

4.A.1 Ketenganalyse Woon-werkverkeer



Onderneming: J. van Esch b.v.

Datum: 12 december 2019



J. van Esch

Inhoudsopgave

Inleiding **2**

Ketenanalyse Woon-werkverkeer

1. Inleiding ketenanalyse woon-werkverkeer **3**
2. Identificeren van schakels in de keten **4**
3. Ketenpartners **5**
4. Kwantificeren van de emissies **6**
5. Reductiemogelijkheden **7**

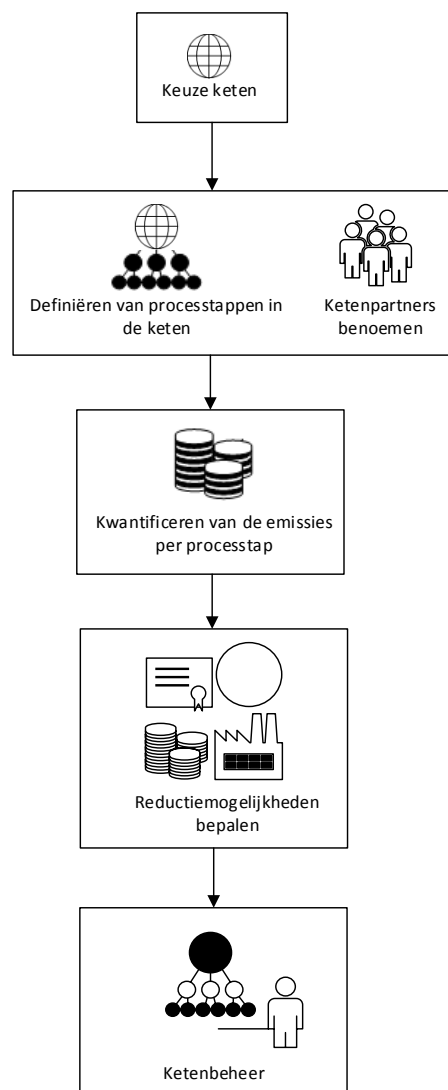
Inleiding

Definitie ketenanalyse:

Een ketenanalyse in het kader van de GHG (Green House Gas) genererende ketens van activiteiten houdt in dat van een bepaalde activiteit de CO₂-uitstoot wordt berekend over de gehele keten. De ketenanalyse bevat een milieu-gerichte analyse van een bedrijfseigen product, dienst of activiteit vanuit een wieg tot graf benadering.

Doel van een ketenanalyse:

De ketenanalyse wordt als instrument ingezet voor het genereren van acties die tot ketenbeheer leiden.



Bezien in het kader van ons CO₂-reductiebeleid worden aan de hand van ketenanalyses CO₂-reductiemogelijkheden geïdentificeerd in het scope 3 emissietraject.

Ketenanalyse Woon-werkverkeer

1. Inleiding ketenanalyse woon-werkverkeer

In het kader van onze ambitie om niveau 5 van de CO₂-prestatieladder te behouden, hebben wij twee onderwerpen gekozen om een ketenanalyse op uit te voeren. De onderwerpen zijn gekozen op basis van de materialiteit van de emissies, zoals bepaald in het bovenliggende document (Rangorde scope 3 en keuze ketenanalyses) op basis van de Corporate Value Chain (Scope 3) standaard van het GHG-protocol.

Deze ketenanalyse beschrijft de keten Woon-werkverkeer en is gebaseerd op data van het jaar 2019, van 1 januari tot 1 november.

Het woon-werkverkeer van J. Van Esch kan worden ingedeeld in drie verschillende categorieën:

1. Bedrijfsauto;
2. Eigen auto;
3. Fiets.

Herkomst data

Omdat de medewerkers veel diverse typen auto's rijden, en de CO₂-uitstoot ook afhankelijk is van welke auto men rijdt, is er gekozen om te rekenen met de conversiefactor voor gemiddelde uitstoot (bron: handboek CO₂-prestatieladder). Om per medewerker te bepalen hoeveel kilometer hij/zij aflegt van huis naar de werklocatie, is het personeelsbestand geraadpleegd als onderbouwing. Voor de medewerkers die met een eigen auto naar het werk komen is bekeken op wat voor type brandstof er gereden wordt.

Bedrijfsauto

Binnen J. van Esch beschikken 26 medewerkers over een bedrijfsauto. Van deze medewerkers rijden er 22 een diesel, 2 medewerkers een benzine, 1 medewerker half elektrisch en 1 medewerker volledig elektrisch. (Binnen de CO₂-prestatieladder vallen bedrijfsauto's onder scope I. Dit gebeurt op basis van brandstofverbruik en het type brandstof dat de auto verbruikt (diesel, benzine) en is verkregen uit de tankpas administratie. Voor het woon-werkverkeer is uiteraard enkel gekeken naar de afstanden die de medewerkers met bedrijfsauto afleggen van hun huis naar de werklocatie. Er is niet inzichtelijk gemaakt welk type auto's de medewerkers rijden (afgaande op motorinhoud), dus is er gebruikt gemaakt van tabel E (blz. 67 handboek CO₂-prestatieladder).

Eigen auto

Bij J. Van Esch gebruiken medewerkers hun eigen auto om naar hun werk te gaan. 56 van deze medewerkers rijden een auto op benzine. Twee medewerkers rijden een auto op diesel. Er is niet inzichtelijk gemaakt welk type auto's de medewerkers rijden (afgaande op motorinhoud), dus is er gebruikt gemaakt van tabel E (blz. 67 handboek CO₂-prestatieladder).

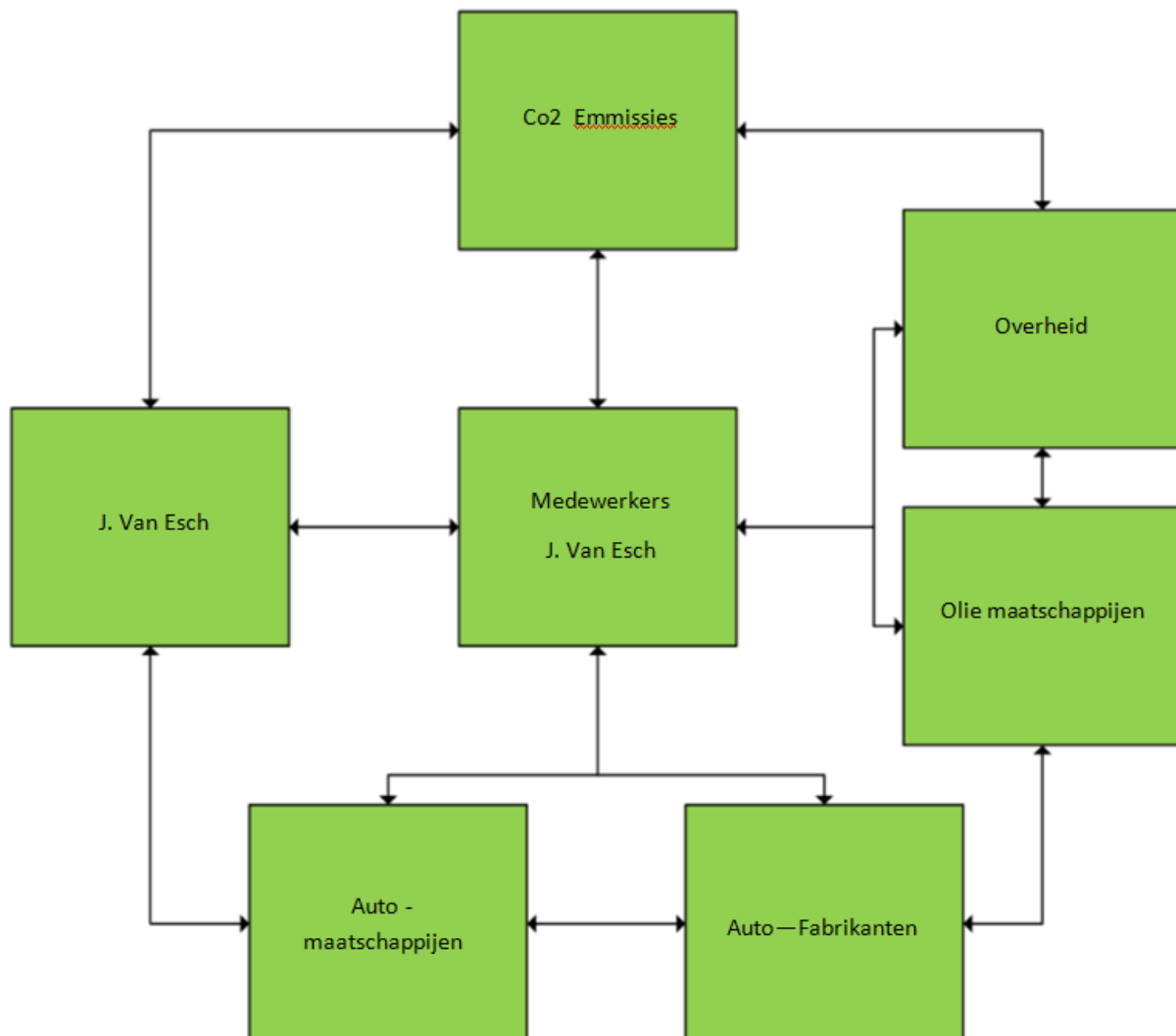
Bromfiets

Binnen J. Van Esch is er 1 medewerker welke dagelijks op de bromfiets komt. Deze uitstoot is meegenomen in de categorie benzine.

Fiets

Tijdens deze ketenanalyse is er tevens gekeken naar het aantal medewerkers dat met de fiets naar het werk komt. Vastgesteld is dat er 17 medewerkers altijd op de fiets naar het werk komen. Zij worden in deze analyse niet meegenomen, omdat geen CO₂-uitstoot genereren.

2. Identificeren van schakels in de keten



In het bovenstaande schema is de keten m.b.t de emissies afkomstig van auto's weergegeven. De keten voor de privé auto's en bedrijfsauto's is vrijwel hetzelfde en zijn daarom opgenomen in hetzelfde figuur. Vanwege het kleine aantal medewerkers dat per fiets naar de werklocatie rijdt en de CO₂-uitstoot van het gebruik van de fiets nihil is, is het gebruik per fiets verder niet meegenomen in deze ketenganalyse.

3. Ketenpartners

Bij de verschillende fases in de keten zijn er diverse partners/stakeholders die van invloed zijn. Als het gaat om woon-werk verkeer zijn onderstaande ketenpartners van invloed:

	Invloed
Medewerkers	De medewerkers van J. Van Esch zijn de belangrijkste partners in de keten. De medewerkers maken zelf de keuze op welke wijze zij naar hun werk reizen.
J. Van Esch	J. Van Esch faciliteert in HR-beleid. Van Esch kan middels dit beleid haar medewerkers stimuleren om te kiezen voor een milieuvriendelijkere vorm van reizen.
Automaatschappijen	J. Van Esch kan, samen met de maatschappijen welke bedrijfsauto's leveren, het wagenpark CO ₂ -vriendelijker maken.
	Invloed
Autofabrikanten	De autofabrikanten zijn de bedrijven die de auto's, waarmee de medewerkers van J. Van Esch reizen, ontwikkelen en produceren. De laatste jaren is er een duidelijke tendens zichtbaar m.b.t het feit dat autofabrikanten steeds zuinigere en elektrische voertuigen op de markt brengen. Deels is dit ingegeven door de vraag vanuit de markt, deels door regelgeving vanuit overheden. J. Van Esch kan invloed uitoefenen op de marktvraag, door het kopen van zuinige of bedrijfsauto's en het leasen van zuinige of elektrische bedrijfsauto's. Deze invloed is echter zeer klein. De invloed van J. Van Esch op de ontwikkeling van zuinige auto's is minimaal.
Oliemaatschappijen	De oliemaatschappijen zijn de producenten en leveranciers van de brandstoffen die de medewerkers van J. Van Esch gebruiken (geldt zowel voor de medewerkers met een eigen auto's als voor de medewerkers met een bedrijfsauto). De oliemaatschappijen bepalen samen met andere partners de brandstoftarieven. Deze brandstoftarieven kunnen de keuze van de medewerkers met een eigen auto beïnvloeden. Als ze brandstoftarieven hoog zijn, zullen medewerkers eerder geneigd zijn om hun auto thuis te laten en voor het openbaar vervoer of de (elektrische) fiets te kiezen. De invloed van de brandstoftarieven op de keuze van de rijders is minder groot. Zij krijgen hun brandstof vergoed door J. Van Esch en zullen daarom de auto niet laten staan bij hoge brandstoftarieven. J. Van Esch heeft geen invloed op de olieprijs.
Overheid (wet- en regelgeving)	De overheid (zowel in landelijk als in Europees verband) kan middels wet- en regelgeving invloed uitoefenen op brandstoftarieven, maar ook op de ontwikkeling, productie en verkoop van auto's. Door het verhogen van accijnzen kan de overheid de brandstoftarieven beïnvloeden, en dus ook de keuze beïnvloeden van de medewerker die zijn eigen auto gebruikt om naar het werk te komen. Door het beïnvloeden van o.a. bijtellingstarieven kan de overheid het leasen van zuinigere auto's beïnvloeden. De invloed van J. Van Esch op de overheid is beperkt.

4. Kwantificeren van de emissies

Verzamelde gegevens:

Om de CO₂-emmissies vast te kunnen stellen is een aantal gegevens nodig. In onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt hoe deze gegevens zijn vastgesteld:

Benodigde gegevens:	Waarom noodzakelijk?	Bron:
Vervoerstype	Om te bepalen op welke wijze de medewerkers van J. Van Esch CO ₂ -emmissies realiseren bij hun woon-werkverkeer is het noodzakelijk om vast te stellen op welke wijze zij reizen.	Medewerkers J. Van Esch.
Soort brandstof	Om de juiste conversiefactor te bepalen is het noodzakelijk van alle vervoersmiddelen het type brandstof in kaart te brengen.	Voor de bedrijfsauto's: administratie J. Van Esch. Voor de privé auto's; de medewerkers.
Benodigde gegevens	Waarom noodzakelijk?	Bron:
Conversiefactor	De conversiefactor moet worden vastgesteld om de gereden afstanden in kilometers om te rekenen naar de uitstoot in CO ₂ .	Handboek CO ₂ -prestatieladder versie 2.2
Aantal kilometers	Het aantal gereden kilometers (woon-werkverkeer) levert samen met de vastgestelde conversiefactor de totale uitstoot in CO ₂ op.	Medewerkers J. Van Esch.

CO₂-emmissie woon-werkverkeer

In onderstaande tabel wordt duidelijk hoeveel wat de totale CO₂-emmissie is van het woon-werkverkeer van de medewerkers van J. Van Esch:

Vervoermiddel	Totaal km/jaar 2019 tot 1 november:	Conversiefactor (per kilometer):	CO ₂ -emmissie (ton):
Auto diesel	654.168	0,000205	134,63
Auto benzine	122.806	0,000215	26,64
			TOTAAL: 161,28

Footprint 2019 van 1 januari tot 1 november 2019

5. Reductiemogelijkheden

Deze ketenanalyse wordt afgesloten met een reductiedoelstelling. J. Van Esch wil in de periode 2019-2024 een reductie van 5% realiseren (medewerkers met bedrijfswagens zijn niet in de reductie meegenomen, omdat de emissies van de bedrijfswagens al in scope 1 zijn opgenomen). Dit zal bereikt gaan worden door medewerkers met een privé-auto binnen een woon-werkafstand van 12,5 km te motiveren voor 50% van de tijd te fiets te nemen. Meer gebruik te maken van openbaar vervoer, samen rijden of elektrische fiets / e-bike. In onderstaande tabel is te zien dat J. Van Esch met deze doelstelling een reductie wil realiseren van 1,3 ton CO₂.

Brandstof:	Huidig km/jaar woon/werk:	Doelstelling km/jaar woon/werk	Conversiefactor (per kilometer):	Reductie in CO ₂ -emmissie (ton):
2020: Benzine	122.806	6140,3	0,000205	1,3