



Thales Nederland CO₂-Reductieplan 2019

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	2
1 INLEIDING	3
1.1 LEESWIJZER.....	3
2 ENERGIEBEOORDELING	4
2.1 CONTROLE OP INVENTARISATIE VAN EMISSIES	4
2.2 IDENTIFICATIE GROOTSTE VERBRUIKERS.....	4
2.3 TRENDS IN ENERGIEVERBRUIK EN VOORTGANG CO ₂ -REDUCTIE	4
2.4 VERBETERPOTENTIEEL	6
3 STRATEGISCH PLAN SCOPE 3	7
3.1 SIGNIFICANTE SCOPE 3 EMISSIES.....	7
3.1.1 KWALITATIEVE SCOPE 3 ANALYSE.....	7
3.1.2 KWANTITATIEVE SCOPE 3 ANALYSE	7
3.1.3 KETENANALYSE(S)	8
3.2 REDUCTIESTRATEGIE SCOPE 3	8
3.2.1 INVENTARISATIE REDUCTIESTRATEGIEËN	8
3.2.2 KETENPARTNERS.....	9
4 DOELSTELLINGEN	10
4.1 VERGELIJKING MET SECTORGENOTEN	10
4.2 HOOFDDOELSTELLING.....	10
<i>Scope 1 en 2 Subdoelstelling alternatieve brandstoffen en/of groene stroom</i>	10
<i>Scope 1 Subdoelstelling gasverbruik kantoren</i>	11
<i>Scope 2 Subdoelstelling elektraverbruik kantoren</i>	11
<i>Scope 2 Subdoelstelling zakelijk (vlieg)verkeer</i>	11
<i>Scope 3 Subdoelstelling woon-werkverkeer</i>	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5 VOORTGANG CO₂-REDUCTIE	12
6 PARTICIPATIE SECTOR- EN KETENINITIATIEVEN	15
6.1 ACTIEVE DEELNAME	15
6.2 LOPENDE INITIATIEVEN	15
BIJLAGE A INVENTARISATIE SECTOR- EN KETENINITIATIEVEN	16
COLOFON	20

1 | Inleiding

In dit document worden de scope 1, 2 en 3 CO₂-reductiedoelstellingen van Thales gepresenteerd en de voortgang van de CO₂-reductie beoordeeld. Voorafgaand hieraan is de CO₂-footprint voor scope 1 en 2 opgesteld conform ISO 14064-1 en het GHG-protocol.

Voor het bepalen van de CO₂-reducerendemaatregelen die binnen Thales toegepast kunnen worden, is eerst een inventarisatie van mogelijke reductiemaatregelen uitgevoerd. Deze inventarisatie is als apart tabblad opgenomen in het Excel bestand 'CO₂-reductiemaatregelen doelstellingen en voortgang 2014_2021'. Aan de hand van de maatregelen die voor Thales relevant zijn, is vervolgens het CO₂-Reductieplan opgesteld. Hierin worden de reductiedoelstellingen en de daarbij behorende maatregelen beschreven.

In hoofdstuk 2 van dit document wordt de energiebeoordeling beschreven waarin een analyse is uitgevoerd over de voortgang in CO₂-reductie en mogelijke verbeterpunten. Het strategisch plan voor scope 3 is beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 worden vervolgens de doelstellingen beschreven. Het concrete plan van aanpak en de status van de uit te voeren maatregelen is weergegeven in hoofdstuk 5.

Dit reductieplan is opgesteld in overleg met en met goedkeuring van het management. De voortgang in (sub)doelstellingen en maatregelen wordt ieder half jaar beoordeeld.

1.1 Leeswijzer

Dit document is ter onderbouwing van de eisen van de CO₂-Prestatieladder. Per hoofdstuk wordt een eis behandeld. Hieronder een leeswijzer.

Hoofdstuk in dit document	Eis in de CO ₂ -Prestatieladder
Hoofdstuk 2: Energiebeoordeling	2.A.3
Hoofdstuk 3: Strategisch plan scope 3	5.B.1
Hoofdstuk 4: Doelstellingen	3.B.1
Hoofdstuk 5: Voortgang CO ₂ -reductie	3.B.1
Hoofdstuk 6: Participatie sector- en keteninitiatief	3.D.1 en 3.D.2
Bijlage A	1.D.1

2 | Energiebeoordeling

Het doel van deze energiebeoordeling is de huidige en de historische energieverbruiken van Thales in kaart te brengen. Deze beoordeling geeft minimaal 80% van de energiestromen weer. Zo zijn door deze analyse de grootste verbruikers geïdentificeerd en kan daar individueel op gestuurd worden. Daardoor kunnen de belangrijkste processen die bijdragen aan CO₂-uitstoot effectief aangepakt worden. De achterliggende brongegevens zijn terug te vinden vanuit het Excel document 'CO₂-footprint & trends energieverbruiken'.

2.1 Controle op inventarisatie van emissies

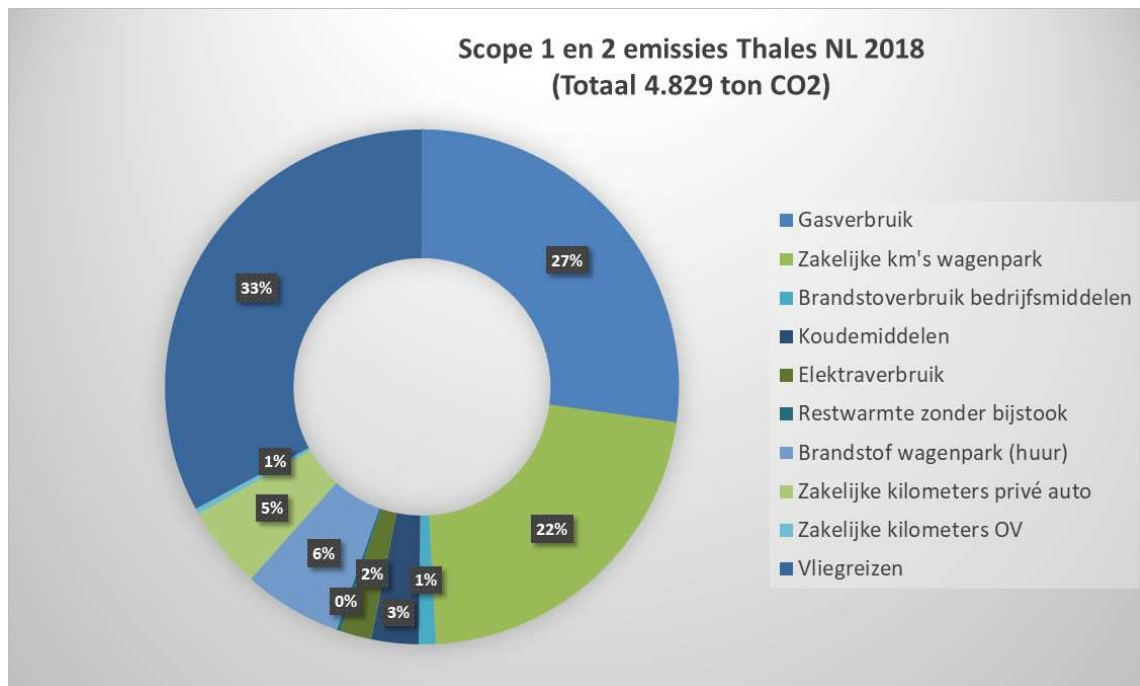
Een onafhankelijke controle op de emissie-inventarisatie wordt gelijktijdig uitgevoerd met de interne audit en wordt in het interne audit rapport opgenomen.

2.2 Identificatie grootste verbruikers

Thales Nederland beschikt over 4 verschillende locaties; Thales in Huizen, Hengelo, Delft en Eindhoven. Daarbij worden nog vier locaties gehuurd als testcentrum en magazijn. Dit zijn de Lekstraat, Westland, Ridderkerk en Energieweg. Voor alle locaties samen is een footprint opgesteld.

De 80% grootste emissiestromen in 2018 van Thales zijn:

- ✓ Vliegelingen 33%
- ✓ Gasverbruik: 27%
- ✓ Wagenpark 22%



Afbeelding 1 | CO₂-uitstoot Thales naar categorieën

2.3 Trends in energieverbruik en voortgang CO₂-reductie

Op basis van de energieverbruiken in 2018 en voorgaande jaren zijn per categorie een aantal trends vast te stellen

Elektra

In 2018 is er totaal 17.720.291 kWh aan stroom verbruikt. Hiervan was de opdeling als volgt:

- Grijs gebouwen: 0,1 miljoen kWh
- Groen gebouwen: 17,6 miljoen kWh
- Grijs wagenpark: 41 duizend kWh

De meeste stroom is verbruikt in Hengelo (75%). In 2018 is 99% van de stroom ingekocht als Nederlandse groene stroom. Alleen de stroom in de gehuurde panden wordt nog als grijze stroom ingekocht. Van de stroom die door het wagenpark wordt geladen is de oorsprong niet aantoonbaar en daarom wordt deze als grijze stroom beschouwd.

Aan de trend dat het totale stroomverbruik van Thales Nederland sinds 2014 aan het afnemen is, is in 2018 een einde gekomen. Dit heeft te maken met de groei van het aantal Fte. Omdat het aantal Fte de komende jaren naar verwachting verder zal toenemen is een verdere groei van het stroomverbruik te voorspellen.

Gas

In 2018 is er totaal 695.315 m³ aan gas verbruikt over alle locaties verspreid, waarbij Hengelo tweederde voor zijn rekening neemt. Het aardgasverbruik is 11% minder dan een jaar ervoor. De afname van het gasverbruik is deels te danken aan het gebruik van industriële restwarmte wat in Hengelo sinds vorig jaar beschikbaar is.

Koudemiddelen

In 2018 zijn er relatief weinig koudemiddelen verbruikt, zeker in vergelijking met 2017 toen er een lekkage was. Het gaat daarbij in totaal om 73 kg.

Brandstof wagenpark

Het totale aantal liters dat door het (geleasede) wagenpark in 2018 is verbruikt bedraagt 343.594 liter. Het verbruik ligt daarmee 2% lager dan in 2017. Diesel wordt het meeste getankt, maar laat al een aantal jaren een daling zien. Terwijl het aantal liters benzine een stijgende trend laat zien.

Zakelijke reizen

Tijdens zakelijke reizen wordt (aaneensluitend) van een of meerdere vormen van personenvervoer gebruik gemaakt. Welke vervoerwijze wordt gebruikt wordt deels bepaald door beleid, maar is ook afhankelijk van de reiskenmerken (locaties, reistijd). De algemene trend in de laatste jaren is dat er steeds meer wordt gereisd. Ook over 2018 is er weer een groei van de afgelegde reiskilometers vast te stellen. Het vliegtuig is verantwoordelijk voor de meeste kilometers, in 2018 met name door lange vluchten (> 2500 km). Daarnaast worden er voor aansluitend vervoer of voor reizen met een kortere reisafstand huurauto's en privéauto's gebruikt. Dit gebruik laat een groeiende trend zien. Maar ook het gebruik van Openbaar Vervoer is in 2018 weer verder toegenomen ten opzichte van 2017.

De voortgang op de reducties per emissiestroom wordt in hoofdstuk 5 verder toegelicht.

2.4 Verbeterpotentieel

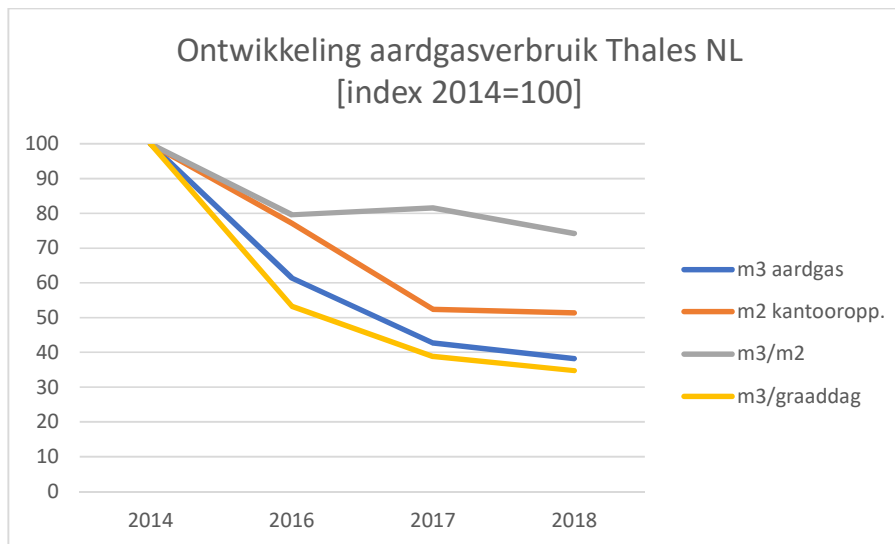
Op basis van de resultaten van energie inventarisatie en de mogelijkheid tot meer inzicht in de resultaten van het gevoerde beleid is gekozen om dit jaar te kijken naar het aardgasverbruik.

Aardgas wordt in alle vestigingen gebruikt voor de verwarming van de gebouwen. De hoeveelheid aardgas die jaarlijks nodig is hangt af van een aantal factoren zoals de toegepaste verwarmingssystemen, de omvang van de te verwarmen gebouwen en weersomstandigheden. Op basis van de beschikbare gegevens over het verbruik (m³), de gebouwen (m²) en de gemiddelde dagtemperatuur (graaddagen) zijn een aantal zaken vast te stellen.

Het aantal m³ aardgas is in de laatste jaren aan het dalen. In absolute zin doordat het aantal m² van de gebouwen is afgenomen en er vanaf 2018 in de grootste vestiging Hengelo gebruik gemaakt wordt van industriële restwarmte voor (een deel) van de verwarming. Maar ook het verbruik per m² gebouw laat een daling zien, al is die wel veel minder dan de afname van het aantal m². Qua verbeterpotentieel loont het afstoten van m² dus, maar niet in een 1:1 verhouding. En gelet op de verwachte groei van de organisatie is een verder afname van het aantal m² onrealistisch.

De hoeveelheid aardgas volgt dezelfde trend als die van de graaddagen, wat er op duidt dat er niet meer gestookt wordt dan je verwacht op basis van de buitentemperatuur. Het verbeterpotentieel vanuit aanpassing van het 'stookgedrag' en/of gebouwaanpassingen wordt dan ook niet als erg hoog ingeschat.

Een verdere uitsplitsing per gebouw laat zien dat bovengenoemde trends in alle vestigingen te zien zijn, met als kanttekening dat voor de gehuurde panden geen actueel inzicht is in het m³ gebruik.



Reductiepotentieel

De analyse van het aardgasverbruik maakt duidelijk dat er in het verbruik zelf geen direct significant reductiepotentieel zit dat verder gaat dan wat reeds is uitgevoerd (zoals vermindering m², restwarmte). Verdere reductie van deze energiestroom moet dan ook worden gezocht in de toepassing van alternatieve bronnen voor de verwarming van de gebouwen. Zoals de uitbreiding van het gebruik van restwarmte en/of het toepassen van technieken als warmtepompen. In het reductieplan zijn deze opties als potentiële reductiemaatregel opgenomen en worden nader onderzocht op haalbaarheid.

3 | Strategisch plan scope 3

Thales vindt het belangrijk om inzicht te verkrijgen in haar belangrijkste scope 3 emissies. Om dit inzicht te verkrijgen is er een kwalitatieve en kwantitatieve dominantie analyse uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden hieronder weergegeven. Tevens wordt er een strategie geformuleerd om deze scope 3 emissies te reduceren.

3.1 Significante scope 3 emissies

Aan de hand van zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve scope 3 analyse zijn de emissies in de keten van Thales in kaart gebracht.

3.1.1 Kwalitatieve scope 3 analyse

Op basis van een indeling in Product-Marktcombinaties en de kwalitatieve benoeming van de grootte van invloed en mogelijkheden die Thales op de verschillende Product-Marktcombinaties heeft, is de volgende top 3 naar voren gekomen:

1. Defense - Defensie
2. Transport – Civiel:
3. Security – Defensie:

3.1.2 Kwantitatieve scope 3 analyse

Aan de hand van de 15 GHG-genererende categorieën voor scope 3 is ook voor 2018 een kwantitatieve analyse opgesteld. Bij deze kwantitatieve analyse is ook per categorie een inventarisatie gemaakt van welke ketenpartners betrokken zijn en welke reductiemogelijkheden er zijn (zie Excel-bestand Scope 3 analyses Thales NL 2018). Zie hieronder de resultaten van de meest significante scope 3 categorieën voor Thales:

	Activiteit binnen categorie	Omvang in CO2 (ton)	Beïnvloedbaar (Ja, matig, nee)	Ranking	
Upstream Scope 3 Emissions					
1.	Aangekochte goederen en diensten	electronics	61.079	matig	2
1.	Aangekochte goederen en diensten	overig	31.032	matig	3
1.	Aangekochte goederen en diensten	construction	15.895	matig	4
4.	Upstream transport en distributie		62.734	matig	1
5.	Productieafval		545	matig	6
7.	Woon-werkverkeer		2.778	ja	5
Downstream Scope 3 Emissions					
9.	Downstream transport en distributie			matig	
11.	Gebruik van verkochte producten	SOTAS-Systemen	33	matig	7

Kenmerkend is de grote omvang van de vastgestelde CO₂-emissies, zeker in vergelijking met de scope 1 en 2 CO₂ emissies van Thales Nederland, alsmede de matige mate van invloed die Thales Nederland heeft op de meest van deze categorieën. De specialistische aard van de benodigde goederen en diensten in combinatie met eisen en wensen vanuit de klanten maakt dat de ruimte om invloed uit te oefenen vaak beperkt wordt. Ook is vastgesteld dat de het kwantitatieve inzicht, met name over het gebruik van verkochte producten niet volledig is.

In vergelijking met de analyse die over 2017 is uitgevoerd is vast te stellen dat de scope 3 categorieën op vergelijkbare omvang zijn uitgekomen, alleen dat er een kleine verschuiving heeft plaatsgevonden in de ranking doordat op basis van de inkoopgegevens de hoeveelheid scope 3 uitstoot door transport sterker is gestegen dan de inkoop van goederen en diensten. Deze verschuiving heeft geen invloed op de eerder gemaakte keuzes ten aanzien van ketenanalyses en reductiestrategie

3.1.3 Ketenanalyse(s)

Thales NL heeft conform de voorschriften van de CO₂-Prestatieladder onderwerpen moeten kiezen voor twee ketenanalyses. Er dient één ketenanalyse te worden gemaakt voor één van de twee meest materiële emissies en één andere ketenanalyse voor een van de zes meest materiële emissies uit de rangorde. Beide ketenanalyses zijn in de tweede helft van 2018 uitgevoerd.

Voor de eerste ketenanalyse is door Thales NL gekozen om het onderwerp Elektronica - aangekochte goederen en diensten te analyseren aan de hand van het product SOTAS communicatiesysteem. Deze analyse heeft met name geleid tot meer inzichten in de ketenstappen en de indicatieve omvang in CO₂ hiervan.

Voor de tweede ketenanalyse heeft Thales NL gekozen om een nadere analyse uit te voeren van het woon- werkverkeer. Dit mede omdat de uitkomsten van deze analyse toepasbaar kunnen zijn op het gehele bedrijf, en het bedrijf een redelijke mate van invloed heeft op dit personenverkeer. Deze analyse heeft geleid tot meer kwantitatief inzicht in de omvang van het gebruik van verschillende vervoerswijzen. Eind 2018 heeft dit geleid tot een nieuwe enquête onder de werknemers met als doel meer gedetailleerd inzicht te krijgen in de frequentie van het gebruik van vervoerswijzen. Op basis van de uitkomsten is de berekende omvang van de CO₂-emissie door woon-werkverkeer over 2017 en 2018(H1) op dezelfde wijze (her)berekend om daarmee te zorgen voor een goede monitoring van beoogde reducties.

3.2 Reductiestrategie scope 3

Voordat er een strategie geformuleerd wordt, is er aan de hand van de 15 GHG-categorieën een analyse uitgevoerd over de mogelijkheden die Thales heeft om de up- en downstream emissies te beïnvloeden, inclusief de betrokken ketenpartners. De resultaten van deze analyse zijn terug te vinden in Scope 3 analyses Thales NL 2017 (werkblad 5.A.1, Kwantitatieve Analyse). In de volgende paragrafen wordt beschreven voor welke strategie er uiteindelijk is gekozen om de scope 3 emissies te beïnvloeden en te reduceren.

3.2.1 Inventarisatie reductiestrategieën

Op basis van de kwantitatieve analyse is er gekeken naar strategieën en bijbehorend autonome acties, om de CO₂ emissie in de keten te verminderen.

Thales kiest ervoor om zich enerzijds te focussen op de inkoop, door zoveel mogelijk samenwerkingsverbanden aan te gaan met organisaties met een actief MVO beleid. Nieuwe leveranciers moeten zullen worden gevraagd een vragenlijst in te vullen gebaseerd op de globale principes van de VN. Risico leveranciers worden nauwlettend gemonitord door de kwaliteitsafdeling. Hierbij wordt een vervolg gegeven aan de opgestelde ketenanalyse voor SOTAS-systemen en voor de productgroep ook een aantal acties en doelstellingen vastgesteld op de CO₂-emissie van deze producten te reduceren.

Anderzijds kiest Thales ervoor om zich te focussen op de mobiliteit van medewerkers, daar waar haar invloed in de keten aanwezig is. Daarbij is een kwantitatieve doelstelling geformuleerd die zich richt op het reduceren van de CO₂-emissie in het woon-werk verkeer. Deze doelstellingen zijn opgenomen in hoofdstuk 4 'Doelstellingen'.

3.2.2 Ketenpartners

In deze paragraaf worden de belangrijkste ketenpartners van Thales benoemd die betrokken zullen worden bij het realiseren van de scope 3 doelstellingen. Deze ketenpartners zullen benaderd worden om informatie met betrekking tot CO₂-reductie in de keten of het bedrijf aan te leveren.

Ketenpartner	Type aan te leveren gegevens
Leveranciers	MVO-beleid (Vragenlijst global principles VN)
Medewerkers	Woon-werkverkeer (vervoerwijze, frequentie, locaties)

4 | Doelstellingen

Aan de hand van voorgaande hoofdstukken wordt bepaald of de reeds opgestelde doelstellingen nog steeds actueel zijn, of dat deze mogelijk aangepast (aangescherpt of juist afgezwakt) moeten worden, teneinde ambitieus én realiseerbaar te blijven. Dit wordt in de volgende alinea's verder beschreven. Aanpassingen aan de doelstellingen worden ook besproken in het managementoverleg.

4.1 Vergelijking met sectorgenoten

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om reductiedoelstellingen op te stellen die zowel ambitieus als realistisch zijn. Daarom is voor het opstellen van de doelstelling onderzocht welke maatregelen en doelstellingen sectorgenoten ambiëren. Thales Nederland profileert zichzelf als een High Tech onderneming en schat zichzelf op het gebied van CO₂-reductie in als middenmotor vergeleken met sectorgenoten. Omdat dit onder de sectorgenoten weinig ondernemingen zijn met een CO₂-Bewust Certificaat is een vergelijking op basis van het behaald ladderniveau en reductiedoelstelling lastig te maken. Wel is een inschatting gemaakt op basis van gepubliceerd beleid en (voorgenomen) acties. Thales Nederland ziet dat zij op het gebied van energiebesparing dezelfde reductiemaatregelen voert, maar dat zij in de keten nog wat minder ambities en resultaten heeft (kunnen) laten zien.

4.2 Hoofddoelstelling

Thales Nederland heeft als doel gesteld om in de komende drie jaar, gemeten vanaf het referentiejaar tot aan het jaar van herbeoordeling, onderstaande CO₂-reductie te realiseren voor het bedrijf en de projecten:

Scope 1 en 2 doelstellingen Thales Nederland

Thales Nederland wil in 2021 ten opzichte van 2014 73% minder CO₂ uitstoten

Bovengenoemde doelstelling wordt gerelateerd aan het aantal Fte om de voortgang in CO₂-reductie te monitoren.

Nader gespecificeerd voor scope 1 en 2 zijn de doelstellingen als volgt:

Scope 1: 41% reductie in 2021 ten opzichte van 2014

Scope 2: 83% reductie in 2021 ten opzichte van 2014

Daarnaast wil Thales Nederland in de ketens SOTAS-systemen en woon-werkverkeer de onderstaande reducties realiseren:

Scope 3 doelstellingen Thales Nederland

Thales Nederland reduceert 3% van de CO₂-uitstoot in het woon-werkverkeer in de periode 2017-2021 gerelateerd aan het aantal Fte

Thales Nederland reduceert 6% van de CO₂-uitstoot in de keten van SOTAS-systemen in de periode 2017-2021 gerelateerd aan het aantal verkochte SOTAS-systemen

Scope 1 en 2 | Subdoelstelling alternatieve brandstoffen en/of groene stroom

Thales onderzoekt jaarlijks de mogelijkheden om door het overstappen op (nieuwe) alternatieve brandstoffen en/of verdere toename van de huidige groene stroomproductie de directe en indirecte CO₂-emissie van de eigen organisatie te reduceren. Indien haalbaar neemt directie het besluit tot doorvoering.

Scope 1 | Subdoelstelling gasverbruik kantoren

Om het gasverbruik en de bijbehorende CO₂-uitstoot te kunnen verlagen zijn maatregelen geïnventariseerd die op Thales van toepassing zijn. Dit is ingeschat op een verlaging van het verbruik van 58% in de periode 2014-2021. Om dit te kunnen monitoren wordt de voortgang gekoppeld aan het aantal graaddagen.

Scope 2 | Subdoelstelling elektraverbruik kantoren

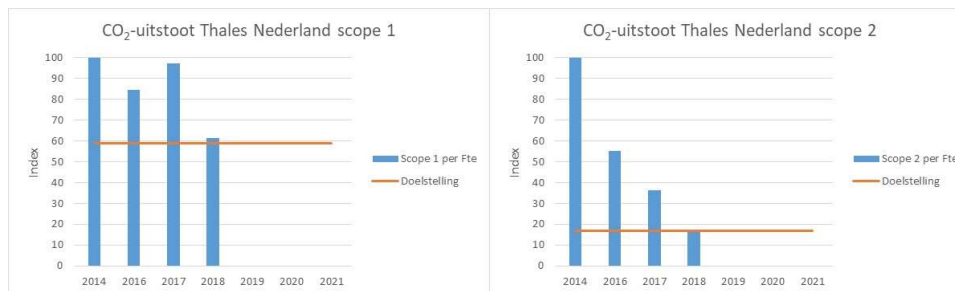
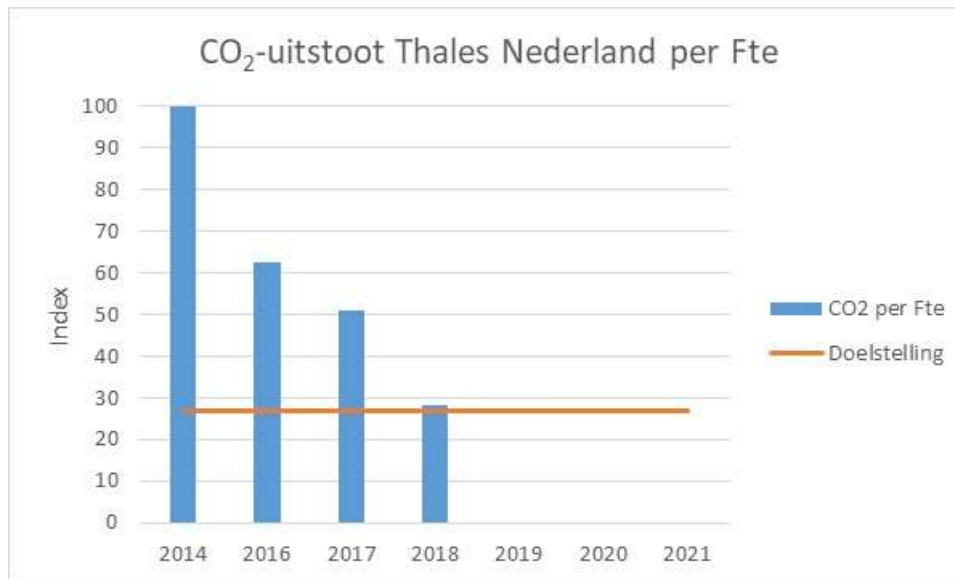
Om het elektraverbruik en de bijbehorende CO₂-uitstoot te kunnen verlagen zijn maatregelen geïnventariseerd die op Thales van toepassing zijn. Dit is ingeschat op een verlaging van het verbruik van 99% in de periode 2014-2021. Om dit te kunnen monitoren wordt de voortgang gekoppeld aan het aantal aanwezigen.

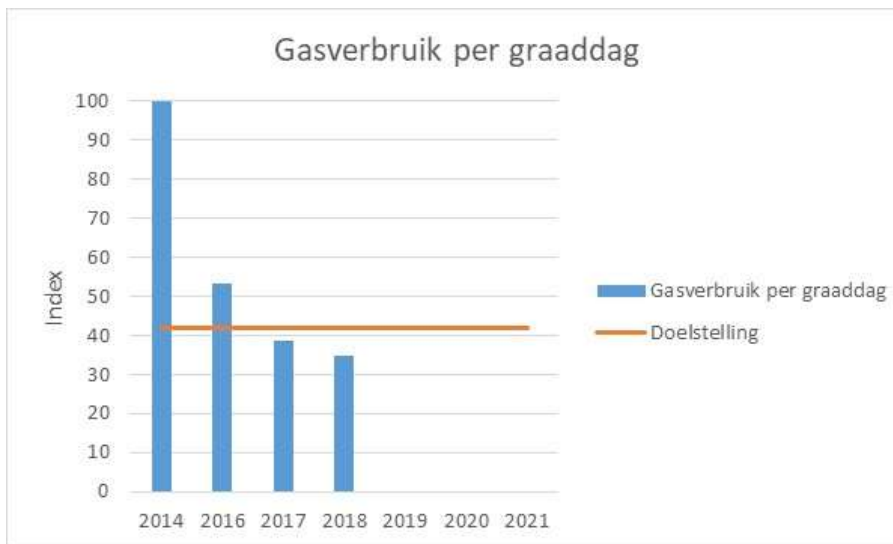
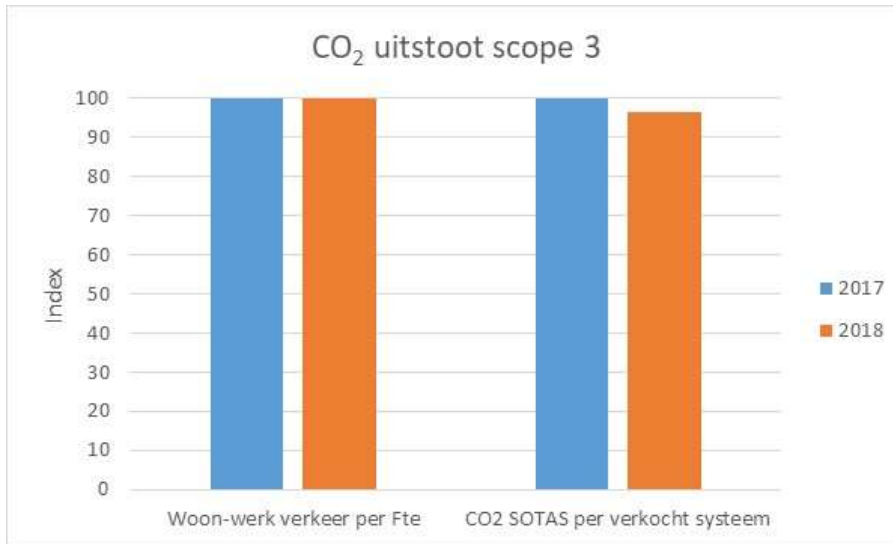
Scope 2 | Subdoelstelling zakelijk (vlieg)verkeer

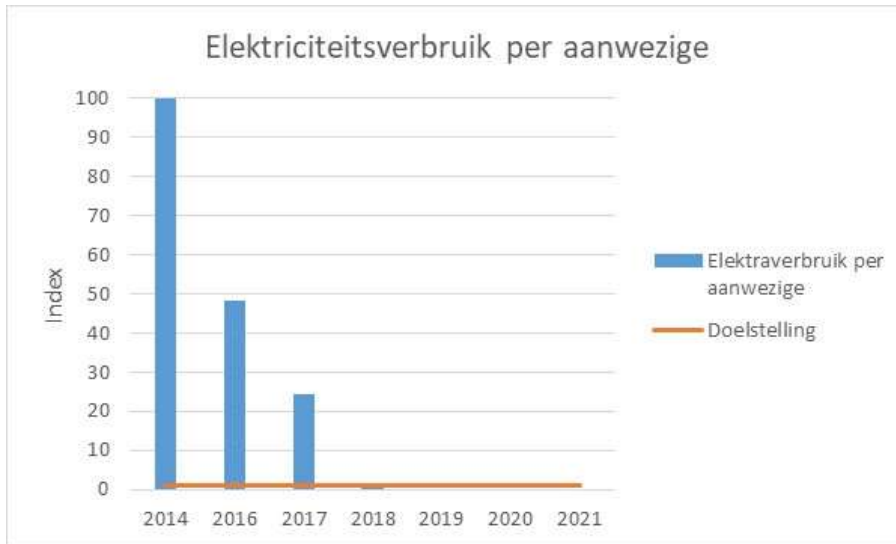
Om het aantal afgelegde kilometers met het vliegverkeer terug te dringen is bekeken welke mogelijkheden er zijn om dit te realiseren. Dit heeft tot de doelstelling geleid de in de periode 2014-2021 de CO₂-uitstoot met 7% te reduceren.

5 | Voortgang CO₂-reductie

Omdat Thales vanaf 2014 al actief bezig is geweest om haar emissiestromen in kaart te brengen, is het mogelijk om voor scope 1 en 2 een voortgang te laten zien over de periode 2014-2018. De resultaten (zie onderstaande grafieken) maken duidelijk dat Thales goed op weg is om haar (sub)doelstellingen te realiseren, de meeste op dit moment zelfs virtueel al heeft behaald. Echter, de verwachte sterke groei in Fte in de komende jaren, zal leiden tot een stijging van de absolute en de relatieve CO₂-uitstoot. Naast het voortzetten van de reeds ingevoerde maatregelen zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de nu bereikte resultaten vast te houden. Thales is daarnaast pas net begonnen met maatregelen om haar scope 3 uitstoot te reduceren en het zal nog moeten blijken of de beoogde maatregelen voldoende zijn om de doelstellingen te realiseren.







6 | Participatie sector- en keteninitiatieven

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om deelname aan een sector- of keteninitiatief. Het bedrijf dient zich daarbij op de hoogte te stellen van de initiatieven die binnen de branche spelen.

6.1 Actieve deelname

De gedachte achter deelname aan een initiatief is dat door interactie met andere bedrijven informatie kan worden uitgewisseld en in samenwerking nieuwe ideeën en ontwikkelingen op het gebied van CO₂-reductie tot stand kunnen komen. Vanuit dit doel vraagt de norm om een actieve deelname, middels bijvoorbeeld werkgroepen. Verslagen van bijeenkomsten en van overlegmomenten en presentaties van het bedrijf in de werkgroep kunnen tegenover de auditor dienen als bewijs van actieve deelname.

Mocht een initiatief waaraan wordt deelgenomen op zeker moment niet meer relevant zijn voor het bedrijf (wanneer gedurende een half jaar of langer geen voortgang in het initiatief of actieve deelname aangetoond kan worden) en de deelname wordt beëindigd, dan kan de inventarisatie van de initiatieven dienen als bron voor het kiezen van deelname aan een ander initiatief.

6.2 Lopende initiatieven

Stichting Nederland CO₂ Neutraal

Door Thales Nederland wordt deelgenomen aan het initiatief Nederland CO₂ Neutraal. Dit initiatief richt zich op het inspireren van de deelnemers, het vergroten van kennis over CO₂-reductiemogelijkheden en het vergroten van een duurzaam netwerk. Zij doet dit middels vierjaarlijkse middagprogramma's en het faciliteren van werkgroep bijeenkomsten. Onderstaand treft u een overzicht van het jaarlijks budget voor het initiatief Nederland CO₂ Neutraal aan.

Om deze deelname te bewijzen worden de volgende documenten bewaard:

- Intentieverklaring Nederland CO₂ Neutraal
- Verslagen
- Verslagen bijeenkomsten Nederland CO₂ Neutraal



Omschrijving	Eenheid	Budget
Inzet medewerkers	16 uur (€ 100,- per uur)	€ 1.600,00
Contributie	Jaarlijks	€ 997,00
Totaal		€ 2.597,00

Road to Zero – Natuur en Milieu

Met Road to Zero wil Natuur & Milieu samen met koplopers in de zakelijke markt de transitie naar elektrisch rijden versnellen. De markt heeft nu opschaling nodig om de transitie naar zero emissie mobiliteit door te zetten. De missie is een wagenpark dat in 2030 volledig elektrisch is, inclusief alle bestelbussen. Dit wil Road to Zero bereiken door met bedrijven en partners te werken aan kennisdeling en experimenten. Thales Nederland is deelnemer aan dit programma.

Twente Mobiel

Thales Nederland is partner van Twente Mobiel. Twente Mobiel helpt werkgevers bij hun mobiliteitsbeleid. Door het geven van advies, ondersteuning en samen realiseren van acties en projecten. Samen streven de partners naar slimme en duurzame mobiliteit in de regio. Mogelijke projecten kunnen zijn: stimulering van het fietsgebruik, openbaar vervoer, carpoolen of flexibel werken (thuiswerken). Zo wordt het woon-werkverkeer groener, goedkoper en gezonder.

Bijlage A | Inventarisatie sector- en keteninitiatieven

Sector- en keteninitiatieven omtrent CO₂-reductie	
Initiatieven van sectorgenoten/regionale initiatieven	
<p>Nederland CO₂ Neutraal Werken aan CO₂-reductie kan ook leuk zijn! Dat is de boodschap die de oprichters van het initiatief Nederland CO₂ Neutraal haar deelnemers meegeven. Het doel achter het initiatief is het actief informeren en betrekken van bedrijven bij de verschillende mogelijkheden om CO₂-reductie te bewerkstelligen. Dit wordt niet alleen gerealiseerd door het verstrekken van informatie, maar ook door het organiseren van bijeenkomsten en werkgroepen.</p>	<p>Thales heeft zich aangemeld bij dit initiatief en is neemt deel.</p> <p>http://nlco2neutraal.nl/</p>
<p>Duurzameleverancier.nl Sectorinitiatief van Movares. Samen met andere marktpartijen uit de sector (van ingenieursbureaus tot aannemers) bouwt Movares aan een platform van partijen die hun leveranciers actief ondersteunen in het opzetten en uitvoeren van duurzame bedrijfsvoering, te beginnen door bij de belangrijkste leveranciers na te vragen wat zij op dit gebied al doen.</p>	<p>https://www.duurzameleverancier.nl/</p>
<p>DGBC De Dutch Green Building Council (DGBC) is een onafhankelijke non-profit organisatie die streeft naar blijvende verduurzaming van de bebouwde omgeving in Nederland.</p>	<p>https://www.dgbc.nl/</p>
<p>Lean and Green Lean and Green is een stimuleringsprogramma voor bedrijven en overheid dat wordt uitgevoerd door Connekt. Het stimuleert organisaties om te groeien naar een hoger duurzaamheidsniveau door maatregelen te nemen die niet alleen kosten besparen, maar gelijktijdig milieubelasting reduceren.</p>	<p>http://lean-green.nl/</p>
<p>Duurzaamgebouwd.nl Een platform voor kennisdeling en innovatie op het gebied van duurzaam bouwen.</p>	<p>http://www.duurzaamgebouwd.nl/</p>
<p>Beter Benutten Een platform van het ministerie van Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van het programma Beter Benutten. Rijk, regio en bedrijfsleven nemen in dit programma samen innovatieve maatregelen om de bereikbaarheid in de drukste regio's te verbeteren.</p>	<p>http://www.beterbenutten.nl/</p>
<p>Leaders for Nature Een Programma van IUCN NL dat tot doel heeft het Nederlandse bedrijfsleven te helpen verduurzamen met bijzonder oog voor biodiversiteit. Vanaf 2016</p>	<p>https://www.iucn.nl/actueel/terug-blik-10-jaar-leaders-for-nature</p>

<p>gaan ze de samenwerking met bedrijven intensiveren via langlopende individuele partnerschappen.</p>	
<p>Groencollectief Groencollectief Nederland is een landelijk samenwerkingsverband van regionaal opererende zelfstandige ondernemers, allen toonaangevend op het gebied van professionele groenvoorziening. Door samenwerking op het gebied van marktwerking, kennisdeling, CO₂-reductie, innovatie en inkoop versterkt Groencollectief Nederland haar positie alsmede de positie van haar zakelijke relaties. Kortom: gebundelde krachten om samen te werken aan een groene toekomst.</p>	<p>http://www.groencollectiefnederland.nl/</p>
<p>Sturen op CO₂ Meerjarig initiatief opgezet door Cumela, brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra. Uitwisseling van informatie en ideeën, onder andere in workshops. Meerdere bijeenkomsten per jaar.</p>	<p>https://www.cumela.nl/cursus/brandstof-co2/sturen-op-co2-sectorinitiatief</p>
<p>Platform Groene Netten Alle infrabeheerders (Enexis, Gasunie, Alliander, Stedin, TenneT, KPN en ProRail) hebben vanuit hun rol een duidelijke maatschappelijke verantwoordelijkheid. De verduurzaming van de samenleving is een uitdaging die uitstekend past binnen de activiteiten van de infrabeheerders. Zij kunnen de duurzame ontwikkeling vanuit de eigen ketenpositie, in samenwerking met leveranciers, versnellen door bewust om te gaan met emissiereductie en de migratie naar circulair materiaalgebruik. Gezien de grote collectieve impact van alle maatschappelijke infrabeheerders samen, draagt dit direct bij aan significant lagere CO₂-uitstoot in Nederland en de kanteling naar een circulaire economie.</p>	<p>http://www.groenenetten.org/nl/</p>
<p>Aanpak Duurzaam GWW Een samenwerkingsverband tussen marktpartijen, overheidsopdrachtgevers en kennisinstellingen. Gericht op de Spoor en Grond-, Weg- en Waterbouwsector. De kern van de Aanpak Duurzaam GWW is het meewegen van duurzaamheidsaspecten vanaf een vroege planfase en het streven naar een optimale balans tussen People, Planet en Profit. Het meewegen van duurzaamheidsaspecten in alle fasen van een project draait om het formuleren, vastleggen en uitvoeren van ambities en deze door te geven naar de volgende projectfase.</p>	<p>http://www.duurzaamgww.nl/</p>
<p>Railforum Netwerk/ CO₂-visie 2050 Railforum bestaat sinds 1992 en is het onafhankelijke kennisnetwerk van ruim 85 bedrijven en organisaties die actief zijn in de brede railsector. In november 2015 is er een doorstart gemaakt en hebben alle grote</p>	<p>https://www.railforum.nl</p>

<p>stakeholders uit de sector de CO₂-visie 2050 ondertekend. Een stuurgroep in samenwerking met Climate Neutral Group beoogt de hele sector te betrekken door elk bedrijf te ondersteunen in het aanmaken van een footprint en het zetten van de eerste stappen op de CO₂-Prestatieladder. Met als doel dat er een complete footprint van de hele sector ontstaat.</p>	
<p>InnoRail Een netwerk dat zich richt op verbeteringen en innovaties in het assetmanagement domein van ProRail. Dit domein is voortdurend in verandering door uitbreiding, vervanging, nieuwe interne en externe ontwikkelingen en nieuwe eisen. Het domein staat voor een voortdurende opgave zich aan te passen en haar prestaties te verbeteren. Het netwerk maakt deze ontwikkelingen proactief bespreekbaar. Het behandelt in dit kader thema's, vraagstukken inzake techniek-, proces- en productinnovatie ter bevordering van duurzaam en economisch assetmanagement. Doelstelling is om technische en procesmatige innovaties rondom het werkveld van beheer en onderhoud te bevorderen.</p>	<p>https://www.railcenter.nl</p>
<p>Nederland ICT – Milieu stichting Stichting ICT Milieu is onderdeel van Nederland ICT en organiseert met Wecycle de inzameling en verwerking van ruim 12 miljoen kg afgedankte ICT-apparatuur. ICT Milieu neemt de deelnemers zo veel mogelijk werk uit handen en is de spreekbuis van de ICT-sector als het op milieu aankomt. ICT-inzamelsysteem ICT Milieu zorgt voor de monitoring van de hoeveelheid ingezameld ICT-afval en de verplichte rapportage aan het nationaal WEEE-register. We publiceren jaarlijks het inzamelresultaat in de ICT Milieumonitor.</p>	<p>https://www.nederlandict.nl/diensten/ict-milieu/</p>
<p>Climate Neutral Group Climate Neutral Group is met een groep bedrijven aan de slag met klimaatneutraliteit: de Coalition of the Doing. Hierin wordt aan een klimaatneutrale(re) bedrijfsvoering gewerkt en concrete CO₂-reductie. De groep laat zien dat het nú tijd is om tot actie over te gaan! Alle deelnemers werken actief mee aan het behalen van het Klimaatakkoord en willen daarmee anderen inspireren.</p>	<p>https://www.climateneutralgroup.com/</p>
<p>Low Car Diet – stichting Urgenda Low Car Diet is de grootste duurzame mobiliteitswedstrijd in Nederland tussen bedrijven en collega's onderling. Het Low Car Diet brengt bedrijven, Organisaties en medewerkers in aanraking met verschillende vormen van duurzaam vervoer. Workshops en online tools leveren informatie over CO₂-reductie.</p>	<p>http://www.lowcardiet.nl/</p>

<p>Twente Mobiel Twente Mobiel helpt werkgevers bij hun mobiliteitsbeleid. Door het geven van advies, ondersteuning en samen realiseren van acties en projecten. Samen streven we naar slimme en duurzame mobiliteit in de regio. Mogelijke projecten kunnen zijn: stimulering van het fietsgebruik, openbaar vervoer, carpoolen of flexibel werken (thuiswerken).</p>	<p>https://www.twentemobiel.nl/</p> <p>Thales heeft zich aangemeld bij dit initiatief en neemt deel.</p>
<p>SKAO De SKAO website heeft ook een hele lijst met initiatieven waar alle huidige deelnemer aan deelnemen. Deze kan je ook doornemen voor meer informatie.</p>	<p>https://www.skao.nl/Initiatieven_programma</p>

Colofon

Auteur(s)	Nina van Lanschot
Kenmerk	CO ₂ -Reductieplan 2019
Datum	29-03-2019
Versie	1.0
Verantwoordelijke manager	Robert Hermans, Director Operations Thales Nederland

Handtekening autoriserend verantwoordelijk manager:
