

CO₂-Prestatieladder niveau 3

Documentenportfolio



Klimaatverbond
Nederland



CO₂-Prestatieladder niveau 3 - Documentenportfolio

Datum: 9 april, 2021

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.

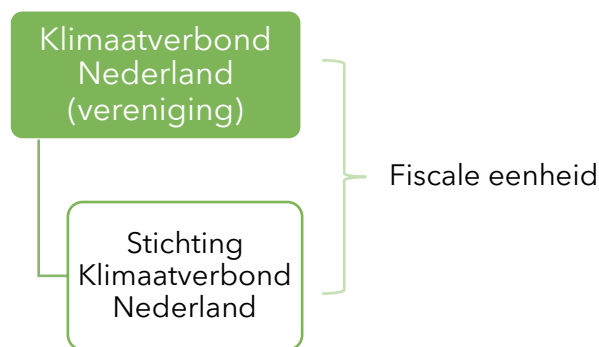
Inhoudsopgave

1. 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.....	6
3. Reductie	7
Energie Management Actieplan.....	7
4. Transparantie	9
Communicatieplan.....	9
5. Participatie.....	10
Inventarisatie mogelijke initiatieven en keuze initiatief	10
Bijlagen.....	12

1. Organisatorische grenzen

Klimaatverbond Nederland heeft afgelopen jaar een certificaat gehaald op niveau 3 van de CO₂-Prestatieladder. Daartoe is de organisatorische grens 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. De organisatorische grens is ongewijzigd.

In het geval van Klimaatverbond Nederland komt dit dan nog steeds 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: Organisatiestructuur Klimaatverbond Nederland

Bij de vereniging zijn elf mensen in dienst, wat neerkomt op ongeveer 9,5 FTE. Daarnaast is in de stichting een aantal zzp'ers actief in de zogenaamde 'flexibele schil', op projectbasis. Hier betreft het acht mensen die in veel gevallen maar een deel van het jaar werkzaamheden uitvoeren voor Klimaatverbond Nederland.

2. Inzicht

2.1 Overzicht energiestromen en energieverbruikers en energiebeoordeling

Het overzicht van de energiestromen en -verbruikers is ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande jaar. 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 ook dit jaar relatief hoog zal zijn, aangezien het kantoorpand een monumentaal pand is. Al moet daar ook meteen bij gezegd worden dat er veel minder gebruik is gemaakt van het kantoor vanwege corona, waardoor er op kantoor minder gas en stroom verbruikt is.

Alle medewerkers van Klimaatverbond reizen met het OV, zowel van huis naar het kantoor als van het kantoor naar afspraken buiten de deur. Dus uitstoot door werk-werkverkeer is onderdeel van de uitstoot van onze organisatie. We proberen reizen met het OV ook te stimuleren bij bezoekers; het kantoor zit op 5 minuten lopen van Arnhem Centraal station en er is slechts één parkeervergunning beschikbaar. In de meetperiode is geen 'business travel' ondernomen met het vliegtuig.

2.2 Opstellen emissie-inventaris met CO₂-voetafdruk

Gas en stroom

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 2019 t/m november 2020. Over deze periode zijn in het kantoor van Klimaatverbond de volgende verbruiken gemeten (zie Tabel 1 voor het overzicht):

- **1.857 kWh aan stroom**
- **1.663 m³ aardgas**

Tabel 1: Emissie-overzicht elektra en gas van december 2019-november 2020

Maand	Jaar	Elektriciteit (kWh)	Gas (m ³)
December	2019	196	320
Januari	2020	212	337
Februari	2020	177	314
Maart	2020	180	251
April	2020	142	64
Mei	2020	133	28
Juni	2020	142	8
Juli	2020	128	4
Augustus	2020	122	3

September	2020	141	27
Oktober	2020	136	107
November	2020	148	200
Totaal		1857	1663
Omrekenfactor		0,014	1,884
CO_{2e}-uitstoot (kg)		25,998	3133,092
Totaaluitstoot (kg)		3.159,090	

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:

- **25,998 kg CO₂ door stroomgebruik**
- **3.133,092 kg CO₂ door gasverbruik**

In Tabel 2 staat het verbruik van de vorige meetperiode, het referentiejaar, november 2018 t/m december 2019. In de vergelijking tussen de tabellen wordt duidelijk dat er in de nieuwe periode 795 minder kWh aan stroom is verbruikt en 339 m³ minder gas. Dat komt neer op een reductie van respectievelijk 29,98% en 16,93%. **Op de totaaluitstoot door elektra en gas komt de verschil neer op bijna 650 kg CO₂, een reductie van 17,06% vergeleken met het voorgaande jaar.**

Tabel 2: Emissie-overzicht elektra en gas van december 2018-november 2019

Maand	Jaar	Elektriciteit (kWh)	Gas (m³)
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)		37,128	3771,768
Totaaluitstoot (kg)		3.808,896	

Mobiliteit en herberekening uitstoot referentiejaar

In de berekening van de emissie-inventaris zijn de gegevens voor mobiliteit (werk-
werkverkeer) ook meegenomen. 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 2019 - november 2020 is het
aantal kilometers gemaakt met het overige (internationale) OV- en autoverkeer (zie Tabel 3
voor het overzicht¹):

- **3165 kilometer met het OV binnen Nederland (niet-NS)**
- **0 kilometer met het OV buiten Nederland**
- **905 kilometer met de auto**

Tabel 3: Emissie-overzicht mobiliteit december 2019-november 2020

	OV binnenland	OV buitenland	Auto
Afstand (km)	3165	0	905
Omrekenfactor	0,015	0,026	0,195
CO _{2e} -uitstoot (kg)	47,486	0,00	176,475
Totaaluitstoot (kg)	223,951		

Er zijn geen vliegkilometers gemaakt. Het aantal km van OV binnenland is omgerekend naar
CO₂-uitstoot met omrekenfactor 0,015 ('OV algemeen, voertuigtype onbekend') uit de Lijst
Emissiefactoren, aangezien het niet-NS verkeer bestond uit zowel treinen als bussen. Dit is
een andere omrekenfactor dan in eerste instantie voor het referentiejaar is genomen (0,036,
'OV algemeen'). Dit komt omdat deze categorie in de Lijst Emissiefactoren is geüpdatet in
januari 2021. Klimaatverbond Nederland maakt in haar berekening alleen een onderscheid
tussen OV-verkeer dat met NS-diensten is gebeurd en OV-verkeer dat niet met NS-diensten
is gebeurd. Er is dus geen verder onderscheid tussen trein, bus, tram, of metro. Vandaar
dat in de herberekening is gekozen voor de omrekenfactor 'Voertuigtype onbekend'.

Voor de andere relevante factoren is dat niet het geval. Voor OV buitenland is dus opnieuw
omrekenfactor 0,026 genomen ('Trein, trein internationaal'), al zijn in de meetperiode geen
internationale reizen gemaakt. 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:

- **47,486 kg CO₂ door binnenlands OV-verkeer**
- **0 kg CO₂ door buitenlands OV-verkeer**
- **176,475 kg CO₂ door autoverkeer**

In Tabel 4 zijn de gegevens van de voorgaande meetperiode te zien, het referentiejaar.
Gezien de wijziging in de Lijst Emissiefactoren is voor deze meetperiode de uitstoot door
OV-verkeer opnieuw berekend. Het grootste verschil is dat er in de voorgaande wel
internationale reizen zijn gemaakt en in deze meetperiode niet. **Op het gebied van
mobiliteit is uiteindelijk 549,414 kg CO₂ minder uitgestoten dan in de voorgaande
meetperiode, een reductie van 71,0%.**

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

Tabel 4: Emissie-overzicht mobiliteit december 2018-november 2019

	OV binnenland	OV buitenland	Auto
Afstand (km)	5184	2968	3171,4
Omrekenfactor	0,015	0,026	0,195
CO_{2e}-uitstoot (kg)	77,765	77,168	618,423
Totaaluitstoot (kg)	773,365		

Bovenstaande houdt in dat de totale CO₂-emissie van Klimaatverbond Nederland voor de periode december 2019 t/m november 2020 neerkomt op **3.383,041 kg CO₂**, dus ongeveer **3,38 ton**. De emissie-inventarisatie is gemaakt volgens ISO14064-1 (zie Bijlage 2).

Tabel 5: Het totaaloverzicht van de uitstoot tijdens vorige en afgelopen meetperiode en het verschil daartussen.

	Vorig	Afgelopen	Vershil
Gas en stroom	3.808,896	3.159,090	-649,806
Mobiliteit	773,365	223,951	-549,414
Totaal	4.582,261	3.383,041	-1199,220

In tabel 5 is te zien dat de totale uitstoot van Klimaatverbond Nederland over afgelopen meetperiode **1.199,220 kg CO₂ minder is dan in de vorige meetperiode, wat neerkomt op een reductie van 26,2%**. Dit grote verschil heeft veel te maken met COVID-19. Vanaf maart 2020 hebben fysieke afspraken in zeer beperkte mate plaatsgevonden, waardoor er een stuk minder werk-werkkilometers zijn gemaakt met het OV (in de maanden april en mei zijn er zelfs helemaal geen werk-werkkilometers gemaakt). Daarnaast is het team van Klimaatverbond ook in zeer beperkte mate aanwezig geweest in het kantoorgebouw, wat heeft geleid tot aanzienlijk minder uitstoot door stroom en gas. Echter is ook in de maanden december t/m februari, toen er nog geen maatregelen golden rondom COVID-19, een kleine reductie waar te nemen in de uitstoot door gas en elektra ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder. Het grootste verschil ligt bij de elektriciteit en dat komt vooral door gedragsverandering en monitoring door de projectleider, aangezien tijdens die periode geen technische maatregelen zijn genomen.

In de vorige maatregellijst hebben we onder andere opgenomen dat we een interne CO₂-prijs zouden gaan hanteren. Deze hebben we - conform de referentieprijs waar wij voor pleiten - vastgesteld op €700/ton CO₂ (de onderbouwing hiervan kunt u vinden in de bijlage van ons essay [Rekenen met de toekomst - van Parijs naar een CO₂-prijs](#)). Bij het hanteren van deze prijs wordt duidelijk dat Klimaatverbond, met haar uitstoot van de afgelopen meetperiode, €2.368,- aan maatschappelijke schade heeft veroorzaakt.

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. Gezien de kleine onzekerheden, verwachten we geen impact van deze onzekerheden.

3. Reductie

Energie Management Actieplan

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

- **Folie / voorzetsramen.** Hier moet nog steeds een keuze in worden gemaakt, de verschillende keuzes hebben verschillende voor- en nadelen. Hier is contact over geweest met de verhuurder;
- **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. Hier is naar gekeken door de verhuurder, maar nog geen verdere actie op ondernomen;
- **Duurzaam gedrag.** Binnen de kantoor situatie valt er nog 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. Uit de gegevens uit het eerste deel van de meetperiode blijkt dat het gedrag is verbeterd. Dit kan nog verder worden doorgezet.

Voor het onderdeel mobiliteit worden nog steeds geen specifieke maatregelen voorgeschreven. Uit de inventarisatie is gebleken dat ruim 80% van het binnenlandse OV-verkeer met NS-treinen gereden wordt. De overige 20% betreft regionale treinen en bussen, waarbij het simpelweg lastig is om dit op een andere manier te doen. Voor het kleine aantal autokilometers dat door collega's is gedeclareerd is ook geen goed alternatief mogelijk. Dit gebeurt namelijk alleen wanneer spullen vervoerd worden voor evenementen die te groot/zwaar zijn om in het OV mee te nemen. Dit gebeurt dus alleen bij hoge uitzondering, zeker in het jaar 2020 is dit weinig voorgekomen.

Het doel was om 5% emissiereductie te realiseren, organisatiebreed, tegen 1 december 2020. Zoals eerder aangegeven is uiteindelijk een emissiereductie van 26,2% gehaald. Voor komende meetperiode nemen willen we 5% reductie behalen. Omdat het jaar 2020 geen standaard jaar is geweest, is het niet logisch om deze reductie door te trekken, maar om te kijken naar de uitstoot als we 5% emissiereductie hadden gehaald in plaats van 26,2%. Als we onze uitstoot met 5% hadden gereduceerd en niet met 26,2%, hadden we de afgelopen meetperiode ongeveer 4,35 ton CO₂ uitgestoten. Met opnieuw een doelstelling van 5% emissiereductie, betekent dat dat het doel voor komende meetperiode is om rond de 4,14 ton CO₂ uit te komen. Dat is dus een toename ten opzichte van de uitstoot van afgelopen meetperiode, maar omdat we verwachten dat er in de loop van 2021 weer meer bedrijvigheid zal zijn, verwachten we dat dit een realistische doelstelling is. **Ten opzichte van het referentiejaar is de doelstelling 9,75% emissiereductie.** Innovatieve

ontwikkelingen spelen bij het bepalen van deze doelstelling geen rol, aangezien dit niet van toepassing is voor onze organisatie.

Dieuwertje Walch blijft als projectleider hoofdverantwoordelijke voor het uitvoeren van de maatregelen en wordt ondersteund door Petra Lettink, de directeur van Klimaatverbond Nederland.

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 heeft gehaald, vanuit het principe *'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 regelmatig 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](#) geüpdatet, met daarop een verwijzing naar onze pagina op 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 (VNG, IPO en UvW), 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.

De verantwoordelijkheid voor de communicatie ligt primair bij de projectleider en gebeurt in afstemming met het communicatieteam en de directeur.

5. Participatie

Inventarisatie mogelijke initiatieven en keuze initiatief

Alhoewel Klimaatverbond Nederland een certificaat heeft 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 heeft Klimaatverbond zich weer op het thema ingezet namens het IPO, voortbordurend op het onderzoek naar borging uit 2019. Ze is aan de slag met drie wegbereidende provincies, waarbij de verschillende organisaties via een systemische methode werden geanalyseerd. Vanuit deze analyse is 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. In maart 2021 hebben we onze [tussenrapportage](#) over dit programma afgerond.

In het kader van CO₂-beprijzing en de uitwisseling tussen verschillende sectoren, heeft Klimaatverbond in oktober 2020 samen met Alliander en MVO Nederland een [webinar georganiseerd](#). Het webinar was gericht op publieke en semipublieke organisaties en diende eigenlijk als startschot voor het opzetten van een werkomgeving over CO₂-beprijzing voor een groot scala aan partijen, zoals netbeheerders, drinkwaterbedrijven en andere publieke nv's. Aan het webinar deden zo'n 120 mensen mee.

Buyer group mobiliteit

In 2020 startten 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 klimaatvelop 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. In 2020 heeft een aantal verkennende sessies plaatsgevonden, met vertegenwoordigers van Nederlandse en Duitse gemeenten.

Energiedienstenorganisaties

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 energiedienstenorganisaties. Deze organisaties 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. In 2020 heeft Klimaatverbond Nederland een consortium opgestart met Balance, LSA bewoners, Buurtwarmte en SVn. Samen hebben we een [whitepaper](#) geschreven over het probleem en schetsen we oplossingsrichtingen.

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 zijn aan bod gekomen tijdens de gesprekken, die hebben plaatsgevonden in juni en najaar 2020.

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 2020 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 €27,00⁴ (de max.) is het aantal km als volgt berekend: $(\text{bedrag}/27) \times 200$.
5. Het aantal km is omgerekend naar CO₂-uitstoot met omrekenfactor 0,015 (OV algemeen, voertuigtype onbekend)⁵ uit de Lijst Emissiefactoren, aangezien het niet-NS verkeer bestond uit zowel treinen als bussen en op basis van de declaraties niet altijd duidelijk is van wat voor type vervoer gebruik is gemaakt.
6. De maandelijkse uitstoot is bij elkaar opgeteld. De totaaluitstoot voor binnenlands OV-vervoer komt neer op **47,467 kg CO₂**.

Ook worden alle overige kilometers en uitstoot in beeld gebracht. Voor de internationale OV-kilometers worden 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').

² Zie de tarievenkaart 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.

⁴ Dit is een ander bedrag dan in de vorige meetperiode, toen de max €26,50 bedroeg. Aangezien de tarieven van de NS jaarlijks veranderen, is er voor gekozen om bij de omrekeningen van de bedragen naar km gebruik te maken van de tarievenkaart van dat jaar, zodat dit zo goed mogelijk op elkaar aansluit.

⁵ Zoals eerder aangegeven is dit een andere waarde dan in eerste instantie voor het referentiejaar is gebruikt, maar deze waarde is begin 2021 aangepast. Zoals in sectie 2.2 van dit portfolio staat, zijn de emissies van het referentiejaar daardoor ook herberekend.

Hiermee komt de totale uitstoot door internationaal OV-verkeer uit op **0 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 **176,475 kg** CO₂ (905 km).

Opgeteld is de totale uitstoot door mobiliteit december 2019 - november 2020 dan **223,951 kg** CO₂.

Bijlage 2: Kruisreferentie ISO 14064-1

ISO 14064-1	Eisnr. §9.3.1	Beschrijving	Hoofdstuk onderhavig rapport
	A	Rapporterende organisatie	Colofon
	B	Verantwoordelijke	Colofon
	C	Rapportageperiode	2.2
5.1	D	Documentatie organisatorische grens	1
	E	Criteria organisatorische grens	1
5.2.2	F	Directe GHG-emissies	2.2
5.2.2	G	Verbranding van biomassa	2.2
5.2.2	H	GHG-compensaties	2.2
5.2.3	I	Uitzonderingen	2.2
5.2.4	J	Indirecte GHG-emissies	2.2
6.4.1	K	Referentiejaar	2.2
6.4.1	L	Veranderingen en hercalculaties	2.2
6.2	M	Methodologie	2.2, Bijlage 1
6.2	N	Veranderingen in methodologie	n.v.t.
6.2	O	Gebruikte emissie- of compensatiefactoren	2.2
8.3	P	Impact onzekerheden	2.3
8.3	Q	Onzekerheden	2.3
	R	Verklaring in overeenstemming met ISO 14064-1	Bijlage 2
	S	Verificatie	n.v.t.