

CONCLUSION

FOREYET

Ketenanalyse woon-werkverkeer (4.A.1)

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	2
REFERENTIES	2
2. DOELSTELLING EN BEPALEN SCOPE VAN DEZE KETENANALYSE	2
BEOORDELING KETENANALYSE AAN DE GHG-PROTOCOL CRITERIA.....	2
3. KETENANALYSE WOON-WERKVERKEER	3
IDENTIFICATIE KETENPARTNERS EN EMISSIES	3
CO ₂ UITSTOOT WOON-WERKVERKEER OVER 2016	4
4. REDUCTIEMOGELIJK VAN CO₂ UITSTOOT	4
MOGELIJKE REDUCTIEMAATREGELEN	4
5. RESULTATEN EN DISCUSSIE	5
6. DOELSTELLINGEN	6
7. VERANTWOORDELIJK PERSOON EN ONDERTEKENING	6
BIJLAGE:	6
BRONVERMELDING:	6

1. Inleiding

Het is de ambitie van ForeyeT om de emissies tot op niveau 4 van de CO₂ prestatieladder te beheren. Dit staat in het licht van partijen rondom ons die, in veel gevallen, nog beperkte informatie beschikbaar hebben van hun CO₂ voetprint bedrijfsbreed of op productniveau. Om dit inzicht te verkrijgen zijn de scope 3 emissies gerelateerd aan de organisatie uitgewerkt in het verslag 'D06.Analyse scope 3 emissies'.

Vanuit deze scope 3 analyse is een kwantificatie en keuze gemaakt voor een ketenanalyse. Gezien wij vallen onder het type klein-bedrijf voor de CO₂ prestatieladder volstaat het voor ons één scope 3 analyse uit te voeren voor één van de meer noemenswaardige en/of beïnvloedbare scope 3 bronnen.

Referenties

Dit document is gebaseerd op de 'corporate value chain (scope 3) standaard (GHG, 2010a). Waar benodigd is de methode 'product accounting & reporting' standaard (GHG, 2010b) gebruikt.

2. Doelstelling en bepalen scope van deze ketenanalyse

Het hoofddoel van deze ketenanalyse is het identificeren van CO₂ reductiemogelijkheden n.a.v. verdere inzichten in het verbruik. Deze analyse moet eraan bijgedragen dat doelstellingen opgesteld kunnen worden om de CO₂-uitstoot van het woon-werkverkeer benodigd voor onze bedrijfsvoering te reduceren.

Beoordeling ketenanalyse aan de GHG-protocol criteria

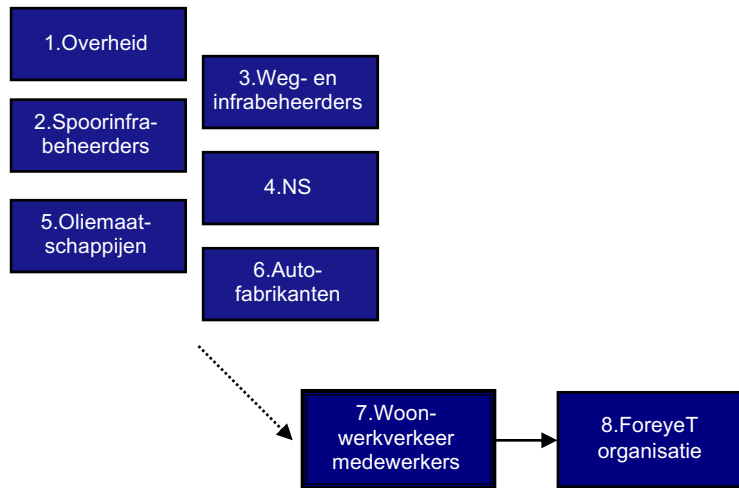
GHG criteria	Invloed ForeyeT	Proces keten
Relevantie	Groot	De te maken kilometers is voor ons als organisatie een wezenlijke CO ₂ uitstoot, zie hiervoor onze voetprint. Temeer gezien onze landelijke werking en medewerkers die ook vanuit het land komen.
Mogelijkheden voor kostenbesparing	Gemiddeld	Het reduceren van het woon-werkverkeer geeft een kostenbesparing voor de medewerkers die dit vervoer met hun privé-auto rijden alsook een kostenbesparing voor ForeyeT voor degene met een zakelijk voertuig.
Beschikbaarheid van informatie	Laag	Er kan een inschatting gemaakt worden op de te rijden kilometers woon-werkverkeer. Echter is hierbij de kanttekening dat niet iedere medewerker altijd dezelfde woon-werk kilometers rijdt van zijn woonplaats naar kantoor. Door werkzaamheden die door het land heen worden uitgevoerd en medewerkers die vanuit huis direct naar deze locaties gaan zijn de woon-werkkilometers niet een op een te berekenen. Hiernaast is er de discussie of kilometers van huis naar een projectlocatie onder zakelijke of onder woon-werkkilometers vallen.
Potentiele reductiebronnen	Gemiddeld	Reductiemogelijkheden zitten in de standplaats van de medewerkers, reistijden naar kantoorlocatie of projectlocaties en de wijze van vervoer.
Beïnvloedingsmogelijkheden	Gemiddeld	Als ForeyeT kunnen we proberen medewerkers uit de buurt aan te nemen, werkzaamheden waar mogelijk te clusteren, in de planning tekening te houden met locatie van de medewerkers en door een zo efficiënt mogelijke inzet van zo vriendelijk mogelijke vervoersmethodes. Ook het zoveel als mogelijk op afstand oplossen van issues zorgt voor reductie van vervoer.

3. Ketenganalyse woon-werkverkeer

ForeyeT heeft over 2016 een 6,95 ton CO₂ uitgestoten. Dit is over de gemaakte kilometers gemaakt door privéauto's, OV-verkeer en medewerker die fietsend of lopend naar kantoor komen.

Dit transport wordt enkel gebruikt voor reizen naar de kantoorlocatie. De reizen naar de projectlocaties vallen onder het zakelijke verkeer.

De keten(partners) van het woon-werkverkeer kunnen we in de volgende flow weergeven.



Identificatie ketenpartners en emissies

1. Overheid

De rijksoverheid bepaald het beleid en de randvoorwaarden die gemaakt worden op het gebied van infrastructuur, mobiliteit, openbaar vervoer en bereikbaarheid. Speerpunten in het regeerakkoord zijn het aanpakken van de files en het verbeteren van de mobiliteit. Bij het verbreden van een snelweg, waardoor files worden verminderd, zou het voor een medewerker die eerst met het openbaar vervoer kwam aantrekkelijker kunnen worden om met de auto te komen. De overheid stimuleert het toepassen van duurzame middelen door middel van subsidies en belastingcorrecties (fiscale bijtelling leaseauto's). Maar ook het beleid m.b.t. belastingen / heffingen zijn van invloed op de keuze van de medewerker voor een type vervoermiddel.

Hier hebben we als ForeyeT vrijwel geen invloed.

2. Spoorinfrabeheerders

De spoorinfrastructuur (rails) is in beheer van ProRail. ProRail draagt zorg voor het beheer en het onderhoud van de infrastructuur. Ze is ketenpartner omdat zij het openbaar vervoer over het spoor mogelijk maken.

3. Weg- en infrabeheerders van het wegennet

Het wegennet is in handen van verschillende beheerders die zorg dragen voor het beheer en het onderhoud van de infrastructuur. Deze beheerders zijn ketenpartners omdat zij het vervoer over de weg mogelijk maken.

- Rijkswaterstaat (Rijks(snel)wegen);
- Provincies (Provinciale wegen);
- Gemeenten (Lokale wegen);
- Waterschappen (Waterschapsweg).

4. Spoorwegvervoerder

ForeyeT	Pagina 3 van 6
CO ₂ portfolio: D06a.Ketenganalyse woon-werkverkeer.docx	Datum: 10-04-2018

NS is de grootste spoorwegvervoerder die via het netwerk van ProRail het personenvervoer over het spoor mogelijk maakt.

5.Oliemaatschappijen

Oliemaatschappijen zijn de belangrijkste leveranciers van diesel/benzine/LPG. Enkele van de meest voorkomende / grootste oliemaatschappijen die diesel leveren voor particuliere vervoer zijn Shell, BP, Total, Texaco.

6.Autofabrikanten

De autofabrikanten produceren/leveren de voertuigen welke door de medewerkers worden gebruikt voor het woon-werkverkeer. De fabricage van een auto en het type motor (diesel, benzine, hybride, elektrisch, gas) van een auto hebben grote invloed op de CO₂-emissie van auto's tijdens productie en gebruik.

7.Medewerkers: woon-werkverkeer

De belangrijkste partner in de keten zijn de medewerkers van ForeyeT. Zij maken de keus om een transportbeweging te maken en welk vervoermiddel zij hiervoor gebruiken. De medewerkers hebben dus de grootste invloed op deze CO₂ uitstoot.

8.ForeyeT organisatie

ForeyeT faciliteert via vervoers- en HR-beleid. Als het gaat om secundaire arbeidsvoorwaarden, waartoe vergoedingen voor vervoer vallen, hebben we voor een gedeelte, invloed op de wijze van de te maken reizen. Ook via werkplanning is een invloed uit te oefenen om de hoeveelheid te maken kilometers.

CO₂ uitstoot woon-werkverkeer over 2016

Hieruit is op te maken dat de uiteindelijke uitstoot voor het woon-werkverkeer in de invloedssfeer zit van de medewerker zelf. Van de benoemde schakels hebben we als organisatie ook veruit de meeste invloed op de medewerker op de keuzes van het maken van deze transporten.

Het woon-werkverkeer is opgenomen in onze voetprint in document D03.Emissie inventarisatie ForeyeT. Dit betref 6,95 ton CO₂ over 2016.

4. Reductiemogelijk van CO₂ uitstoot

Hier willen we graag kijken naar de invloed die we kunnen uitoefenen / betrokkenheid die we hebben op onze medewerkers. Deze reductie willen we oppakken, in 2016 beginnend met de meest voor de hand liggende en effectiefste reductiemaatregelen. Hierna zullen we jaarlijks deze scope 3 ketenanalyse opvolgen.

Mogelijke reductiemaatregelen

Onderstaande een overzicht van de mogelijke reductiemaatregelen per keten-deel zoals hierboven geïnventariseerd en voor ons bekend.

1.Overheid

Op de invloed van overheden op maatregelen betrekking hebbend op het woon-werkverkeer hebben wij vrijwel geen invloed.

2.Spoorinfrabeheerders

De spoorinfrabeheerders hebben vrijwel geen invloed op de CO₂ uitstoot, tenzij het onderhoud dermate slecht is dat de treinen een grotere weerstand hebben en dus meer brandstof verbruiken of anderzijds dat door slecht onderhoud en hiermee bijvoorbeeld uitval

ForeyeT	Pagina 4 van 6
CO ₂ portfolio: D06a.Ketenanalyse woon-werkverkeer.docx	Datum: 10-04-2018

van treinen de medewerkers overstappen van OV-vervoer naar vervoer op een andere manier. Dit gevolg is uit te sluiten gezien het openbaar vervoer dermate wordt onderhouden passend bij Nederlandse maatstaven.

3. Weg- en infrabeheerders van het wegennet

De weg- en infrabeheerders hebben vrijwel geen invloed op de CO₂ uitstoot, tenzij het onderhoud dermate slecht is dat de voertuigen minder efficiënt kunnen rijden en dus meer brandstof verbruiken. Ook kan het zijn dat door slecht onderhoud en hiermee bijvoorbeeld voordoen van files of ongevallen de medewerkers een andere keuze maken in de overweging voor het kiezen voor vervoer via de weg of vervoer via andere methodes. Dit gevolg is uit te sluiten gezien het wegenonderhoud wordt onderhouden passend bij Nederlandse maatstaven.

4. Spoorwegvervoerder

De spoorwegvervoerder heeft enige invloed om de CO₂ uitstoot van woon-werkverkeer. Dit kan zitten in de type voertuigen die worden ingezet of de technologische mogelijkheden die worden gebruikt voor een zo efficiënt mogelijk transport. Onze invloed op de spoorwegvervoerder in relatie tot ons woon-werkverkeer is echter nihil.

5. Oliemaatschappijen

De spoorwegvervoerder heeft enige invloed om de CO₂ uitstoot van woon-werkverkeer. Dit kan zitten in de type voertuigen die worden ingezet of de technologische mogelijkheden die worden gebruikt voor een zo efficiënt mogelijk transport. Onze invloed op de spoorwegvervoerder in relatie tot ons woon-werkverkeer is echter nihil.

6. Autofabrikanten

De autofabrikanten hebben gemiddelde tot hoge invloed op de CO₂ uitstoot van het woon-werkverkeer. Dit zit in de type voertuigen c.q. motoren die worden ontwikkeld / geproduceerd. Als ForeyeT hebben we echter geen invloed op deze ontwikkeling van voertuigen. Wel hebben we enige invloed op onze medewerkers in het keuzeproces voor de te kiezen transportmethode.

7. Medewerkers: woon-werkverkeer

De medewerkers zijn zelf de verantwoordelijk personen voor de keuze van het woon-werkverkeer. De hoofdkeuze hiervoor is gebruik van een zakelijk voertuig, eigen voertuig of OV-vervoer. Daarnaast kun je, bij de auto's de invloed benoemen van de efficiëntie van het rijgedrag en de invloed van de planning van de werklocaties en daarmee te rijden afstanden.

8. ForeyeT organisatie

ForeyeT heeft invloed op de uitstoot van het woon-werkverkeer zoals bij de hierboven genoemde schakels is beschreven.

Daarnaast kun je de invloed benoemen voor de leasewagen-werkwijze / toepassing.

Hiermee kun je de medewerkers beïnvloeden in hun keuze voor het type woon-werkvervoer.

5. Resultaten en discussie

Vanuit deze analyse is te zien dat we de meeste mogelijkheden van reductie zien in het stimuleren van de medewerkers in het maken van doordachte keuzes voor het maken van de woon-werk ritten.

Daarnaast hebben we onze bedrijfskeuzes en werkwijze waarmee we onze medewerkers hierin kunnen sturen en stimuleren.

De overige ketenschakels liggen verder van ons vandaan en hebben we geen of onvoldoende invloed op om hierin een reductie te kunnen bewerkstelligen.

ForeyeT	Pagina 5 van 6
CO ₂ portfolio: D06a.Ketenanalyse woon-werkverkeer.docx	Datum: 10-04-2018

De mogelijkheden liggen dan ook vooral bij onze medewerkers gecombineerd met onze bedrijfsvoering en dus dichtbij in de keten direct om ForeyeT.

6. Doelstellingen

Vanuit bovenstaande uitwerking heeft het management, ondertekend door Fred Koks, besloten de volgende maatregelen op te pakken binnen ForeyeT.

Deze zijn gericht op het stimuleren van de medewerkers in de reductie van het woon-werkverkeer of het CO₂ efficiënter uitvoeren van dit vervoer.

- 1) Informeren van de medewerkers door ForeyeT om invloed uit te oefenen op de keuzes die de medewerker maakt. Dit kan door middel van:
 - a. Verstrekken van inzicht in de CO₂ voetprint;
 - b. Medewerkers informeren over de meest 'groene route' voor woon-werkverkeer (rijden buiten de spits, met minder benodigde belading);
 - c. Medewerkers laten participeren in het initiatief 'banden op spanning' en 'het nieuwe rijden';

Met als doelstelling een betere keuze gerelateerd aan CO₂ emissies via onderstaande punten of direct effect door zuiniger rijden;

- 2) Beleid vormgeven rondom faciliteren van voorwaarden voor CO₂-reductie:
 - a. Stimuleren van OV-gebruik;
 - b. Onderzoeken mogelijkheden van fietsplan;
 - c. Verhuisregelingen;
 - d. Leaseregelingen i.r.t. minder CO₂ belastende voertuigen;
- 3) Rekening houden met woon-werkverkeer in de keuze voor projectlocaties i.r.t. de woonplaats van medewerkers en/of i.r.t. bereikbaarheid via het OV;
- 4) Faciliteren van thuiswerken of tijdonafhankelijk werken zodat buiten de spits gereisd kan worden (daar waar mogelijk)(dit kan ook zitten in het op afstand oplossen van issues met de middelen);
- 5) Stimuleren van duurzamere brandstofsoorten die een schonere en/of efficiëntere verbranding geven;
- 6) Mogelijkheden van carpools stimuleren en faciliteren.
- 7) Mogelijkheden van uitstootvrij vervoer stimuleren waar mogelijk, bijvoorbeeld via Forenzo.

7. Verantwoordelijk persoon en ondertekening

Digitaal ondertekend

.....

Martijn Danse
Directeur en KAM-coördinator, ForeyeT
Eindverantwoordelijke CO₂ prestatieladder portfolio.

Bijlage:

- Geen

Bronvermelding:

- CO₂ portfolio ForeyeT, waaronder specifiek D06.Analyse scope 3 emissies.

ForeyeT	Pagina 6 van 6
CO ₂ portfolio: D06a.Ketenanalyse woon-werkverkeer.docx	Datum: 10-04-2018