerkers, daar waar haar invloed in de keten aanwezig is. Daarbij is een kwantitatieve doelstelling geformuleerd die zich richt op het reduceren van de CO₂-emissie in het woon-werk verkeer. Deze doelstellingen zijn opgenomen in hoofdstuk 4 'Doelstellingen'.

3.2.2 Ketenpartners

In deze paragraaf worden de belangrijkste ketenpartners van GTS NL benoemd die betrokken zullen worden bij het realiseren van de scope 3 doelstellingen. Deze ketenpartners zullen benaderd worden om informatie met betrekking tot CO₂-reductie in de keten of het bedrijf aan te leveren.

Ketenpartner	Type aan te leveren gegevens
Transporteurs	vervoersprestaties (km's, CO ₂)
Medewerkers	Woon-werkverkeer (vervoerwijze, frequentie, locaties)

4 | Doelstellingen

Aan de hand van voorgaande hoofdstukken wordt bepaald of de reeds opgestelde doelstellingen nog steeds actueel zijn, of dat deze mogelijk aangepast (aangescherpt of juist afgezwakt) moeten worden, teneinde ambitieus én realiseerbaar te blijven. Dit wordt in de volgende alinea's verder beschreven. Aanpassingen aan de doelstellingen worden ook besproken in het managementoverleg.

4.1 Vergelijking met sectorgenoten

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om reductiedoelstellingen op te stellen die zowel ambitieus als realistisch zijn. Daarom is voor het opstellen van de doelstelling onderzocht welke maatregelen en doelstellingen sectorgenoten ambiëren. Ground Transportation Systems Netherlands profileert zichzelf als een High Tech onderneming en schat zichzelf op het gebied van CO₂-reductie in als middenmoter vergeleken met sectorgenoten. Omdat dit onder de sectorgenoten weinig ondernemingen zijn met een CO₂-Bewust Certificaat is een vergelijking op basis van het behaald ladderniveau en reductiedoelstelling lastig te maken. Wel is een inschatting gemaakt op basis van gepubliceerd beleid en (voorgenomen) acties. GTS NL ziet dat zij op het gebied van energiebesparing dezelfde reductiemaatregelen voert, maar dat zij in de keten nog wat minder ambities en resultaten heeft (kunnen) laten zien.

4.2 Hoofddoelstelling

Ground Transportation Systems Netherlands heeft als doel gesteld om in de komende jaren, gemeten vanaf het referentiejaar, onderstaande CO₂-reductie te realiseren voor het bedrijf en de projecten:

Scope 1 en 2 doelstellingen Groud Transportation Systems Netherlands

Ground Transportation Systems Netherlands wil in 2023 ten opzichte van 2018 50% minder CO₂ uitstoten

Nader gespecificeerd voor scope 1 en 2 zijn de doelstellingen als volgt:

Scope 1: 50% reductie in 2023 ten opzichte van 2018

Scope 2 (incl. business travel): 50% reductie in 2023 ten opzichte van 2018

Daarnaast wil Ground Transportation Systems Netherlands in de ketens Logistiek en woon-werkverkeer de onderstaande reducties realiseren:

Scope 3 doelstellingen Ground Transportation Systems Netherlands

Ground Transportation Systems Netherlands reduceert 5% van de CO₂-uitstoot in het up- en downstream transport in de periode 2021-2025

Ground Transportation Systems Netherlands reduceert 50% van de CO₂-uitstoot in het woon-werkverkeer in de periode 2018-2025 gerelateerd aan het aantal Fte.

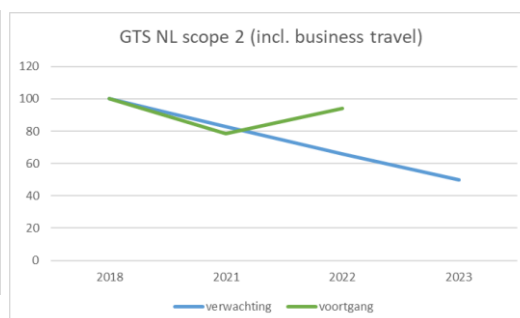
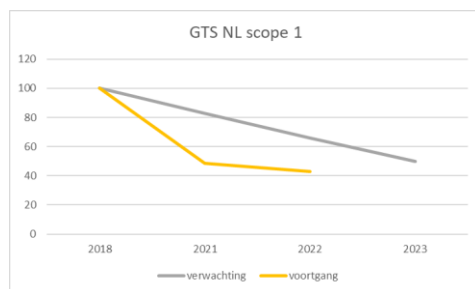
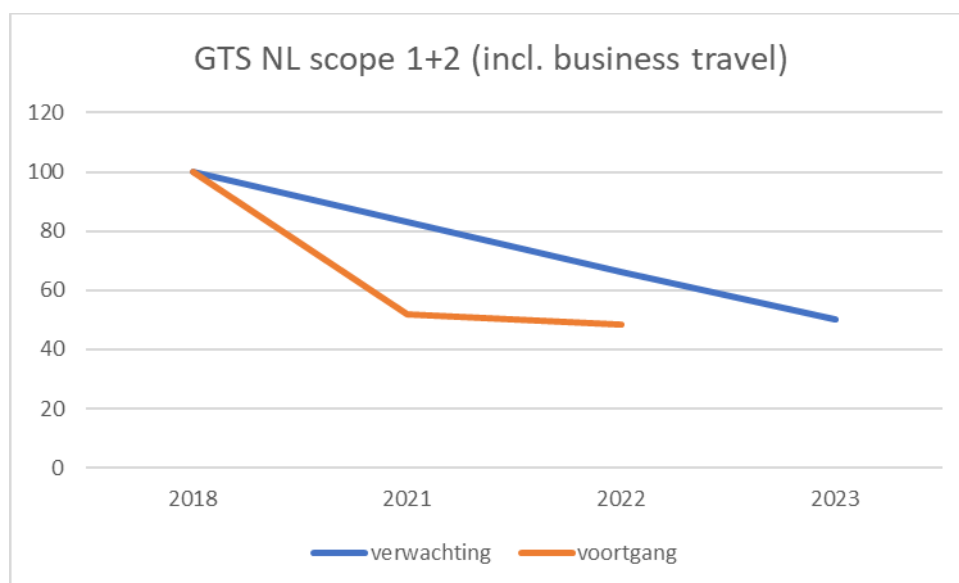
Scope 1 en 2| Subdoelstelling alternatieve brandstoffen en/of groene stroom
GTS NL onderzoekt jaarlijks de mogelijkheden om door het overstappen op (nieuwe) alternatieve brandstoffen en/of verdere toename van de huidige groene stroomproductie de directe en indirecte CO₂-emissie van de eigen organisatie te reduceren. Indien haalbaar neemt de directie het besluit tot doorvoering.

5 | Voortgang CO₂-reductie

5.1 Footprint 2022

De resultaten over 2022 (zie onderstaande grafieken) maken duidelijk dat GTS NL in 2022 de footprint iets verder heeft verkleind t.o.v. het referentiejaar 2018. De CO₂-uitstoot van scope 1+2+business travel is in 2022 52% lager dan in 2018. Daarmee ligt GTS NL op schema om de doelstelling (50% reductie in 2023) te halen.

Gekeken naar de verschillende scopes zijn er wel verschillen. Waar scope 1 een nog iets sterkere daling laat zien, is de CO₂-uitstoot van scope 2+business travel in 2022 toegenomen en ligt nog net onder het niveau van 2018. Dit komt door de elektrificering van het wagenpark (toename grijze stroom bij laden thuis en onderweg) en de stijging van het aantal zakelijke reizen. Met deze ontwikkeling wordt rekening gehouden bij het kijken naar (aanvullende) reductiemaatregelen en doelen voor de komende jaren.



5.2 Scope 3

Woonwerkverkeer

In 2022 is het aantal Fte sterk toegenomen waardoor de CO2-uitstoot van deze scope 3 categorie is gestegen. Als de beoogde overname door Hitachi Rail wordt geëffectueerd zal duidelijk worden welke (aanvullende) maatregelen in de komende jaren mogelijk zijn om deze CO2-uitstoot te reduceren.

Transport

De berekende CO2-uitstoot van het up- en downstream transport laat in 2022 een toename zien ten opzichte van 2021. Bekeken wordt in hoeverre de reductiemaatregelen voldoende zijn om de doelstelling te realiseren.

6 | Participatie sector- en keteninitiatieven

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om deelname aan een sector- of keteninitiatief. Het bedrijf dient zich daarbij op de hoogte te stellen van de initiatieven die binnen de branche spelen.

6.1 Actieve deelname

De gedachte achter deelname aan een initiatief is dat door interactie met andere bedrijven informatie kan worden uitgewisseld en in samenwerking nieuwe ideeën en ontwikkelingen op het gebied van CO₂-reductie tot stand kunnen komen. Vanuit dit doel vraagt de norm om een actieve deelname, middels bijvoorbeeld werkgroepen. Verslagen van bijeenkomsten en van overlegmomenten en presentaties van het bedrijf in de werkgroep kunnen tegenover de auditor dienen als bewijs van actieve deelname.

Mocht een initiatief waaraan wordt deelgenomen op zeker moment niet meer relevant zijn voor het bedrijf (wanneer gedurende een half jaar of langer geen voortgang in het initiatief of actieve deelname aangetoond kan worden) en de deelname wordt beëindigd, dan kan de inventarisatie van de initiatieven dienen als bron voor het kiezen van deelname aan een ander initiatief.

6.2 Lopende initiatieven

Stichting Nederland CO₂ Neutraal

Door Ground Transportation Systems Netherlands wordt deelgenomen aan het initiatief Nederland CO₂ Neutraal. Dit initiatief richt zich op het inspireren van de deelnemers, het vergroten van kennis over CO₂-reductiemogelijkheden en het vergroten van een duurzaam netwerk. Zij doet dit middels vierjaarlijkse middagprogramma's en het faciliteren van werkgroep bijeenkomsten. Onderstaand treft u een overzicht van het jaarlijks budget voor het initiatief Nederland CO₂ Neutraal aan.

Om deze deelname te bewijzen worden de volgende documenten bewaard:

- Intentieverklaring Nederland CO₂ Neutraal
- Verslagen
- Verslagen bijeenkomsten Nederland CO₂ Neutraal



Omschrijving	Eenheid	Budget
Inzet medewerkers	16 uur (€ 100,- per uur)	€ 1.600,00
Contributie	Jaarlijks	€ 997,00
Totaal		€ 2.597,00

Railforum/Platform Duurzaam OV en spoor

GTS NL is lid van het kennisnetwerk Railforum. In deze context wordt deelgenomen aan kennissessies, waar ook kennis ten aanzien van duurzaamheid met elkaar wordt uitgewisseld.

Bijlage A | Inventarisatie sector- en keteninitiatieven

Sector- en keteninitiatieven omtrent CO₂-reductie	
Initiatieven van sectorgenoten/regionale initiatieven	
<p>Nederland CO₂ Neutraal Werken aan CO₂-reductie kan ook leuk zijn! Dat is de boodschap die de oprichters van het initiatief Nederland CO₂ Neutraal haar deelnemers meegeven. Het doel achter het initiatief is het actief informeren en betrekken van bedrijven bij de verschillende mogelijkheden om CO₂-reductie te bewerkstelligen. Dit wordt niet alleen gerealiseerd door het verstrekken van informatie, maar ook door het organiseren van bijeenkomsten en werkgroepen.</p>	<p>GTS NL heeft zich aangemeld bij dit initiatief en is neemt deel.</p> <p>http://nlco2neutraal.nl/</p>
<p>Duurzameleverancier.nl Sectorinitiatief van Movares. Samen met andere marktpartijen uit de sector (van ingenieursbureaus tot aannemers) bouwt Movares aan een platform van partijen die hun leveranciers actief ondersteunen in het opzetten en uitvoeren van duurzame bedrijfsvoering, te beginnen door bij de belangrijkste leveranciers na te vragen wat zij op dit gebied al doen.</p>	<p>https://www.duurzameleverancier.nl/</p>
<p>DGBC De Dutch Green Building Council (DGBC) is een onafhankelijke non-profit organisatie die streeft naar blijvende verduurzaming van de bebouwde omgeving in Nederland.</p>	<p>https://www.dgbc.nl/</p>
<p>Lean and Green Lean and Green is een stimuleringsprogramma voor bedrijven en overheid dat wordt uitgevoerd door Connekt. Het stimuleert organisaties om te groeien naar een hoger duurzaamheidsniveau door maatregelen te nemen die niet alleen kosten besparen, maar gelijktijdig milieubelasting reduceren.</p>	<p>http://lean-green.nl/</p>
<p>Duurzaamgebouwd.nl Een platform voor kennisdeling en innovatie op het gebied van duurzaam bouwen.</p>	<p>http://www.duurzaamgebouwd.nl/</p>
<p>Beter Benutten Een platform van het ministerie van Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van het programma Beter Benutten. Rijk, regio en bedrijfsleven nemen in dit programma samen innovatieve maatregelen om de bereikbaarheid in de drukste regio's te verbeteren.</p>	<p>http://www.beterbenutten.nl/</p>
<p>Leaders for Nature Een Programma van IUCN NL dat tot doel heeft het Nederlandse bedrijfsleven te helpen verduurzamen met bijzonder oog voor biodiversiteit. Vanaf 2016</p>	<p>https://www.iucn.nl/actueel/terugblik-10-jaar-leaders-for-nature</p>

<p>gaan ze de samenwerking met bedrijven intensiveren via langlopende individuele partnerschappen.</p>	
<p>Groencollectief Groencollectief Nederland is een landelijk samenwerkingsverband van regionaal opererende zelfstandige ondernemers, allen toonaangevend op het gebied van professionele groenvoorziening. Door samenwerking op het gebied van marktwerking, kennisdeling, CO₂-reductie, innovatie en inkoop versterkt Groencollectief Nederland haar positie alsmede de positie van haar zakelijke relaties. Kortom: gebundelde krachten om samen te werken aan een groene toekomst.</p>	<p>http://www.groencollectiefnederland.nl/</p>
<p>Sturen op CO₂ Meerjarig initiatief opgezet door Cumela, brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra. Uitwisseling van informatie en ideeën, onder andere in workshops. Meerdere bijeenkomsten per jaar.</p>	<p>https://www.cumela.nl/cursus/brandstof-co2/sturen-op-co2-sectorinitiatief</p>
<p>Platform Groene Netten Alle infrabeheerders (Enexis, Gasunie, Alliander, Stedin, TenneT, KPN en ProRail) hebben vanuit hun rol een duidelijke maatschappelijke verantwoordelijkheid. De verduurzaming van de samenleving is een uitdaging die uitstekend past binnen de activiteiten van de infrabeheerders. Zij kunnen de duurzame ontwikkeling vanuit de eigen ketenpositie, in samenwerking met leveranciers, versnellen door bewust om te gaan met emissiereductie en de migratie naar circulair materiaalgebruik. Gezien de grote collectieve impact van alle maatschappelijke infrabeheerders samen, draagt dit direct bij aan significant lagere CO₂-uitstoot in Nederland en de kanteling naar een circulaire economie.</p>	<p>http://www.groenenetten.org/nl/</p>
<p>Aanpak Duurzaam GWW Een samenwerkingsverband tussen marktpartijen, overheidsopdrachtgevers en kennisinstituten. Gericht op de Spoor en Grond-, Weg- en Waterbouwsector. De kern van de Aanpak Duurzaam GWW is het meewegen van duurzaamheidsaspecten vanaf een vroege planfase en het streven naar een optimale balans tussen People, Planet en Profit. Het meewegen van duurzaamheidsaspecten in alle fasen van een project draait om het formuleren, vastleggen en uitvoeren van ambities en deze door te geven naar de volgende projectfase.</p>	<p>http://www.duurzaamgww.nl/</p>
<p>Railforum Netwerk/ CO₂-visie 2050 Railforum bestaat sinds 1992 en is het onafhankelijke kennisnetwerk van ruim 85 bedrijven en organisaties die actief zijn in de brede railsector. In november 2015 is er een doorstart gemaakt en hebben alle grote</p>	<p>https://www.railforum.nl</p>

<p>stakeholders uit de sector de CO₂-visie 2050 ondertekend. Een stuurgroep in samenwerking met Climate Neutral Group beoogt de hele sector te betrekken door elk bedrijf te ondersteunen in het aanmaken van een footprint en het zetten van de eerste stappen op de CO₂-Prestatieladder. Met als doel dat er een complete footprint van de hele sector ontstaat.</p>	
<p>InnoRail Een netwerk dat zich richt op verbeteringen en innovaties in het assetmanagement domein van ProRail. Dit domein is voortdurend in verandering door uitbreiding, vervanging, nieuwe interne en externe ontwikkelingen en nieuwe eisen. Het domein staat voor een voortdurende opgave zich aan te passen en haar prestaties te verbeteren. Het netwerk maakt deze ontwikkelingen proactief bespreekbaar. Het behandelt in dit kader thema's, vraagstukken inzake techniek-, proces- en productinnovatie ter bevordering van duurzaam en economisch assetmanagement. Doelstelling is om technische en procesmatige innovaties rondom het werkveld van beheer en onderhoud te bevorderen.</p>	<p>https://www.railcenter.nl</p>
<p>Nederland ICT – Milieu stichting Stichting ICT Milieu is onderdeel van Nederland ICT en organiseert met Wecycle de inzameling en verwerking van ruim 12 miljoen kg afgedankte ICT-apparatuur. ICT Milieu neemt de deelnemers zo veel mogelijk werk uit handen en is de spreekbuis van de ICT-sector als het op milieu aankomt. ICT-inzamelsysteem ICT Milieu zorgt voor de monitoring van de hoeveelheid ingezameld ICT-afval en de verplichte rapportage aan het nationaal WEEE-register. We publiceren jaarlijks het inzamelresultaat in de ICT Milieumonitor.</p>	<p>https://www.nederlandict.nl/diensten/ict-milieu/</p>
<p>Climate Neutral Group Climate Neutral Group is met een groep bedrijven aan de slag met klimaatneutraliteit: de Coalition of the Doing. Hierin wordt aan een klimaatneutrale(re) bedrijfsvoering gewerkt en concrete CO₂-reductie. De groep laat zien dat het nú tijd is om tot actie over te gaan! Alle deelnemers werken actief mee aan het behalen van het Klimaatakkoord en willen daarmee anderen inspireren.</p>	<p>https://www.climateneutralgroup.com/</p>
<p>Low Car Diet – stichting Urgenda Low Car Diet is de grootste duurzame mobiliteitswedstrijd in Nederland tussen bedrijven en collega's onderling. Het Low Car Diet brengt bedrijven, Organisaties en medewerkers in aanraking met verschillende vormen van duurzaam vervoer. Workshops en online tools leveren informatie over CO₂-reductie.</p>	<p>http://www.lowcardiet.nl/</p>

<p>SKAO De SKAO website heeft ook een hele lijst met initiatieven waar alle huidige deelnemer aan deelnemen. Deze kan je ook doornemen voor meer informatie.</p>	<p>https://www.skao.nl/Initiatieven_programma</p>
---	--

Colofon

Auteur(s)	Harro van der Vlugt
Kenmerk	CO ₂ -Reductieplan
Datum	16-09-2023
Versie	1.0
Verantwoordelijke manager	Jean-Philippe de Rek, Managing Director.

Handtekening autoriserend verantwoordelijk manager:
