

CO₂-Prestatieladder niveau 3

Documentenportfolio





CO₂-Prestatieladder niveau 3 - Documentenportfolio

Datum: 5 augustus, 2020

Auteur: Dieuwertje Walch

Contactgegevens: dieuwertje.walch@klimaatverbond.nl, 06-23973807

Contactgegevens Klimaatverbond Nederland:

Zijpendaalseweg 6

6814 CK Arnhem

info@klimaatverbond.nl

088-0238900

Klimaatverbond Nederland is een vereniging van 175 gemeenten, provincies en waterschappen. De werkzaamheden van Klimaatverbond Nederland hebben als doel om bij te dragen aan een klimaatneutraal en klimaatbestendig Nederland.

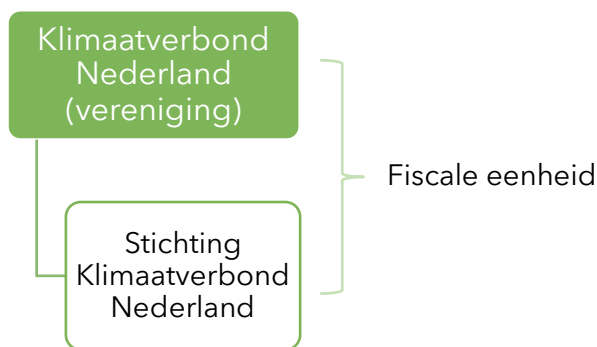
Inhoudsopgave

1. Vaststellen organisatorische grenzen	1
2. Inzicht	2
2.1 Overzicht energiestromen en energieverbruikers en energiebeoordeling	2
2.2 Opstellen emissie-inventaris met CO ₂ -voetafdruk.....	2
2.3 Onzekerheden.....	4
3. Reductie	5
Energie Management Actieplan.....	5
4. Transparantie	7
Communicatieplan.....	7
5. Participatie.....	8
Inventarisatie mogelijke initiatieven en keuze initiatief	8
Bijlagen.....	10

1. Vaststellen organisatorische grenzen

Klimaatverbond Nederland bereidt zich voor op het certificeren op niveau 3 van de CO₂-Prestatieladder. Daartoe diende als eerste de organisatorische grens te worden bepaald. Bij het vaststellen van de organisatorische grenzen is het GHG Protocol gevolgd en daarbinnen de "control approach". Bij deze benadering is het van belang dat het overkoepelende bedrijf financiële of operationele controle heeft over uitgevoerde activiteiten.

In het geval van Klimaatverbond Nederland komt dit dan op het volgende neer: de organisatie bestaat uit Klimaatverbond Nederland (de vereniging) en Stichting Klimaatverbond Nederland (zie Figuur 1). De Stichting is de uitvoerende tak van de vereniging Klimaatverbond Nederland, en de vereniging en de stichting zijn samen een fiscale eenheid. De directie is voor de vereniging en stichting hetzelfde, en het bestuur van de stichting bestaat uit een aantal bestuursleden dat ook in het bestuur van de vereniging zit. De vereniging heeft dus zowel financiële als operationele controle over de stichting, dus is het vanzelfsprekend dat de stichting binnen de organisatorische grens valt.



Figuur 1: Organisaatiestructuur Klimaatverbond Nederland

Bij de vereniging zijn 12 mensen in dienst, wat neerkomt op ongeveer 10 FTE. Daarnaast is in de stichting een aantal zzp'ers actief in de zogenaamde 'flexibele schil', op projectbasis. Hier betreft het 14 mensen die in sommige gevallen maar een deel van het jaar werkzaamheden uitvoeren voor Klimaatverbond Nederland.

2. Inzicht

2.1 Overzicht energiestromen en energieverbruikers en energiebeoordeling

Alvorens de CO₂-voetafdruk opgesteld kon worden, dienden eerst de energiestromen en energieverbruikers in kaart te worden gebracht. Klimaatverbond Nederland is een kleine organisatie met één centraal kantoor. Er is geen materieel dat buiten kantoor gebruikt wordt op laptops na en laptops en monitors zijn op kantoor de apparaten die de meeste energie gebruiken.

In het kantoorpand wordt ook gas verbruikt voor warm water en verwarming. De verwachting is dat het gasverbruik hoog zal zijn, aangezien het kantoorpand een monumentaal pand is.

Alle medewerkers van Klimaatverbond reizen met het OV, zowel van huis naar het kantoor als van het kantoor naar afspraken buiten de deur. We proberen dat ook te stimuleren bij bezoekers; het kantoor zit op 5 minuten lopen van Arnhem Centraal station en er is slechts één parkeervergunning beschikbaar.

2.2 Opstellen emissie-inventaris met CO₂-voetafdruk

Zoals in de vorige sectie beschreven, zijn het gas- en elektriciteitsverbruik op kantoor de belangrijkste energiestromen. Door middel van een slimme meter zijn deze stromen in kaart gebracht over de periode december 2018 t/m november 2019. Er is gekozen voor deze periode, omdat dit het vroegst mogelijke moment was waarop de gegevens bekend zijn (half november 2018 is de slimme meter geïnstalleerd in het pand).

Uitgaande van het bovengenoemde blijven dan de emissies door elektriciteits- en gasverbruik over. Over de eerdergenoemde periode zijn in het kantoor van Klimaatverbond de volgende verbruiken gemeten (zie Tabel 1 voor het overzicht):

- **2.652 kWh aan stroom**
- **2.002 m³ aardgas**

Tabel 1: Emissie-overzicht elektra en gas

Maand	Jaar	Elektriciteit (kWh)	Gas (m ³)
December	2018	248	333
Januari	2019	248	354
Februari	2019	224	313
Maart	2019	248	250
April	2019	240	167
Mei	2019	248	83
Juni	2019	240	42
Juli	2019	225	15
Augustus	2019	179	0

September	2019	165	20
Oktober	2019	194	133
November	2019	193	292
Totaal		2652	2002
Omrekenfactor		0,014	1,884
CO_{2e}-uitstoot (kg)		37,13	3771,77
Totaaluitstoot (kg)			3808,90

Klimaatverbond Nederland neemt stroom en gas af bij Greenchoice, wat inhoudt dat 100% van de stroom afkomstig is van Nederlandse windmolens (omrekenfactor 0,014/kWh, omdat we de bouw en afbraak van de windmolens meerekenen). Greenchoice levert 'bosgecompenseerd' aardgas, maar dit heeft geen invloed op de omrekenfactor voor aardgas (1,884/m³ aardgas). Deze omrekenfactoren leveren de volgende uitstoot op:

- **37,13 kg CO₂ door stroomgebruik**
- **3.771,77 kg CO₂ door gasverbruik**

In de berekening van de emissie-inventaris zijn de gegevens voor mobiliteit (werk-werkverkeer) ook meegenomen. Kilometers in het werk-werkverkeer worden zoals eerder genoemd voornamelijk gemaakt met het OV, maar in de genoemde periode is ook een aantal autokilometers gedeclareerd. In de berekening van de uitstoot door OV-verkeer is onderscheid gemaakt tussen NS en niet-NS. De NS rijdt namelijk op windenergie, waarmee 0 uitstoot gerekend kan worden. Over de periode december 2018 - november 2019 is het aantal kilometers gemaakt met het overige (internationale) OV- en autoverkeer (zie Tabel 2 voor het overzicht¹):

- **5184 kilometer met het OV binnen Nederland**
- **2968 kilometer met het OV buiten Nederland**
- **3171,4 kilometer met de auto**

Tabel 2: Emissie-overzicht mobiliteit

	OV binnenland	OV buitenland	Auto
Afstand (km)	5184	2968	3171,4
Omrekenfactor	0,036	0,026	0,195
CO_{2e}-uitstoot (kg)	186,64	77,17	618,42
Totaaluitstoot (kg)			882,23

Het aantal km van OV binnenland is omgerekend naar CO₂-uitstoot met omrekenfactor 0,036 ('OV algemeen') uit de Lijst Emissiefactoren, aangezien het niet-NS verkeer bestond uit zowel treinen als bussen. Voor de reis Arnhem Centraal-München Hbf-Arnhem Centraal is omrekenfactor 0,026 genomen ('Trein, trein internationaal'). Voor de gedeclareerde autokilometers is gerekend met omrekenfactor 0,195 ('Auto, brandstofsoort onbekend'), aangezien niet bekend is met welk type auto is gereden. De omrekening levert de volgende uitstoot op:

¹ Zie bijlage 1 voor de methode waarmee de emissie door mobiliteit is berekend.

- **186,84 kg CO₂ door binnenlands OV-verkeer**
- **77,17 kg CO₂ door buitenlands OV-verkeer**
- **618,42 kg CO₂ door autoverkeer**

Bovenstaande houdt in dat de totale CO₂-emissie van Klimaatverbond Nederland voor de periode december 2018 t/m november 2019 neerkomt op **4.691,13 kg CO₂**, dus ongeveer **4,7 ton**. De emissie-inventarisatie is gemaakt volgens ISO14064-1 (zie bijlage 2).

Er vond geen verbranding van biomassa plaats bij Klimaatverbond Nederland over de bovengenoemde periode. Er vond ook geen GHG-compensatie plaats in deze periode en er werden geen uitzonderingen gemaakt.

2.3 Onzekerheden

In het eerste deel van de emissie-inventaris (gas en elektra) zitten kleine tot geen onzekerheden; de uitstoot is berekend op basis van gegevens van de slimme meter. Alleen indien de slimme meter niet goed functioneert, kan dit onjuiste gegevens opleveren. In het tweede deel van de emissie-inventaris (mobiliteit) zitten grotere onzekerheden, omdat het aantal gemaakte kilometers niet direct te achterhalen is. De methode in bijlage 1 is toegepast om een zo goed mogelijke schatting te maken.

3.Reductie

Energie Management Actieplan

Zoals genoemd in het vorige hoofdstuk, heeft Klimaatverbond Nederland al veel maatregelen genomen om haar pand te verduurzamen. Echter zijn verdere maatregelen nog nodig om het kantoor verder te verduurzamen, voor zover mogelijk. Hierbij zullen de volgende maatregelen genomen:

- **Folie / voorzetsramen.** Hier moet nog een keuze in worden gemaakt, de verschillende keuzes hebben verschillende voor- en nadelen. Feit is dat er sowieso iets ondernomen zal worden, aangezien de huidige beglazing zorgt voor grote energielekken;
- **Cv-ketelafstelling verbeteren.** Dit klinkt als iets laagdrempeligs, maar voor onze kantoor situatie kan het een behoorlijk verschil maken;
- **Kierdichting.** Er is aardig wat onderhoud dat uitgevoerd zou kunnen worden om voor verdere kierdichting en het op andere manieren voorkomen van tocht. Zo zitten er bijvoorbeeld scheuren/barsten in veel van de raamkozijnen; en
- **Duurzaam gedrag.** Binnen de kantoor situatie valt er nog behoorlijk wat te verbeteren aan het gedrag rondom bepaalde apparaten. Er kan beter gelet worden op het afsluiten van de stroomtoevoer naar bijvoorbeeld monitors en de wifi op momenten dat er niemand meer in het pand is.

Voor het onderdeel mobiliteit worden geen specifieke maatregelen voorgeschreven. Uit de inventarisatie is gebleken dat bijna 90% van het binnenlandse OV-verkeer met NS-treinen gereden wordt. De overige 10% betreft regionale treinen en bussen, waarbij het simpelweg lastig is om dit te doen op een manier die minder uitstoot oplevert. Voor het kleine aantal kilometers dat door collega's is gedeclareerd is ook geen goed alternatief mogelijk. Op deze momenten moesten namelijk spullen vervoerd worden voor evenementen die te groot/zwaar zijn om in het OV mee te nemen. Dit gebeurt dus alleen bij hoge uitzondering. De meeste autokilometers (bijna 3000 km) zijn gemaakt door een bestuurslid. Aangezien zij niet in dienst zijn, kan hen niets opgelegd worden. Echter proberen we vanuit de organisatie natuurlijk het gebruik van OV te stimuleren, ook bij onze bestuursleden.

Het doel is om met het implementeren van de maatregelen 5% emissiereductie gerealiseerd te hebben, organisatiebreed, tegen 1 december 2020 t.o.v. de totale voetafdruk die is benoemd in sectie 2.2. Dieuwertje Walch is als projectleider hoofdverantwoordelijke voor het uitvoeren van de maatregelen en wordt ondersteund door Petra Lettink, de directeur van Klimaatverbond Nederland.

Op basis van de interne audit (3.3) zullen ook de volgende maatregelen nog worden onderzocht en mogelijk ook worden uitgevoerd:

- Om de warmtelekken goed in kaart te brengen, zal in de winter een opname worden gemaakt met een IR-camera, ook om te kijken wat het effect is van de maatregelen die tegen die tijd reeds genomen zijn;
- De ketel nog beter in detail bekijken op instellingen;
- De optie om op bepaalde plekken in het pand infraroodpanelen te installeren; en

- De mogelijkheden voor het dak, waar het wit verven van het dak een goede optie lijkt.

4. Transparantie

Communicatieplan

Klimaatverbond is een vereniging van 175 gemeenten, provincies en waterschappen. Onze werkzaamheden richten zich op het klimaatneutraal en klimaatbestendig maken van onze samenleving. Wij vinden dat overheden daarin een voorbeeldfunctie hebben en dat wij, als vereniging van overheden, diezelfde rol hebben. Dat is ook de belangrijkste reden dat Klimaatverbond zelf ook een certificaat op de Ladder wil halen, onder het mom van *'practice what you preach'*.

Daarmee is de groep met onze (potentiële) leden ook de belangrijkste doelgroep, niet alleen in ons dagelijks werk, maar ook bij de communicatie over de CO₂-Prestatieladder. Daarom zullen we in onze maandelijkse nieuwsbrief frequent aandacht vragen voor de CO₂-Prestatieladder. Uiteraard zullen we ook halfjaarlijks onze CO₂-voetafdruk delen, zowel via een nieuwsbericht op de site als in directe communicatie als in ons jaarverslag. We houden de projectpagina op onze site (<https://www.klimaatverbond.nl/projecten/co2-prestatieladder>) geüpdatet, met daarop een verwijzing naar de site van SKAO. Daarnaast promoten we de CO₂-Prestatieladder vanuit ons werk op het gebied van (interne) CO₂-beprijzing; als de voetafdruk onvoldoende in beeld is, kan er namelijk ook niet goed gewerkt worden met een CO₂-prijs. We benadrukken het belang van het goed in kaart brengen van de CO₂-voetafdruk in onze samenwerking met de verschillende overheden.

Naast decentrale overheden werkt Klimaatverbond ook samen met andere partners, bijvoorbeeld de koepelorganisaties van de decentrale overheden, de Rijksoverheid, ingenieursbureaus en ngo's. Ook deze partners zullen goed op de hoogte worden gehouden via de nieuwsbrief, maar ook expliciet binnen het programma interne CO₂-beprijzing.

Intern is het laagdrempelig om iedereen goed op de hoogte te houden, aangezien het team van Klimaatverbond vrij klein is. Bovendien vinden alle teamleden het sowieso een belangrijk onderwerp, vanuit de aard van onze organisatie. De projectleider zal het team regelmatig updaten tijdens de maandelijkse teamoverleggen. Daarbij zal zij de teamleden ook om input vragen, waar het nieuwe maatregelen betreft.

5. Participatie

Inventarisatie mogelijke initiatieven en keuze initiatief

Alhoewel Klimaatverbond Nederland een certificaat wil halen op trede 3 van de Ladder, is zij al sinds geruime tijd betrokken bij en aanjager van een aantal initiatieven met als doel om CO₂-reductie te realiseren.

Interne CO₂-beprijzing

Sinds eind 2018 is Klimaatverbond betrokken bij het programma interne CO₂-beprijzing, opgestart vanuit de klimaatenvelophe die is ingesteld door de huidige regering. Dit is een samenwerkingsverband tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Unie van Waterschappen, de Vereniging Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, PIANOo, het RIVM en Klimaatverbond zelf. In 2019 was Klimaatverbond hierin verantwoordelijk voor de coördinatie tussen de verschillende partijen en een overkoepelde eindrapportage met een overzicht van de uitgevoerde activiteiten die via de verschillende koepels waren ondernomen. Daarnaast had zij als opdracht om onderzoek te doen naar interne CO₂-beprijzing; naar de verschillende toepassingen en welke prijsniveaus daarbij komen kijken. In april 2020 heeft zij het essay dat hieruit is voortgekomen beschikbaar gemaakt op haar themasite. Ook de onderliggende rapportages van de experimenten zijn toegankelijk op deze themasite.

Naast deze algemene werkzaamheden, heeft Klimaatverbond in 2019 vanuit het IPO en de VNG opdrachten gekregen om met provincies en gemeenten experimenteren met interne CO₂-beprijzing. Bij deze experimenten is een breed palet aan onderwerpen en sectoren aan bod gekomen, van de grond-, weg- en waterbouw tot openbare verlichting en van gebiedsontwikkeling tot catering. Ook heeft zij in het kader van CO₂-beprijzing het borgingsvraagstuk verkend dat speelt bij veel overheden: hoe kunnen we ervoor zorgen dat duurzaamheidsbeleid (waar CO₂-beprijzing een onderdeel van is) goed geborgd is in de organisatie?

Ook in 2020 zal Klimaatverbond zich weer op het thema inzetten namens het IPO, voortbordurend op het onderzoek naar borging uit 2019. Ze gaat aan de slag met drie wegbereidende provincies, waarbij de verschillende organisaties via een systemische methode worden geanalyseerd. Vanuit deze analyse zal worden gekeken waar beweging nodig is om instrumenten als CO₂-beprijzing beter te borgen in de organisatie en te implementeren in de dagelijkse bedrijfsvoering en aanbestedingen. Hierbij dient het in kaart brengen van de CO₂-voetafdruk als basis.

Buyer group mobiliteit

In 2020 starten 13 'buyer groups', gefaciliteerd door PIANOo (het expertisecentrum aanbesteden van het ministerie van EZK) en Rijkswaterstaat. Deze groepen borduren voort op de experimenten en andere trajecten die in 2019 vanuit de klimaatenvelophe zijn opgestart. In deze groepen wordt gewerkt aan specifieke productcategorieën, waarbij in eerste instantie samen met opdrachtgevers en marktpartijen een gezamenlijke marktvisie en -strategie wordt ontwikkeld. Vervolgens wordt dit toegepast in aanbestedingen. De

buyer group mobiliteit richt zich op doelgroepenvervoer en de regiotaxi's. Vanuit de huidige situatie (met de 'coalition of the willing' en het bestuursakkoord) wordt toegewerkt naar emissieloos doelgroepenvervoer en regiotaxi's. Klimaatverbond Nederland maakt onderdeel uit van deze groep, waarbij zij onder andere fungeert als verbinder van de verschillende partijen.

Europees traject

Klimaatverbond Nederland is ook onderdeel van een groter, Europees netwerk. In het kader van interne CO₂-beprijzing gaat ze, samen met bijvoorbeeld de Climate Alliance en de SKAO, ook aan de slag in een Europees traject. Het doel is om door heel Europa heen sneller CO₂-reductie te realiseren door het inzetten van (interne) CO₂-beprijzing. Het uitgangspunt is daarbij hetzelfde als bij het programma in Nederland: het inventariseren van de CO₂-voetafdruk staat voorop.

Energiedienstenbedrijven (ESCo)

De verduurzaming van de gebouwde omgeving is ook een thema waar Klimaatverbond Nederland zich voor inzet. Samen met in ieder geval een vijftiental gemeenten en een kennisconsortium start zij met een programma rondom zogenoemde maatschappelijke ESCo's (energy service companies). Deze ESCo's zullen dienen om financieel en technisch ontzorging te bieden, aan alle partijen die zijn betrokken in de energietransitie in de gebouwde omgeving op lokaal niveau. Het overkoepelende doel is om de energietransitie voor iedereen toegankelijk en betaalbaar te maken en te houden, zodat we als samenleving uiteindelijk CO₂-neutraal worden.

Dialoog met ministerie IenW

In het kader van haar certificering op niveau 4 van de CO₂-Prestatieladder, heeft het ministerie van IenW dit jaar Klimaatverbond benaderd voor het voeren van de NGO-dialoog met het ministerie. Deze dialoog dient om in gesprek te gaan over de CO₂-reductiedoelstelling en -strategie van het ministerie en haar projecten. Thema's als CO₂-beprijzing, CO₂-compensatie, herziening van aanbestedingsproces en samenwerking met andere overheden zullen waarschijnlijk aan bod komen tijdens de gesprekken, die staan gepland voor juni dit jaar en dit najaar.

Bijlagen

Bijlage 1: Methode berekening uitstoot door mobiliteit

Per maand zijn alle werk-werkkilometers met het OV in beeld gebracht. De uitstoot door OV-kilometers is berekend door de totaalbedragen om te rekenen naar kilometers, gebruik makend van de tariefeenheden van de NS. De werkwijze was als volgt:

1. De projectleider heeft alle reiskostendeclaraties en overzichten opgevraagd bij de betreffende collega's.
2. Op basis van de declaraties is voor iedere persoon per maand het totaalbedrag aan reizen opgeteld op basis van de standaardprijs. Veel collega's reizen namelijk met korting (of 'gratis', vanwege hun NS Business Card), waardoor de gedeclareerde bedragen een vertekend beeld geven bij de omrekening naar kilometers.
3. De maandelijkse bedragen zijn gesplitst in aandeel NS en niet-NS (aangezien voor NS intercity's en sprinters een omrekenfactor 0 gehanteerd kan worden).
4. Het aandeel niet-NS is vervolgens omgerekend, van prijs naar aantal kilometers. Hiervoor zijn tariefeenheden van de NS uit 2019 gebruikt. Tariefeenheden staan namelijk ongeveer gelijk aan het aantal gereisde kilometers². Tariefeenheden en het aantal kilometer komt niet altijd 1 op 1 overeen, maar deze methode levert de best mogelijke benadering op. Bij het omrekenen van de bedragen naar het aantal reiskilometers is een aantal regels gehanteerd:
 - a. Bij lage bedragen (onder de €2,40) is gekozen voor tariefeenheid 8³.
 - b. Indien een bedrag tussen twee tariefeenheden inzat, is afgerond naar het dichtstbijzijnde.
 - c. Bij bedragen hoger dan €26,50 (de max.) is het aantal km als volgt berekend: $(\text{bedrag}/26,50) \times 200$.
5. Het aantal km is omgerekend naar CO₂-uitstoot met omrekenfactor 0,036 (OV algemeen) uit de Lijst Emissiefactoren, aangezien het niet-NS verkeer bestond uit zowel treinen als bussen.
6. De maandelijkse uitstoot is bij elkaar opgeteld. De totaaluitstoot voor binnenlands OV-vervoer komt neer op **186,64 kg** CO₂.

Ook zijn alle overige kilometers en uitstoot in beeld gebracht. Voor de internationale OV-kilometers zijn afstanden uit Google Maps voor de vergelijkbare autoroutes gebruikt, aangezien het aantal treinkilometers niet precies te herleiden valt. Voor het internationale treinverkeer is omrekenfactor 0,026 genomen ('Trein, trein internationaal'). Hiermee komt de totale uitstoot door internationaal OV-verkeer uit op **77,17 kg** CO₂. Voor de gedeclareerde autokilometers is gerekend met omrekenfactor 0,195 ('Auto, brandstofsoort onbekend'), aangezien niet bekend is met welk type auto is gereden. Daarmee komt de totale uitstoot door autokilometers neer op **618,42 kg** CO₂ (3171,4 km).

Opgeteld is de totale uitstoot door mobiliteit december 2018 - november 2019 dan **882,23 kg** CO₂.

² Zie de spoorkaart van de NS.

³ Voor tariefeenheid 0 t/m 8 geldt dezelfde prijs van €2,40. In 3 gevallen lag het bedrag ruim onder de €2,40, maar is voor het gemak wel gerekend met 8 km.

Bijlage 2: Kruisreferentie ISO 14064-1

ISO 14064-1	§ 7.3 GHG report content	Beschrijving	Hoofdstuk onderhavig rapport
	A	Rapporterende organisatie	Colofon
	B	Verantwoordelijke	Colofon
	C	Rapportageperiode	2.2
4.1	D	Organisatorische grens	1
4.2.2	E	Directe GHG-emissies	2.2
4.2.2	F	Verbranding van biomassa	2.2
4.2.2	G	GHG-compensaties	2.2
4.3.1	H	Uitzonderingen	2.2
4.2.3	I	Indirecte GHG-emissies	2.2
5.3.1	J	Referentiejaar	2.2
5.3.2	K	Veranderingen en hercalculaties	n.v.t.
4.3.3	L	Methodologie	2.2, Bijlage 1
4.3.3	M	Veranderingen in methodologie	n.v.t.
4.3.5	N	Gebruikte emissie- of compensatiefactoren	2.2
5.4	O	Onzekerheden	2.3
	P	Verklaring in overeenstemming met ISO 14064-1	Bijlage 2
	Q	Verificatie	n.v.t.