

# THALES

Building a future we can all trust

## CO<sub>2</sub> Voortgangsrapportage 2020H1



**CO<sub>2</sub>-PRESTATIELADDER<sup>©</sup>**

Samen zorgen voor minder CO<sub>2</sub>

# Inhoudsopgave

<b>2.1.   BELEIDSVERKLARING.....</b>	<b>4</b>
<b>2.2.   ORGANISATORISCHE GRENZEN.....</b>	<b>4</b>
<b>2.3.   OPERATIONELE GRENZEN.....</b>	<b>4</b>
<b>2.4.   PROJECTEN MET GUNNINGVOORDEEL.....</b>	<b>6</b>
<b>3.1.   VERANTWOORDELIJKE.....</b>	<b>7</b>
<b>3.2.   BASISJAAR EN RAPPORTAGEPERIODE.....</b>	<b>7</b>
<b>3.3.   DIRECTE- EN INDIRECTE CO<sub>2</sub>-EMISSIONS.....</b>	<b>7</b>
3.3.1.    SCOPE 1 EN 2.....	7
3.3.2.    SCOPE 3.....	8
<b>3.4.   TOELICHTING.....</b>	<b>8</b>
3.4.1.    VERBRANDING BIOMASSA.....	8
3.4.2.    GHG-VERWIJDERINGEN.....	8
3.4.3.    UITZONDERINGEN.....	8
3.4.4.    KWANTIFICERINGSMETHODEN.....	8
3.4.5.    EMISSIONSFACTOREN.....	8
3.4.6.    ONZEKERHEDEN.....	9
3.4.7.    UITSLUITINGEN.....	9
3.4.8.    VERIFICATIE.....	10
3.4.9.    RAPPORTAGE VOLGENS ISO 14064-1.....	10
<b>4.1.   CO<sub>2</sub> FOOTPRINT THALES NEDERLAND B.V.....</b>	<b>11</b>
<b>4.2.   SCOPE 1.....</b>	<b>12</b>
<b>4.3.   SCOPE 2.....</b>	<b>13</b>
<b>4.4.   SCOPE 3.....</b>	<b>13</b>

# 1 | INLEIDING

Sinds juni 2019 beschikt Thales Nederland B.V. over een CO<sub>2</sub>-Bewust certificaat op niveau 5 van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. Als onderdeel van het CO<sub>2</sub>-managementsysteem rapporteert Thales Nederland B.V. elk halfjaar over haar CO<sub>2</sub>-uitstoot en de voortgang op de reductiedoelstellingen.

De inventarisatie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot is uitgevoerd conform de ISO 14064-1: 2018 (E)

*“Quantification and reporting of greenhouse gas emissions and removals.”*

In dit rapport wordt de CO<sub>2</sub>-footprint gerapporteerd volgens § 7.3.1 van deze norm. In hoofdstuk 3. is hiertoe een kruistabel opgenomen.

In deze rapportage wordt onderscheid gemaakt tussen de scope 1, 2 en 3. Met de publicatie van het CO<sub>2</sub>-Prestatieladder Handboek 3.1 (juni 2020) plaatst de SKAO ‘business travel’ en ‘personal cars for business travel’ niet langer meer in scope 2 maar, zoals bepaald in het GHG-Protocol, in scope 3. Met ingang van de inventarisaties over 2020 wordt deze scope-indeling aangehouden.

## 2 | BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE

### 2.1. Beleidsverklaring

Thales Nederland is een internationaal bedrijf dat gespecialiseerd is in het ontwerpen en produceren van hightech elektronica voor defensie- en beveiligingstoepassingen, zoals radar- en communicatiesystemen. Thales Nederland wil de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het verbruik van schaarse middelen als gevolg van de productie en levering van haar producten verminderen.

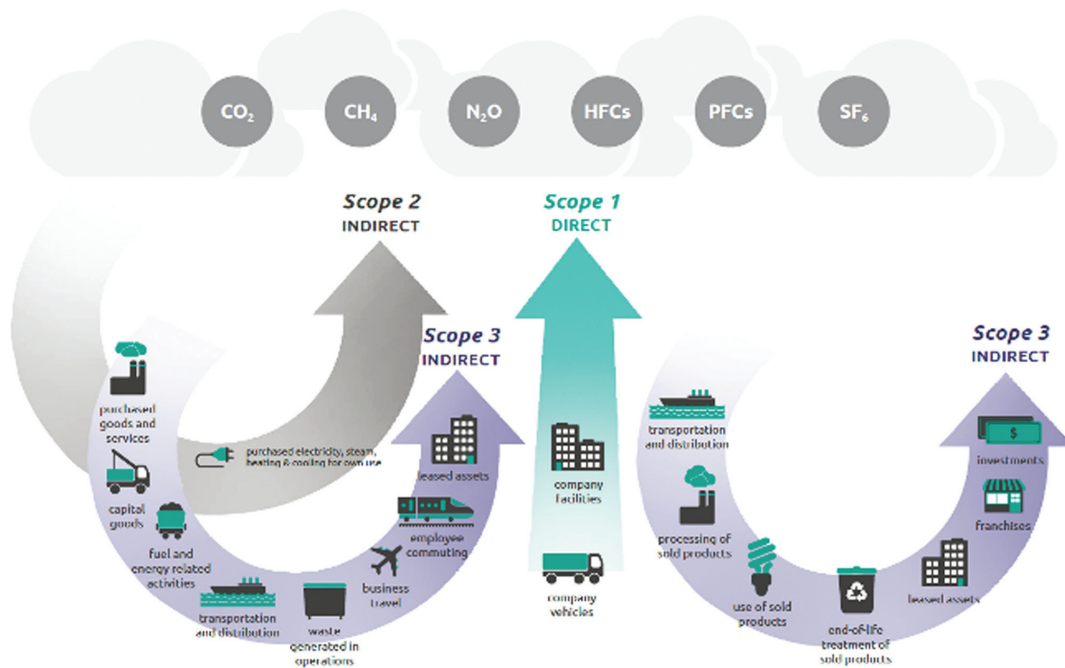
### 2.2. Organisatorische grenzen

Thales Nederland is onderdeel van de Thales Group. De organisatorische grenzen van het CO<sub>2</sub>-Bewust certificaat hebben betrekking op Thales Nederland B.V. met locaties in Huizen, Hengelo, Delft en Eindhoven. Alle overige bedrijven binnen de Thales Group zijn uitgesloten op grond van onvoldoende financiële of operationele zeggenschap.

### 2.3. Operationele grenzen

Op basis van de vastgestelde organisatorische grenzen zijn de CO<sub>2</sub>-emissies en -absorpties door de activiteiten van de organisatie geïdentificeerd. Bij de identificatie van emissies wordt, conform het Greenhouse Gas (GHG) Protocol, onderscheid gemaakt tussen drie bronnen van emissie (bekend als scopes) in twee categorieën: directe emissies en indirecte emissies.

- Scope 1 omvat de directe emissies die onder het beheer vallen en worden gecontroleerd door de organisatie. Voorbeelden hiervan zijn de verbranding van brandstoffen in vaste machines, het vervoer in voertuigen die eigendom zijn of geleased worden door de rapporterende organisatie en de emissies van koelapparatuur en klimaatinstallaties;
- Scope 2 omvat de indirecte emissies die direct te beïnvloeden zijn, zoals de opwekking van gekochte elektriciteit, stoom of warmte.
- Scope 3 omvat de andere indirecte emissies van bronnen zoals zakelijke reizen middels vliegen, openbaar vervoer of met privé auto's, woonwerk verkeer, productie van aangekochte materialen en uitbestede werkzaamheden zoals goederenvervoer



Figuur 1 Scopes CO<sub>2</sub>-Prestatieladder

In de eerste zes maanden zijn er geen structurele wijzigingen geweest in bestaande bronnen van emissies en/of nieuwe bronnen van emissies aan de operationele grenzen toegevoegd. Wel zijn er een wijzigingen geweest in het aantal Fte, de omvang en samenstelling van het wagenpark, en de hoeveelheid kantooroppervlakte die in gebruik is; factoren die het verbruik van emissiebronnen beïnvloeden.

De actuele emissiestromen binnen de operationele grenzen zijn:

Scope 1:

- Verbruik aardgas voor verwarming kantoren, werkplaatsen en magazijnen
- Brandstofverbruik wagenpark
- Brandstofverbruik materieel
- Verbruik van koudemiddelen

Scope 2:

- Stroomverbruik kantoren, werkplaatsen en magazijnen en hybride/full-electric wagens
- Restwarmtegebruik voor verwarmingen van enkele gebouwen

Scope 3:

- Gereden kilometers met huurauto's en privéauto's
- Gereden kilometers met openbaar vervoer
- Gevlogen kilometers met vliegtuig
- Afgelegde kilometers woon-werkverkeer per vervoerwijze
- CO<sub>2</sub>-emissies verkochte SOTAS-systemen

## 2.4. Projecten met gunningvoordeel

In de eerste helft van 2020 kende Thales Nederland B.V. één lopend project met gunningvoordeel. Het betreft het project Landelijk Beheer Netwerken. Dit project, dat in opdracht van ProRail werd uitgevoerd in samenwerking met YaWorks Projects, is in april 2020 beëindigd.

In dit project wordt jaarlijks een inventarisatie gemaakt van de CO<sub>2</sub>-gerelateerde activiteiten. Dit betreft brandstofverbruik door reizen met auto of OV en het gebruik van elektra tijdens kantooruren. De ingeschatte hoeveelheid CO<sub>2</sub> die dit veroorzaakt is mindere dan 1% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van Thales. Er worden geen specifieke reductiedoelstellingen op dit project toegepast. Waar mogelijk zijn de reductiemaatregelen van Thales ook van toepassing op dit project

In de 1<sup>e</sup> helft van 2020 is een nieuw project met gunningvoordeel opgestart, GAST-NL. De CO<sub>2</sub>-emissies gerelateerd aan dit project zullen worden meegenomen in de emissie-inventarisatie over 2020.

## 3 | EMISSIE-INVENTARISATIE

### 3.1. Verantwoordelijke

De verantwoordelijke voor de stuurcyclus CO<sub>2</sub>-reductie alsmede alle activiteiten die hieraan gekoppeld zijn is de stuurgroep CO<sub>2</sub>-Prestatieladder, onder voorzitterschap van Robert Hermans, directeur Thales Operations.

### 3.2. Basisjaar en rapportageperiode

Dit rapport betreft het eerste halfjaar van 2020; het jaar 2014 dient daarbij ongewijzigd als referentiejaar voor de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen.

### 3.3. Directe- en indirecte CO<sub>2</sub>-emissies

#### 3.3.1. Scope 1 en 2

De totale scope 1 en 2 CO<sub>2</sub>-uitstoot van Thales Nederland B.V. bedroeg in de eerste helft van 2020 1.816 ton CO<sub>2</sub>. Hiervan werd 1.267 ton CO<sub>2</sub> (70%) veroorzaakt door directe scope 1 emissies, 71 ton CO<sub>2</sub> (4%) door indirecte scope 2 emissies en 478 ton CO<sub>2</sub> (26%) door business travel.

Scope 1	omvang	eenheid	emissiefactor	ton CO <sub>2</sub>	%
Gasverbruik	446.321	m <sup>3</sup>	1884	841	46%
Wagenpark (Lease) - Diesel	82.161	liters	3230	265	15%
Wagenpark (Lease) - Benzine	45.016	liters	2740	123	7%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen (diesel)	787	liters	3230	3	0%
Koudemiddelen	-	kg	divers	35	2%
<b>Totaal scope 1</b>				<b>1.267</b>	<b>70%</b>

Scope 2	omvang	eenheid	emissiefactor	ton CO <sub>2</sub>	%
Elektraverbruik - grijze stroom	45.311	kWh	556	25	1%
Elektraverbruik - groene stroom	8.091.593	kWh	0	-	0%
Elektraverbruik wagenpark - grijze stroom	45.016	kWh	556	23	1%
Restwarmte zonder bijstook	-	GJ	8800	23	1%
<b>Totaal scope 1</b>				<b>71</b>	<b>4%</b>

Scope 3 Business travel	omvang	eenheid	emissiefactor	ton CO <sub>2</sub>	%
Wagenpark (Huur - brandstof onbekend)	234.491	km's	195	46	3%
Zakelijke kilometers privé auto's	243.793	km's	195	48	3%
Zakelijke kilometers openbaar vervoer	142.853	km's	36	5	0%
Vliegreizen <700	17.234	km's	297	5	0%
Vliegreizen 700-2500	1.657.212	km's	200	331	18%
Vliegreizen >2500	290.326	km's	147	43	2%
<b>Totaal business travel</b>				<b>478</b>	<b>26%</b>
<b>Totaal scope 1,2 en business travel</b>				<b>1.816</b>	

Tabel 1 CO<sub>2</sub>-uitstoot scope 1 en 2 2020H1

### 3.3.2. Scope 3

De scope 3 emissies, zoals meegenomen in reductiedoelstellingen, zijn over de eerste zes maanden van 2020 als volgt vastgesteld:

- Woon-werkverkeer 1.147 ton CO<sub>2</sub>
- CO<sub>2</sub>-emissies verkochte Sotas-systemen 43.544 ton CO<sub>2</sub>.

## 3.4. Toelichting

### 3.4.1. Verbranding biomassa

In de rapportage periode heeft binnen Thales Nederland B.V. geen verbranding van biomassa plaatsgevonden.

### 3.4.2. GHG-verwijderingen

In de rapportage periode heeft binnen Thales Nederland B.V. geen broeikasgasverwijdering of compensatie plaatsgevonden.

### 3.4.3. Uitzonderingen

Er zijn geen noemenswaardige uitzonderingen op het GHG Protocol.

### 3.4.4. Kwantificeringsmethoden

Voor het kwantificeren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot is gebruik gemaakt van een voor Thales op maat gemaakt model. In het model kunnen alle verbruiken vanuit geregistreerde volume-eenheden worden ingevuld. In die situaties waar geen volume-eenheden van brandstof beschikbaar zijn, wordt gebruik gemaakt van de meest betrouwbare informatie die beschikbaar is.

Vervolgens wordt de daarbij behorende CO<sub>2</sub>-uitstoot automatisch berekend door de verbruiken te vermenigvuldigen met emissiefactoren.

In hoofdstuk 4 van het CO<sub>2</sub>-managementplan van Thales wordt beschreven waar de brongegevens per energiestroom vandaan komen. In de kwantificeringsmethoden hebben in deze rapportage periode geen wijzigingen ten opzichte van het basisjaar plaatsgevonden.

### 3.4.5. Emissiefactoren

Voor de inventarisatie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van Thales Nederland B.V. over 2020H1 zijn, conform de eis uit het handboek 3.1 van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder, de emissiefactoren van [co2emissiefactoren.nl](http://co2emissiefactoren.nl) gehanteerd.

De emissiefactoren van Thales Nederland B.V. zullen te allen tijde meegaan met wijzigingen in de emissiefactoren van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. Voor de berekening van de CO<sub>2</sub>-footprint



van 2020H1 zijn emissiefactoren gebruikt volgens de wijzigingen op [co2emissiefactoren.nl](http://co2emissiefactoren.nl) van 28-01-2020. Er zijn geen "Removal factors" van toepassing. De berekende CO<sub>2</sub>-emissies zijn niet omgerekend naar CO<sub>2</sub>e, en derhalve zijn er geen GWP-waarden toegepast.

### 3.4.6. Onzekerheden

De gepresenteerde resultaten moeten worden gezien als de beste inschatting van de werkelijke waarden. Bijna alle gebruikte gegevens voor de berekening van de CO<sub>2</sub> footprint zijn gebaseerd op facturen en/of werkelijk gemeten aantallen. Hierdoor is de onzekerheidsmarge zeer gering. Er zijn nog wel enkele onzekerheden. Deze worden onderstaand omschreven:

1. Gas en Elektra; voor de kantoorlocatie Delft en de opslaglocaties Energieweg, Ridderkerk, Lekstraat en Westland waren deze gegevens niet beschikbaar. De panden worden gehuurd. Er is uitgegaan van een standaard verbruik per m<sup>2</sup> voor gas en voor elektra. Deze is voor alle jaren opgenomen. Omdat niet zeker is of het hier om groene stroom of grijze stroom gaat, wordt uitgegaan van grijze stroom.
2. Een aantal auto's uit het wagenpark worden (bij)geladen met elektriciteit. Wanneer dit gebeurt via de tankpas worden de geladen kWh geregistreerd. Indien dit op een andere wijze gebeurt niet (bv thuisladen zonder laadpaal). Daarnaast is onbekend wat de herkomst is van alle geladen kWh. Omdat deze niet aantoonbaar is, wordt deze hoeveelheid elektriciteit als grijze stroom beschouwd.
3. De medewerkers van Thales Nederland maken veel en vaak gebruik van het vliegtuig. Er is een registratie met totaal afgelegde kilometers door de lucht, echter deze wordt gebaseerd op de plaatsnamen en niet op de werkelijke locaties van de luchthavens waardoor de geregistreerde kilometers iets kunnen afwijken van de werkelijkheid.
4. Voor zakelijke reizen maken medewerkers van Thales Nederland veel gebruik van privéauto's. De gedeclareerde kilometers kunnen afwijken van de werkelijkheid.
5. De scope 3 emissies zijn gebaseerd op uitgevoerde ketenanalyses waarin door het ontbreken van volledig inzicht aannames zijn gedaan omtrent gebruik en verbruik.

De onzekerheidsmarge is ingeschat met behulp van een [ghg-uncertainty.xlsx](http://www.ghgprotocol.org) tool van [www.ghgprotocol.org](http://www.ghgprotocol.org). Het resultaat is een berekende afwijking van minder dan 2%, met dus een hoge mate van nauwkeurigheid.

### 3.4.7. Uitsluitingen

In Handboek 3.1 is de rapportage van de CO<sub>2</sub>-emissie-inventaris over alle broeikasgassen, uitgedrukt in CO<sub>2</sub>-equivalenten nog niet verplicht. Het is dus niet vereist overige gassen, niet zijnde CO<sub>2</sub> (CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFC's, PFC's en SF<sub>6</sub>) die vrijkomen bij operaties van het bedrijf, mee te nemen in de emissie-inventaris. Dit geldt ook voor koudemiddelen (refrigerants). Echter, de emissies die vrijkomen door het gebruik van koudemiddelen bij Thales Nederland B.V. zijn zo groot, dat zij wel worden meegenomen in de CO<sub>2</sub>-Footprint.

### 3.4.8. Verificatie

Deze emissie-inventarisatie van Thales Nederland B.V over 2020H1 is niet door een externe verificatie instelling geverifieerd.

### 3.4.9. Rapportage volgens ISO 14064-1

Dit rapport is opgesteld volgens de eisen uit ISO 14064-1, paragraaf 7. In Tabel 2 is een kruistabel gemaakt van de onderdelen uit ISO 14064-1 en de hoofdstukken in het rapport.

ISO 14064-1	§ 7.3 GHG-report content	Beschrijving	Hoofdstuk rapport
	A	Reporting organization	2
	B	Person responsible	3.1
	C	Reporting period	3.2
5.1	D	Organizational boundaries	2.2
	E	Reporting boundaries	2.3
5.2.2	F	Direct GHG emissions	3.3
	G	Combustion of biomass	3.4.1
5.2.2	H	GHG removals	3.4.2
5.2.3	I	Exclusion of sources or sinks	3.4.7
5.2.4	J	Indirect GHG emissions	3.3
6.4.1	K	Base year	3.2
	L	Changes or recalculations	3.4.4
6.2	M	Methodologies	3.4.4
6.2	N	Changes to methodologies	3.4.4
6.2	O	Emission or removal factors used	3.4.5
8.3	P	Uncertainties	3.4.6
8.3	Q	Uncertainty assessment description	3.4.6
	R	Statement in accordance with ISO 14064-1	3.4.9
	S	Verification	3.4.8
	T	GWP values used	3.4.5

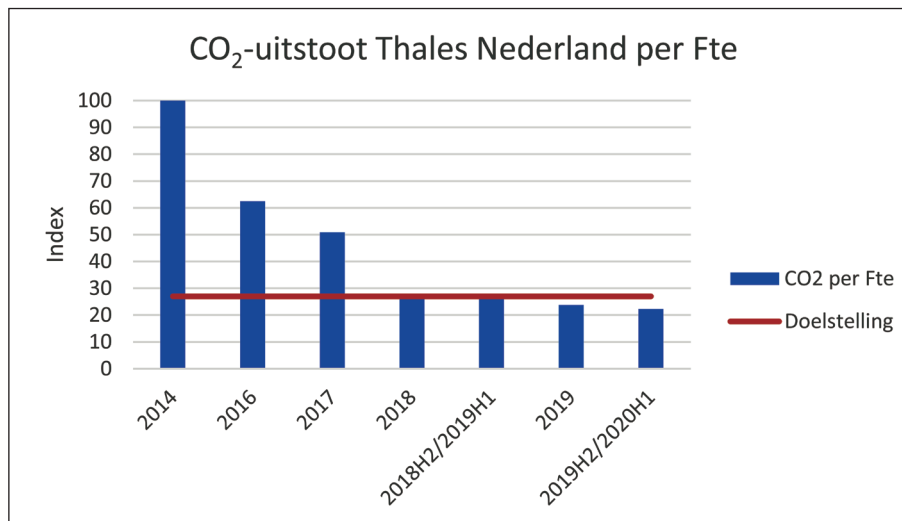
*Tabel 2 Kruistabel ISO 14064-1*

## 4 | ANALYSE VAN DE VOORTGANG

Halfjaarlijks wordt door Thales Nederland B.V. de emissie-inventaris opgesteld. Om de voortgang ten opzichte van de vastgelegde jaardoelstellingen te monitoren is gekozen om bij de voortgangsanalyse te kijken naar een 12maands periode, waardoor seizoensinvloeden worden gematigd en de effecten van genomen maatregelen over een langere periode worden beschouwd. Daarbij wordt de vastgestelde hoeveelheid CO<sub>2</sub> in een periode gerelateerd aan het aantal Fte om zo de effecten van de groei van de organisatie te normaliseren.

### 4.1. CO<sub>2</sub> Footprint Thales Nederland B.V.

Scope 1 en 2 doelstellingen Thales Nederland
Thales Nederland wil in 2021 ten opzichte van 2014 73% minder CO <sub>2</sub> uitstoten

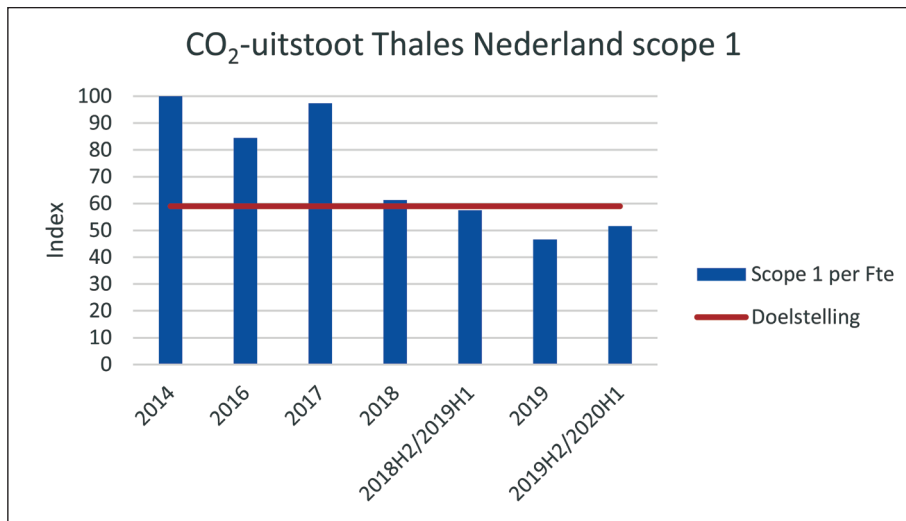


De totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van Thales Nederland ligt in de periode 2019H2/2020H1 lager dan in de voorgaande rapportageperiode 2019 en daarmee onder gestelde doelstelling voor 2021. De wederom sterke groei van het aantal Fte in deze voortgangperiode heeft niet geleid tot een te verwachten stijging. Dit komt doordat de Covid-19 crisis vanaf maart 2020 heeft geleid tot een abrupte daling van het reizen, zowel bij zakelijke reizen als in het woon-werkverkeer. De verwachting is dat deze effecten ook in de tweede helft van 2020 zichtbaar zullen zijn.

## 4.2. Scope 1.

### Scope 1 doelstellingen Thales Nederland

Thales Nederland wil in 2021 ten opzichte van 2014 41% minder directe (scope 1) CO<sub>2</sub> uitstoten

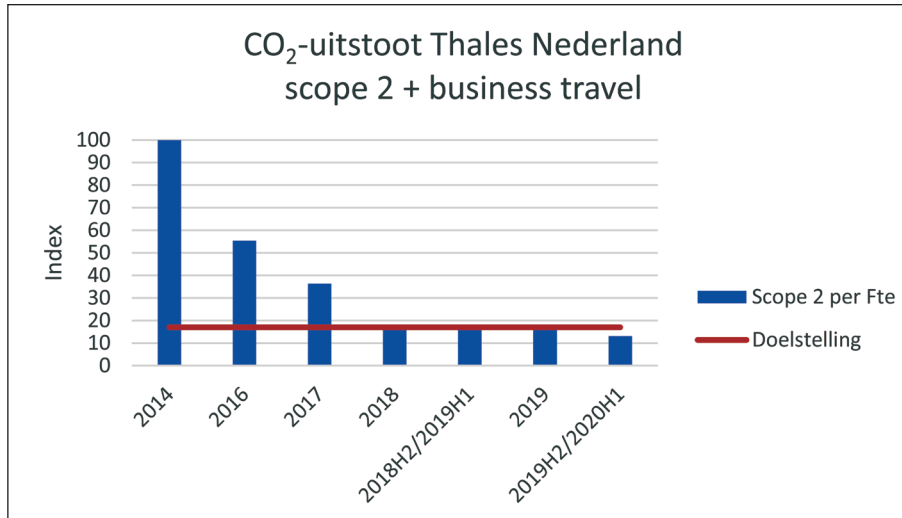


De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de directe (scope 1) emissiebronnen is in de rapportageperiode hoger uitgekomen dan in voorgaande perioden maar ligt nog lager dan de doelstelling voor 2021. Dit resultaat wordt enerzijds veroorzaakt door stijgend gasverbruik omdat, vanwege de groei van de organisatie, het aantal m<sup>2</sup> is toegenomen. Anderzijds is het gasverbruik gestegen omdat vanwege Covid19-maatregelen, de warmteterugwinning in de ventilatie van alle gebouwen in Hengelo is stilgezet waardoor er meer verwarmd moest worden met aardgas.

### 4.3. Scope 2.

#### Scope 2 doelstellingen Thales Nederland

Thales Nederland wil in 2021 ten opzichte van 2014 83% minder indirecte (scope 2) CO<sub>2</sub> uitstoten



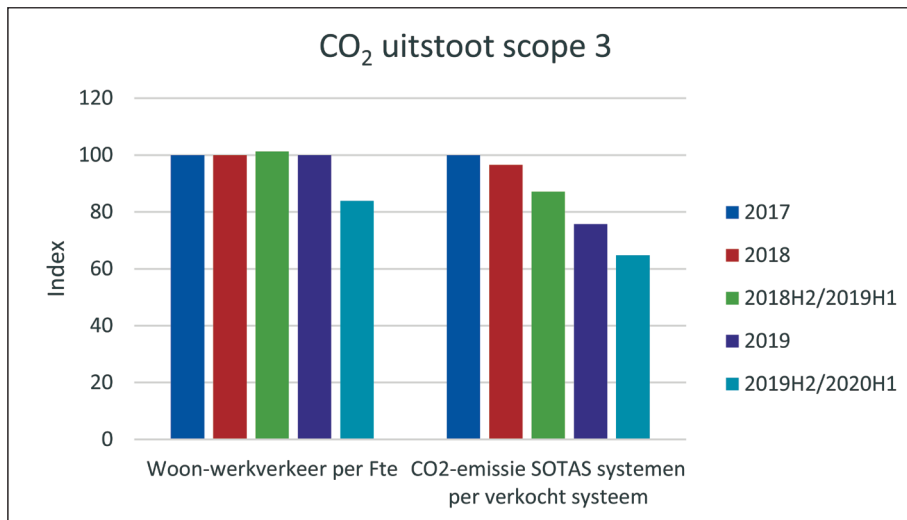
De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de indirecte (scope 2) emissiebronnen plus business travel is in de rapportageperiode gedaald ten opzichte van voorgaande periodes. Dit is het effect van het stilvallen van business travel in het tweede kwartaal van 2020; veel minder reizen met huurauto's, OV en vliegtuig en ook minder kWh geladen door de elektrische/hybride auto's

### 4.4. Scope 3.

#### Scope 3 doelstellingen Thales Nederland

Thales Nederland reduceert 3% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het woon-werkverkeer in de periode 2017-2021 gerelateerd aan het aantal Fte

Thales Nederland reduceert 6% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de keten van SOTAS-systemen in de periode 2017-2021 gerelateerd aan het aantal verkochte SOTAS-systemen



De CO<sub>2</sub>-uitstoot door het woon-werkverkeer van werknemers van Thales Nederland is in de rapportageperiode 2019H2/2020H1 gedaald ten opzichte van de voorgaande perioden. Hoewel het aantal Fte in deze periode verder is toegenomen, heeft ook hier Covid-19 gezorgd voor een daling. Vanaf maart 2020 is er 50-50% thuisgewerkt.

Het aantal verkochte SOTAS-systemen laat een stijgende trend zien met als resultaat dat op basis van de uitgevoerde ketenanalyse de CO<sub>2</sub>-uitstoot per SOTAS-systeem daalt.

Beide doelstellingen liggen daarmee op schema om te worden gerealiseerd