

Ketenanalyse woon-werk verkeer

Versie: 2024-05-30

	Naam	Datum
Opgesteld door	Shirley Voermans	30-05-2024
Gecontroleerd door	Directie	
Goedgekeurd door	Directie	

PosadMaxwan strategy x design
Binckhorstlaan 36
2516BE Den Haag

Inhoud

Inleiding.....	3
Activiteiten PosadMaxwan	3
Definitie ketenanalyse	3
Doel van de ketenanalyse	3
Keuze van de ketenanalyse	4
Identificeren van schakels in de keten	5
Kwantificeren van emissies	6
Reductie/ verbeter mogelijkheden	7

Inleiding

In het kader van het behalen van niveau 4 op de CO2-Prestatieladder voert PosadMaxwan een analyse uit van een GHG (Green House Gas) genererende keten. Dit document beschrijft de ketenanalyse woon-werk verkeer.

Activiteiten PosadMaxwan

PosadMaxwan is in 2018 ontstaan uit een fusie tussen de twee stedenbouwkundige bedrijven Posad en Maxwan. Bij PosadMaxwan werken we aan de gezonde, duurzame en slimme stad. Dat doen we door onderzoek, strategie, ontwerp én uitvoering te combineren. We signaleren actuele opgaven, stellen relevante vragen en komen met nieuwe, ruimtelijke antwoorden. Niet alleen in projecten werken wij aan een duurzame gezonde leefomgeving, maar ook binnen ons bedrijf stimuleren we dit door het reizen met openbaar vervoer, aanbieden van vegetarische lunch en het stimuleren van kennisuitwisseling tussen collega's.

Definitie ketenanalyse

Een ketenanalyse in het kader van de GHG (Green House Gas) genererende ketens van activiteiten houdt in dat een analyse gemaakt wordt van CO2-emissies in een van de ketens waarin de organisatie actief is.

Doel van de ketenanalyse

De belangrijkste doelstelling voor het uitvoeren van deze ketenanalyse is het identificeren van CO2-reductiekansen, het definiëren van reductiedoelstellingen en het monitoren van de voortgang.

Op basis van het inzicht in de scope 3 emissies en de ketenanalyse wordt een reductiedoelstelling geformuleerd. Binnen het energiemanagementsysteem dat is ingevoerd wordt actief gestuurd op het reduceren van de scope 3 emissies.

Het verstrekken van informatie aan partners binnen de eigen keten en sectorgenoten die onderdeel zijn van een vergelijkbare keten van activiteiten is hier nadrukkelijk onderdeel van. PosadMaxwan zal op basis van deze ketenanalyse stappen ondernemen om partners binnen de eigen keten te betrekken bij het behalen van de reductiedoelstellingen.

Keuze van de ketenanalyse

De keuze van de ketenanalyse

PMC's	Omschrijving CO2 genererende activiteit	Relatief belang van de CO2 belasting van de sectoren en invloed van de activiteiten: groot=8/middelgroot=6/klein=3/te verwaarlozen=1	Potentiële invloed van het bedrijf op de CO2 uitstoot groot=8/middelgroot=6/klein=3/te verwaarlozen=1	Score	Rangorde	Toelichting/ onderbouwing	Inkoop 2023
1	2	3 sector	4 activiteit	5	6		
Reizen van en naar kantoor	7.Woon-werk verkeer: <i>betreft gebruik van vervoersmiddelen van medewerkers, in gebruik voor woon-werk verkeer</i>	3	8	8	192	1 Woon-werk verkeer wordt gezien als de grootste scope 3 emissie. Dit is voor nu ook de enige scope 3 emissie die onderbouwd kan worden met inkoopgegevens. Woon-werk verkeer is een scope 3 emissie waar PosadMaxwan het meeste invloed op uit kan oefen, omdat de medewerkers gestimuleerd kunnen worden om minder vervuilende vervoersmiddelen te gebruiken of meer thuis te werken.	€ 81.612,64
Gebiedsontwikkeling (planmatig)	11.Gebruik van verkochte producten	3	8	6	144	2 Dit werd voorheen gezien als de scope 3 emissie waar het meeste invloed op uitgeoefend kon worden, maar ervaring heeft geleerd dat minder is dan gedacht.	

Uit bovenstaande rangorde van de scope 3 emissies is een keuze voor een ketenanalyse. De rangordebepaling maakt inzichtelijk welke Product Markt Combinaties de meeste invloed hebben op de uitstoot van PosadMaxwan. Voor PosadMaxwan is het reizen (woon-werkverkeer) de enige scope 3 uitstoot die meetbaar is. Vanuit de CO² footprint van 2023 is te zien dat 3,61 ton CO² toe te schrijven is aan scope 3. In scope 3 komt alleen vervoer naar voren. Vervoer bestaat in scope 3 uit trein, tram en auto.

Voorgaande ketenanalyse was gericht op het planmatig reduceren, waarbij het lastig bleek om kwantitatief en zichtbaar te maken wat de voortgang op CO2 reductie was.

Scope van de ketenanalyse

Binnen de scope van de ketenanalyse wordt uitgegaan van woon-werkverkeer. Dit betreft alle medewerkers van PosadMaxwan die van of naar kantoor reizen. Dit kan zowel het kantoor van PosadMaxwan zijn of een projectlocatie.

Data

In de ketenanalyse wordt gebruik gemaakt van primaire data.

Vervoermiddel	Data verzameling
Trein	Primair, NS Zakelijk
Tram	Primair, NS Zakelijk
Auto	Primair, Declaratie op basis van kilometer

Footprint Scope 3

CO₂ Scope 3

Trein	Woon-werkverkeer	370.137 personenkm	0,003 kg CO ₂ / personenkm	1,11 ton CO ₂
Tram	Woon-werkverkeer	1.236 personenkm	0 kg CO ₂ / personenkm	0 ton CO ₂
Personenwagens (km)	Woon-werkverkeer	12.399 km	0,193 kg CO ₂ / km	2,39 ton CO ₂
<i>Subtotaal</i>				<i>3,50 ton CO₂</i>

Identificeren van schakels in de keten

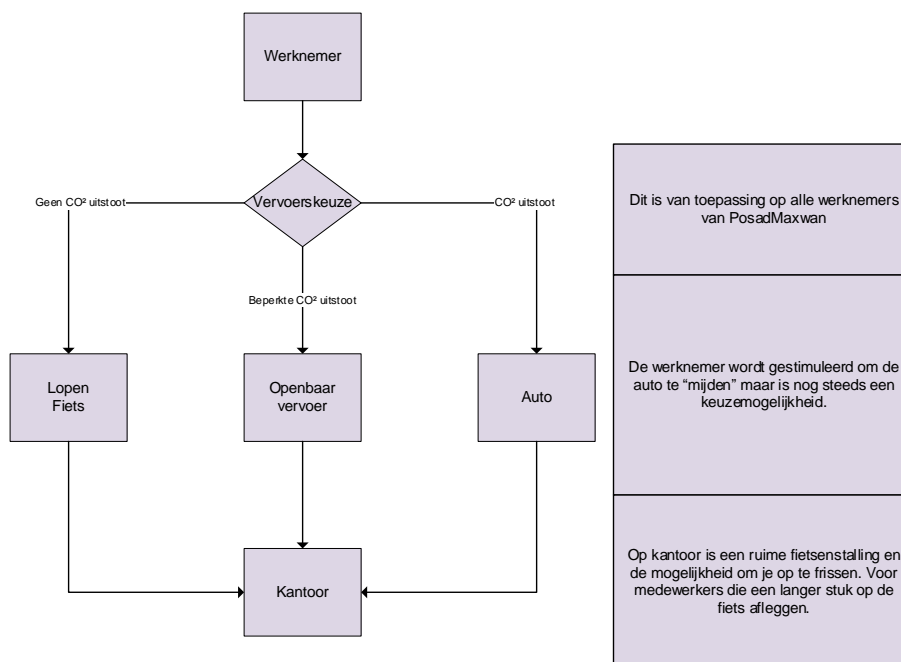
Voor de ketenanalyse hebben we verschillende ketenpartners geïdentificeerd. Daarbij is er gekeken naar de invloed, betrokkenheid en of deze ketenpartners beïnvloedbaar zijn.

Ketenpartners	Invloed	Betrokkenheid	Beïnvloedbaar
Medewerkers	Hoog	Hoog	Midden
PosadMaxwan	Midden	Hoog	Hoog
Opdrachtgevers	Laag	Midden	Laag
Overheid	Midden	Laag	Niet
OV	Laag	Laag	Niet

In bovenstaande weergave zijn de diverse ketenpartners opgenomen. Daarbij is eenvoudig te zien dat de meeste invloed zit bij de organisatie en de medewerker. Daarbij worden hieronder de invalshoeken van de verschillende ketenpartners benoemd

Medewerkers

Belangrijkste schakel in de keten zijn de medewerkers. Zij zijn daadwerkelijk degene die de keuze hebben en krijgen om van en naar kantoor te reizen. Dat maakt dat zij uiteindelijk de beslissende schakel zijn om de afweging zo CO² bewust mogelijk te maken. Voor de medewerker is er de mogelijkheid om thuis (op afstand) te werken. Er wordt veel waarde gehecht aan samen werken omdat dit een belangrijke leermogelijkheid biedt voor alle (nieuwe) collega's. Gemiddeld genomen worden er 1 a 2 dagen per week thuisgewerkt.



PosadMaxwan

De organisatie heeft een hoge mate van invloed op de keuze die de werknemer (kan) maken als het gaat over reizen. PosadMaxwan stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer. PosadMaxwan faciliteert voor elke medewerker een NS businesscard waarmee werknemers "gratis" kunnen reizen.

Daarnaast is er op de kantoorlocatie betaald parkeren. PosadMaxwan kan hier parkeerplaatsen kopen, maar doet dit uit overweging niet. Dit resulteert er onder andere in dat medewerkers sneller geneigd zijn op een andere manier naar kantoor te komen dan met de auto.

Als er niet met het openbaar vervoer gereisd wordt kan er een declaratie gedaan worden op basis van kilometers. Daarbij is het uitgangspunt van PosadMaxwan dat er €0,21 cent per kilometer gedeclareerd mag worden.

Opdrachtgevers

Opdrachtgevers zijn over het algemeen betrokken als het gaat over duurzaamheid. Vanuit de huidige opdrachtgevers wordt gekeken naar duurzaamheid en effectiviteit. Frequent wordt er digitaal vergaderd of overlegd. In sommige gevallen wordt gevraagd naar een projectlocatie te reizen.

Overheid

De overheid maakt het beleid omtrent mobiliteit. De overheid bepaalt fiscale regelingen zoals het fietsplan, de hoogte van de accijns. Dit is van invloed op de (financiële) keuze die een organisatie of medewerker maakt. Door CO² bewust reizen te stimuleren kan de overheid meer invloed uitoefenen op het reisgedrag.

Aanbieders openbaar vervoer

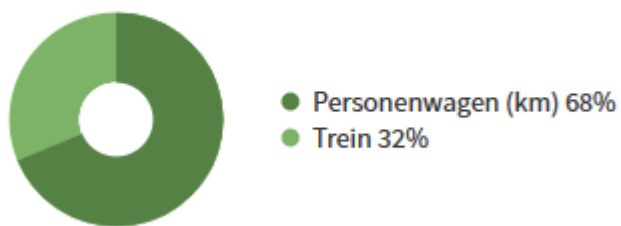
De invloed van de aanbieders van openbaar vervoer is laag. Zij dragen zorg voor een kwalitatief goed systeem waardoor de reiziger erop kan vertrouwen de geplande reis vlot en efficiënt te laten verlopen. Indien dit het geval is, zal de positieve invloed groeien en zal er eerder gekozen worden voor het openbaar vervoer.

Kwantificeren van emissies



In het basisjaar 2023 zijn er 383.772 kilometers gereisd voor woon- werkverkeer. Hierboven is de verdeling te zien in de verdeling van vervoersoplossing. Hierin is te zien dat er voor 97% gereisd wordt met de trein. Treinreizen zorgen echter niet voor het grootste gedeelte van de CO² uitstoot. In de CO² grafiek van woon- werkverkeer ziet dat er als volgt uit.

2023



Hierbij hebben de kilometers afgelegd met de auto de meeste impact op de CO₂ uitstoot.

Voor woon- werkverkeer met de auto wordt per kilometer 0,193 kilogram CO² als emissiefactor gebruikt. Bij de trein is de emissiefactor 0,003 kilogram CO².

Deze gegevens en de voortgang hierop worden bijgehouden in de Milieubarometer.

Uitstoot Scope 3 ten opzichte van de hele footprint in het basisjaar

Totale uitstoot in de footprint is 35,6 ton CO². Woon- werkverkeer is 3,5 ton CO². Dit komt neer op 9,8% van de totale uitstoot.

Reductie/ verbeter mogelijkheden

Het potentieel zit hem in het verlagen van de autokilometers. Daarnaast is het goed om te kijken naar de huidige mobiliteitsoplossingen die geboden worden om te kijken waar mogelijk verbeteringen mogelijk zijn. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Stimuleren van lopen en of fietsen (geen CO² uitstoot)
- Kijken naar het huidige mobiliteitsplan
- CO² beloningsstructuur aan de hand van minste uitstoot per medewerker, meeste CO² vrije reiskilometers e.d.

Doelstellingen

Reductiedoelstelling (zorgen dat het voor meerdere jaren gebruikt kan worden)

Reductiedoelstelling voor woon-werkverkeer zit hem voornamelijk in het terugdringen van de autokilometers.

2024 12399	2025	2026
Maximaal aantal autokilometers 11000	Maximaal aantal autokilometers 10000	Maximaal aantal autokilometers 9000

Daarnaast is het goed om te kijken naar de CO² uitstoot

2024	2025	2026
Afname op totale woon- werk CO ₂ van 2% tov 2023 3,43 ton Co ²	Afname op totale woon- werk CO ₂ van 4% tov 2023 3,36 ton Co ²	Afname op totale woon- werk CO ₂ van 6% tov 2023 3,29 ton Co ²