

CO₂-EMISSIERAPPORTRAGE



2020-06
Centercon B.V.

Prestatieladder 3.0

| Versie | datum | Opgesteld door | Geaccordeerd door |
|--------|---------------|-----------------------|-------------------------|
| 1.0 | november 2020 | Kwaliteitscoördinator | Directie Centercon B.V. |

Inhoud

| | |
|--|-----------|
| Inleiding | 3 |
| 1 Bedrijfsprofiel | 4 |
| 2 Afbakening | 4 |
| 2.1 Organizational boundary..... | 4 |
| 2.2 Operational boundary | 5 |
| 2.3 Reporting boundary | 5 |
| 3 Methode | 6 |
| 4 Doelstellingen | 6 |
| 4.1 Doelstellingen 2023..... | 6 |
| 5 Evaluatie reductieprestatie 2020-06 | 7 |
| 5.1 Onzekerheden | 12 |
| 6 Aanpassingen | 12 |
| 7 Maatregelen | 13 |
| 8 Referentie ISO 14064-1 | 14 |

Inleiding

Duurzaamheid staat hoog op de agenda bij Centercon. Centercon is een belangrijke schakel in het verbeteren van duurzaamheid; diverse partijen benutten Centercon's producten en diensten voor het realiseren van projecten. Wij nemen deze positie serieus en verbeteren onze interne en externe duurzaamheid continu. De interne duurzaamheid heeft vooral betrekking op onze huisvesting en bedrijfsprocessen. Extern maken wij installateurs, adviseurs en eindgebruikers bewust van duurzame oplossingen en alternatieven op het gebied van koudetechniek en klimaattechniek.

Reducering van de carbon footprint is een belangrijk aspect bij het verbeteren van de interne en externe duurzaamheid. Het is een maatstaf voor de invloed van menselijke activiteit op het milieu uitgedrukt in de hoeveelheid broeikasgassen. Centercon beoogt met het regelmatig meten van de carbon footprint inzicht te krijgen en houden, bewustwording te creëren, input voor verbeteringsinitiatieven en derden inzicht te verstrekken in het effect van haar activiteiten met betrekking tot de CO₂-problematiek.

1 Bedrijfsprofiel

Centercon is in 1987 opgericht als zelfstandige koeltechnische groothandel. De naam Centercon is een samenvoeging van 'center' en 'controls'. Deze woorden benadrukken het specialisme van destijds: 'regeltechniek in de koeltechniek'. In 25 jaar is Centercon uitgegroeid van specialist in regeltechniek tot dé toonaangevende dienstverlenende leverancier voor de installateur in de koude- en klimaattechniek. Centercon is georganiseerd rond twee Business Units: koudetechniek en klimaattechniek. Het hoofdkantoor staat in Rotterdam en met ook vestigingen in Rosmalen en Zwolle beschikt Centercon als technische groothandel over een goede landelijke dekking. Een van de onderscheidende factoren is het verzorgen van transport in eigen beheer, waarmee maximale logistieke flexibiliteit mogelijk is het leveren van producten aan installateurs.

Centercon is met Heytec, Wijbenga, Cool Green Solutions en Multi Import onderdeel van de Jupiter Techniek Groep.

De missie, visie en kernwaarden van Centercon luiden als volgt:

Missie

Centercon streeft ernaar de best presterende technische groothandel in haar soort en branche te zijn door op onnavolgbare en persoonlijke wijze een bijdrage te leveren aan het succes van de installateur én zijn werkbeleving.

Visie

Centercon is dé toonaangevende dienstverlenende leverancier voor een optimale bedrijfsvoering van de installateur in de koude- en klimaattechniek.

Kernwaarden

Centercon is een betrokken teamspeler met een positieve instelling. Bij Centercon gaat geen klant de deur uit zonder een oplossing. Daarin gaat Centercon verder dan wie dan ook. Dit om het de klant zo gemakkelijk mogelijk te maken, samengevat in drie woorden: *snel, deskundig en persoonlijk*.

2 Afbakening

2.1 Organizational boundary

Basis voor de certificering voor de CO₂-prestatieladder is de organisatorische grens. Dit is het deel van het bedrijf waarop de prestatieladder betrekking heeft. Deze carbon footprint heeft betrekking op Centercon B.V.

Adresgegevens van de locaties die binnen de scope van deze emissie inventaris vallen:

(Hoofd)Vestiging Rotterdam

Kiotoweg 60
3047 BG Rotterdam

Vestiging Rosmalen

Westeind 9
5245 NL Rosmalen

Vestiging Zwolle

Conradstraat 4c
8013 RN Zwolle

2.2 Operational boundary

De operationele grenzen zijn bepaald middels de scope-indeling die wordt gebruikt bij de co2-prestatieladder. De co2-prestatieladder onderscheidt 3 scopes:

Scope 1: directe emissies

Hier wordt onder verstaan emissies die ontstaan door installaties die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de organisatie, zoals emissies door gasverbruik en het wagenpark. Bij Centercon zijn voor scope 1 de volgende emissiestromen geïdentificeerd:

- Brandstofverbruik wagenpark
- Brandstofverbruik materieel
- Gasverbruik

Scope 2: indirecte emissies

Hier wordt onder verstaan emissies die ontstaan door opwekking van elektriciteit, warmte en koeling en stoom in installaties die niet tot in eigendom zijn van de organisatie. Bij Centercon zijn voor scope 2 de volgende emissiestromen geïdentificeerd:

- Elektriciteitsverbruik

Scope 3: overige indirecte emissies

Hier wordt onder verstaan emissies die ontstaan als gevolg activiteiten van de organisatie, maar die voortkomen uit installaties die geen eigendom zijn van de organisatie, zoals het emissies die voortkomen uit de productie van ingekochte materialen. Voorheen was scope 3 niet opgenomen in de emissie inventaris van Centercon. Met de ingang van handboek 3.1 van de CO2 prestatieladder is scope 3 wel van toepassing. Binnen scope 3 kunnen de volgende emissiestromen geïdentificeerd worden:

- Zakelijke kilometers privé-auto
- Vliegverkeer

2.3 Reporting boundary

In dit document worden enkel de belangrijkste conclusies met de daarbij behorende kerncijfers gerapporteerd. De achterliggende gegevens welke in de emissie inventaris wordt verwerkt worden jaarlijks door de lead auditor vastgesteld op juistheid en volledigheid.

3 Methode

Om de carbon footprint van Centercon te bepalen zijn gegevens verzameld over alle soorten emissies. Op basis van deze gegevens en conversiefactoren zijn de hoeveelheden CO₂-emissie bepaald. De conversiefactoren die worden gehanteerd zijn afkomstig van www.co2emissiefactoren.nl en worden herzien bij het opstellen van deze periodieke rapportage

4 Doelstellingen

De CO₂-Prestatieladder is een uniforme manier om de CO₂-uitstoot als gevolg van de bedrijfsvoering te meten en daarover te communiceren. Centraal daarin staat het streven om de CO₂-uitstoot geleidelijk te verminderen door eigen initiatieven maar ook in samenwerking met andere partijen en instanties. In de onderstaande tabel staan de doelstellingen voor de periode t/m 2023 inclusief de gerealiseerde CO₂-emissie tot en met 2020_Q2

Ontwikkeling CO2 emissie op jaarbasis

| Onderdelen | Realisatie 2018 (ref.jr) | Realisatie 2019 Q4 | Realisatie 2020 Q2 | Totale CO2 doel 2020 | Totale CO2 doel 2021 | Totale CO2 doel 2022 | Totale CO2 doel 2023 |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Scope 1 | 497,7 | 517,3 | 253,4 | 475,0 | 468,8 | 449,5 | 440,4 |
| 1. Brandstofverbruik wagenpark | 216,7 | 228,5 | 94,6 | 188,7 | 182,5 | 163,2 | 154,1 |
| 2. Brandstofverbruik materieel | 239,7 | 245,3 | 134,8 | 249,9 | 249,9 | 249,9 | 249,9 |
| 3. Gasverbruik | 41,2 | 43,6 | 24,0 | 36,4 | 36,4 | 36,4 | 36,4 |
| Scope 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| 4. Elektriciteitsverbruik | - | - | - | - | - | - | - |
| Scope 3 | 33,7 | 35,7 | 4,2 | 9,1 | 9,1 | 9,1 | 9,1 |
| 5. Zakelijke kilometers prive-auto | 0,7 | 1,0 | 0,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |
| 6. Vliegverkeer | 33,0 | 34,7 | 4,0 | 7,8 | 7,8 | 7,8 | 7,8 |
| Totaal | 531,4 | 553,1 | 257,6 | 484,2 | 477,9 | 458,7 | 449,6 |

15,4%

| | | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Co2 uitstoot (ton/jr) | 531,4 | 553,1 | 515,3 | 484,2 | 477,9 | 458,7 | 449,6 |
| Gemiddeld aantal FTE (bron = jaarrekening) | 71,8 | 77,5 | 82,9 | 77,0 | 78,0 | 79,0 | 80,0 |
| Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE | 7,4 | 7,1 | 6,2 | 6,3 | 6,1 | 5,8 | 5,6 |
| Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 1 | 6,9 | 6,7 | 6,1 | 6,2 | 6,0 | 5,7 | 5,5 |
| Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 3 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Co2 reductie per FTE t.o.v. 2018 | | -3,6% | -16,0% | -15,0% | -17,2% | -21,6% | -24,1% |
| Co2 reductie per FTE Scope 1 t.o.v. 2018 | | -3,7% | -11,8% | -11,0% | -13,3% | -17,9% | -20,6% |
| Co2 reductie per FTE Scope 2 t.o.v. 2018 | | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Co2 reductie per FTE Scope 3 t.o.v. 2018 | | -1,9% | -78,2% | -74,7% | -75,0% | -75,4% | -75,7% |
| Co2 reductie per FTE t.o.v. vorige periode | | -3,6% | -12,0% | -3,7% | -2,6% | -5,2% | -3,2% |
| Co2 reductie per FTE Scope 1 t.o.v. vorige periode | | -3,7% | -6,5% | -3,8% | -2,6% | -5,3% | -3,2% |
| Co2 reductie per FTE Scope 2 t.o.v. vorige periode | | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Co2 reductie per FTE Scope 3 t.o.v. vorige periode | | -1,9% | -80,3% | -1,3% | -1,3% | -1,3% | -1,3% |

4.1 Doelstellingen 2023

Het voorgaande meerjarenplan besloeg de periode 2013-2018. Als gevolg van verlopen van deze doelstellingen is een nieuw meerjarenplan voor de periode 2019-2023 opgesteld. Daarbij fungeert het slotjaar 2018 uit de voorgaande periode als referentiejaar in het nieuwe meerjarenplan. De beoogde reductie in 2023 is onderdeel van het meerjarenplan 2018-2023 waarbij Centercon via diverse energiebesparende maatregelen de gemiddelde CO₂-uitstoot in 2023 in totaal met 15,4% (=24,1% per FTE) wil verlagen ten opzichte van het referentiejaar 2018. De reductie onderverdeeld naar scope is als volgt:

- Reductie binnen scope 1: 20,6 % per FTE
- Reductie binnen scope 2: 75,7 % per FTE

5 Evaluatie reductieprestatie 2020-06

In onderstaande tabel is de werkelijke CO₂ uitstoot per energiestroom over de periode 2020 t/m 06 weergegeven vergeleken met de periode 2019 t/m 06 als ook met het gestelde doel.

CO₂ emissie cumulatief t/m verslagperiode

| Onderdelen | Realisatie 2019 Q2 | Realisatie 2020 Q2 | Δ | Δ % | Totale CO ₂ doel 2020 | Realisatie 2020 Q2 | Δ | Δ % |
|------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------|---------------|----------------------------------|--------------------|---------------|---------------|
| Scope 1 | 247,4 | 253,4 | 6,0 | 2,4% | 475,0 | 253,4 | 221,6- | -46,7% |
| 1. Brandstofverbruik wagenpark | 106,1 | 94,6 | 11,5- | -10,8% | 188,7 | 94,6 | 94,1- | -49,9% |
| 2. Brandstofverbruik materieel | 119,7 | 134,8 | 15,1 | 12,6% | 249,9 | 134,8 | 115,1- | -46,1% |
| 3. Gasverbruik | 21,6 | 24,0 | 2,4 | 11,0% | 36,4 | 24,0 | 12,4- | -34,0% |
| Scope 2 | - | - | - | 0,0% | - | - | - | 0,0% |
| 4. Elektriciteitsverbruik | - | - | - | 0,0% | - | - | - | |
| Scope 3 | 19,6 | 4,2 | 15,4- | -78,4% | 9,1 | 4,2 | 4,9- | -53,6% |
| 5. Zakelijke kilometers prive-auto | 0,6 | 0,3 | 0,3- | -54,9% | 1,3 | 0,3 | 1,1- | -80,8% |
| 6. Vliegverkeer | 19,1 | 4,0 | 15,1- | -79,1% | 7,8 | 4,0 | 3,8- | -49,0% |
| Totaal | 267,1 | 257,6 | 9,4- | -3,5% | 484,2 | 257,6 | 226,5- | -46,8% |

| | | | | | | | | |
|---|------------|------------|-------------|---------------|------------|------------|-------------|--------------|
| Co ₂ uitstoot (ton/jr) | 534,2 | 515,3 | 18,9- | -3,5% | 484,2 | 515,3 | 31,1 | 6,4% |
| Gemiddeld aantal FTE (bron = jaarrekening) | 75,7 | 82,9 | 7,3 | 9,6% | 77,0 | 82,9 | 5,9 | 7,7% |
| Co₂ uitstoot (ton/jr) per FTE | 7,1 | 6,2 | -0,8 | -12,0% | 6,3 | 6,2 | -0,1 | -1,1% |
| Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 1 | 6,5 | 6,1 | -0,4 | -6,5% | 6,2 | 6,1 | -0,1 | -0,9% |
| Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0% | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0% |
| Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 3 | 0,5 | 0,1 | -0,4 | -80,3% | 0,1 | 0,1 | 0,0 | -13,7% |

Op basis van deze gegevens kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

CO₂-emissie per FTE:

- De CO₂-emissie per FTE is t.o.v. 2019-06 gedaald met 12,0%.
- Vergeleken met de jaardoelstelling is de uitstoot per FTE 1,1% lager.

Toelichting:

Scope 1 (directe emissie = brandstof en gasverbruik):

- T.o.v. de vorige periode zijn er per saldo 7 benzine en 2 elektrische auto's bijgekomen ten opzichte van een afname van 5 dieselauto's. Per saldo resulteert dit in een toename van 4 extra auto's. Dit is te verklaren door het toegenomen aantal FTE. De opbouw van het wagenpark er, verdeeld naar energieklassen, als volgt uit. Met ingang van 2019 wordt door leveranciers in de meeste gevallen geen energielabel meer afgegeven, deze auto's zijn dan ook weergegeven in onderstaand overzicht zonder energielabel.

| | actief per 30/06/2019 | actief per 30/06/2020 | verschil |
|-------------------|--------------------------|--------------------------|-----------|
| Benzine_ | 3 | 11 | 8 |
| Benzine_A | 3 | 2 | -1 |
| Benzine_B | 4 | 5 | 1 |
| Benzine_C | 7 | 5 | -2 |
| Benzine_D | 1 | 1 | 0 |
| Benzine_E | 0 | 1 | 1 |
| Benzine_F | 1 | 1 | 0 |
| Benzine | 19 | 26 | 7 |
| Diesel_ | 0 | 0 | 0 |
| Diesel_A | 5 | 3 | -2 |
| Diesel_B | 2 | 1 | -1 |
| Diesel_C | 2 | 1 | -1 |
| Diesel_D | 3 | 2 | -1 |
| Diesel_E | 0 | 0 | 0 |
| Diesel | 12 | 7 | -5 |
| Elektriciteit_ | 3 | 5 | 2 |
| Elektrisch | 3 | 5 | 2 |
| Totaal | 34 | 38 | 4 |

- In het 2020 is zowel het aantal kilometers, aantal verbruikte liters afgenomen, dit is te verklaren door de Corona crisis welke als gevolg heeft dat er minder klantbezoeken plaatsvinden. Het verbruik is bij de dieselauto's met 15,5% verslechterd. Ook is het verbruik bij de benzine auto's verslechterd met 9,5%
- In 2019 zijn voor het eerst elektrische auto's aangeschaft, de registratie van het elektriciteitsverbruik bestaat uit opladen via commerciële laadpalen en verbruik laadpaal aan huis. Dit laatste wordt door medewerkers achteraf gedeclareerd. Doordat medewerkers hier nog niet aan gewend waren zijn sommige declaraties in latere periode pas ingediend. Hierdoor is een verschuiving in gebruik per gereden km opgetreden.

| #kilometers | 2019_06 | 2020_06 | Δ | Δ% |
|-------------|---------|---------|----------|--------|
| benzine | 296.394 | 332.954 | 36.560 | 12,3% |
| diesel | 285.015 | 107.258 | -177.757 | -62,4% |
| totaal | 581.409 | 440.212 | -141.197 | -24,3% |

| #liters | 2019_06 | 2020_06 | Δ | Δ% |
|---------|---------|---------|--------|--------|
| benzine | 20.369 | 25.270 | 4.901 | 24,1% |
| diesel | 15.296 | 6.816 | -8.480 | -55,4% |
| totaal | 35.665 | 32.086 | -3.579 | -10,0% |

| verbruik | 2019_06 | 2020_06 | Δ | Δ% |
|-----------|---------|---------|--------|--------|
| benzine | 14,6 | 13,2 | (1,38) | -9,5% |
| diesel | 18,6 | 15,7 | (2,90) | -15,5% |
| gemiddeld | 16,3 | 13,7 | -4,3 | -15,8% |

| Elektrisch | 2019_06 | 2020_06 | Δ | Δ% |
|-------------|---------|---------|--------|--------|
| #kilometers | 8.500 | 37.106 | 28.606 | 336,5% |
| Kwh | 1.343 | 10.452 | 9.109 | 678,3% |
| verbruik | 6,3 | 3,6 | -3 | -43,9% |

- De afgelegde kilometers, de getankte liters brandstof en het gemiddelde verbruik van het vrachtwagenpark is als volgt.

| | | 2018_06 | 2019_06 | 2020_06 |
|--|-------------|----------------|----------------|----------------|
| Aantal | vrachtwagen | 5,0 | 6,0 | 6,0 |
| | bestelwagen | 1,0 | - | - |
| | | 6,0 | 6,0 | 6,0 |
| Kilometers | vrachtwagen | 193.927 | 247.499 | 235.416 |
| | bestelwagen | 32.840 | - | - |
| | | 226.767 | 247.499 | 235.416 |
| Brandstofverbruik (diesel) | vrachtwagen | 31.056 | 37.053 | 41.725 |
| | bestelwagen | 3.692 | - | - |
| | | 34.748 | 37.053 | 41.725 |
| CO2 emissie | vrachtwagen | 100,3 | 120 | 135 |
| | bestelwagen | 11,9 | - | - |
| | | 112,2 | 119,7 | 134,8 |
| Gemiddeld brandstofverbruik per km | vrachtwagen | 0,160 | 0,150 | 0,177 |
| | bestelwagen | 0,112 | - | - |
| | | 0,153 | 0,150 | 0,177 |
| Gemiddelde CO2 emissie per 1.000 km | vrachtwagen | 0,517 | 0,484 | 0,572 |
| | bestelwagen | 0,363 | - | - |
| | | 0,495 | 0,484 | 0,572 |
| Gemiddeld aantal auto's | | 6,0 | 6,0 | 6,0 |
| Aantal gereden kilometers | | 226.767 | 247.499 | 235.416 |
| Totaal liters brandstof | | 34.748 | 37.053 | 41.725 |
| CO2 emissie (ton) | | 112,2 | 119,7 | 134,8 |
| Gemiddeld brandstofverbruik / km | | 0,153 | 0,150 | 0,177 |
| Totaal CO2 / 1.000 km | | 0,495 | 0,484 | 0,572 |
| ontwikkeling kilometers t.o.v. 2018 | | | 9,1% | 3,8% |
| besparing brandstof t.o.v. 2018 | | | 6,6% | 20,1% |
| CO2 reductie t.o.v. 2018 | | | 6,6% | 20,1% |
| besparing brandstof per km t.o.v. 2018 | | | -2,3% | 15,7% |
| CO2 reductie per 1.000km t.o.v.2018 | | | -2,3% | 15,7% |

- Het gasverbruik is met name bij de vestiging Rotterdam hoger dan voorgaand jaar. Hierdoor wordt de lichte verhoging van het aardgas verklaard.

| Onderdelen | Indeling | Eenheid | Realisatie 2018 (ref.jr) | 2019_Q2 | 2020_Q2 |
|--|----------------|-----------------------|--------------------------|---------------|---------------|
| A. Gas (uit aardgasnet) kantoor en magazijn | Aardgas | Nm³ | 21.859 | 11.453 | 12.709 |
| Rotterdam | Aardgas | | 12.918 | 6.403 | 8.793 |
| Rosmalen | Aardgas | | 6.987 | 3.905 | 3.026 |
| Zwolle | Aardgas | | 1.954 | 1.145 | 890 |
| | Aardgas | CO2 | 41,2 | 21,6 | 24,0 |
| Rotterdam | Aardgas | | 24,4 | 12,1 | 16,6 |
| Rosmalen | Aardgas | | 13,2 | 7,4 | 5,7 |
| Zwolle | Aardgas | | 3,7 | 2,2 | 1,7 |

Scope 2 (indirecte emissie = elektriciteit)

- Er is sprake van een daling in het elektriciteitsverbruik.
- Van het eigen verbruik is direct 31% van de energiebehoefte door eigen zonnepanelen geproduceerd, daarnaast is ook nog eens 29.437 kWh terug geleverd waardoor in totaal 44,8% van de totale elektriciteitsbehoefte door eigen materieel is geproduceerd.

| Onderdelen | Indeling | Eenheid | Realisatie 2018 (ref.jr) | 2019_Q2 | 2020_Q2 |
|--|----------------------|------------|--------------------------|----------------|----------------|
| 4. Elektriciteitsverbruik | | | | | |
| A. Elektriciteitsverbruik kantoor en magazijn | Elektriciteit | kWh | 392.809 | 221.832 | 212.947 |
| Rotterdam (exclusief laadpalen) | Elektriciteit | | 356.117 | 204.835 | 188.616 |
| Rosmalen | Elektriciteit | | 14.680 | 6.991 | 6.692 |
| Zwolle | Elektriciteit | | 11.728 | 5.854 | 5.900 |
| Laadpalen intern (verplaatst naar scope 1) | Elektriciteit | | - | - | - |
| Laadpalen extern (verplaatst naar scope 1) | Elektriciteit | | - | - | - |

Scope 3 (overige indirecte emissies, zakelijke km's met privéauto en vliegverkeer)

- De zakelijke kilometers met een privéauto zijn afgenomen; dit heeft nauwelijks effect op de totale CO2-emissie.
- CO2-emissie door vliegverkeer is als gevolg van de Corona crisis sterk afgenomen. Klantactiviteiten en leveranciersbezoeken zijn tot het strikt noodzakelijke beperkt in 2020.

| Onderdelen | Indeling | Eenheid | Realisatie 2018 (ref.jr) | 2019_Q2 | 2020_Q2 |
|---|-----------------|-------------|--------------------------------|---------|---------|
| 5. Zakelijke kilometers prive-auto | | | | | |
| A. Personenvervoer conventionele personenauto (Priveauto's) | | kilometers | 3.285 | 2.548 | 1.150 |
| | Onbekend | kilometers | 3.285 | 2.548 | 1.150 |
| | | CO2 | 0,7 | 0,6 | 0,3 |
| | Onbekend | kilometers | 0,7 | 0,6 | 0,3 |
| 6. Vliegverkeer | | | | | |
| A. Personenvervoer per vliegtuig | | reizigerskm | 215.011 | 125.608 | 24.226 |
| | 1 < 700 km | reizigerskm | 3.560 | 1.994 | 738 |
| | 2 700 - 2500 km | reizigerskm | 16.031 | 6.134 | 6.028 |
| | 3 > 2500 km | reizigerskm | 195.420 | 117.480 | 17.460 |
| | | CO2 | 33,0 | 19,1 | 4,0 |
| | 1 < 700 km | reizigerskm | 1,1 | 0,6 | 0,2 |
| | 2 700 - 2500 km | reizigerskm | 3,2 | 1,2 | 1,2 |
| | 3 > 2500 km | reizigerskm | 28,7 | 17,3 | 2,6 |

5.1 Onzekerheden

De rapportage heeft gezien de wijze van verzamelen van de energiestromen en het gebruik van actuele conversiefactoren een kleine onzekerheidsmarge. Er kan enige afwijking zitten in de berekening van de emissie van de zakelijke kilometers met de privéauto; hier is niet inzichtelijk welk soort brandstof er wordt gebruikt.

6 Aanpassingen

Met het verschijnen van CO2-prestatieladder Handboek 3.0 zijn er wijzigingen in de CO2-emissiefactoren opgetreden. Bij sommige onderdelen van de emissie-inventaris heeft dit geleid tot een herberekening van de vorige jaren en de doelstelling. De wijzigingen die hierdoor zijn ontstaan in de doelstellingen zijn in dit rapport opgenomen.

De CO2 prestatieladder is in 2013 verkregen waarbij doelstellingen tot en met 2018 waren geformuleerd. Nadat deze periode in 2018 is verstreken heeft de organisatie haar doelstellingen geformuleerd voor de periode 2019 / 2023. Om de doelstellingen, referentiejaar en realisatie per tussenliggend rapportage jaar een reëel beeld te laten geven is ervoor gekozen niet langer 2013 als referentiejaar te hanteren maar 2018 als referentiejaar te nemen. Dit omdat in de periode 2013 – 2018 een grote verbetering in emissie is bewerkstelligd als gevolg van het overgaan op groene stroom. De verbeteringslag moet in de periode 2018 – 2023 voornamelijk worden gemaakt in andere emissie factoren zoals vergroening van het wagenpark van de organisatie.

7 Maatregelen

De maatregelen omtrent het energiemangementplan, het communicatieplan, het gasverbruik en het elektriciteitsverbruik zijn van kracht. De maatregel omtrent het wagenpark is een voortdurend een punt van aandacht.

Scope 1:

- **Wagenpark:** bij uitbreiding en vervanging van het wagenpark betrokken functionarissen nadrukkelijk wijzen op het beleid om zoveel mogelijk te kiezen voor auto's in energieklassen A of B. Bekijken of het kilometrage van auto's de keuze voor diesel rechtvaardigen en waar nodig bijsturen (toekomstige vervangingen). Opvallende cijfers rapporteren aan betreffende berijder van de auto en/of de verantwoordelijke manager.

Scope 1:

In hoofdstuk 4.1 staat omschreven dat er een reductiedoelstelling is geformuleerd van 20,6% per FTE. Deze reductiedoelstelling kan als volgt worden onderbouwd. Gestreefd wordt naar een nagenoeg gelijk blijvende CO₂ emissie op het gebied van goederenvervoer. De organisatie streeft naar groei maar is niet voornemens extra vrachtwagens aan te schaffen, derhalve zal de extra benodigde capaciteit extern ingewonnen. Ook het gasverbruik zal naar verwachting de komende jaren gelijk blijven.

De omschreven reductiedoelstelling wordt dan ook voornamelijk gerealiseerd als gevolg van het vervangen (verschonen) van het wagenpark personenvervoer. Daarbij ligt de focus op het aanschaffen van voornamelijk benzine auto's label A & B zoals hierboven omschreven en waar mogelijk elektrische voertuigen. De organisatie streeft ernaar tussen 2018 en 2023 haar wagenpark te hebben uitgebreid van 32 naar 40 personenwagens als gevolg van de personeelsbezetting. Daarbij is de doelstelling de samenhang van het wagenpark van 14 benzine en 18 dieselveertuigen geleidelijk om te zetten naar een wagenpark van 22 benzine en 18 elektrische voertuigen in 2023.

Scope 2:

De organisatie heeft in de vorige doelstellingsperiode een grote slag gemaakt in het verminderen van de emissie vallend in scope 2 door gebruik te gaan maken van groene stroom. Dit heeft als resultaat dan in de huidige doelstellingsperiode de CO₂ emissie in het referentiejaar 0 is. Derhalve is de doelstelling dit te blijven realiseren daar waar verbetering niet mogelijk is. Wel is de organisatie van plan om naast de huidige zonnepanelen nog meer panelen te plaatsen. Dit zal geen effect hebben op de gepresenteerde CO₂ emissie maar is wel van toepassing op scope 2.

Scope 3:

De organisatie heeft haar ten doel gesteld de CO₂ emissie met 75,7% te reduceren in scope 2 van de emissie inventaris. Deze reductiedoelstelling wordt met name nagestreefd door minder zakelijke vliegkilometers te realiseren. In 2018 betrof het aantal zakelijke vlieggolometers nog 215.000. Gestreefd wordt naar niet meer dan 49.750 zakelijke vlieggolometers per jaar.

8 Referentie ISO 14064-1

Dit rapport is opgesteld conform de eisen die hieraan worden gesteld in de norm ISO 14064 §7.3. In de onderstaande tabel is te vinden hoe de eisen zijn verwerkt in dit rapport.

| Eisnummer ISO 14064-1 §7.3 | Hoofdstuk in rapport | Beschrijving- eis |
|----------------------------|----------------------|--|
| A | 1 | Beschrijving van de rapporterende organisatie |
| B | Voorblad | Verantwoordelijke persoon voor het rapport |
| C | Voorblad | Rapportageperiode |
| D | 2.2 | Documentatie van de operationele grenzen |
| E | 2.2 / 2.3 | Documentatie van de rapportage grenzen |
| F | 4 / 5 | Directe CO ₂ -emissies gerapporteerd in tonnen CO ₂ (scope 1) |
| G | n.v.t. | CO ₂ -emissies door verbranding van biomassa |
| H | n.v.t. | Verwijdering van CO ₂ -emissies in tonnen CO ₂ |
| I | n.v.t. | Verklaringen voor het uitsluiten van CO ₂ -emissiebronnen |
| J | 4 / 5 | Indirecte CO ₂ -emissie gerapporteerd in tonnen CO ₂ (scope 2) |
| K | 4 | Het basisjaar voor de CO ₂ -emissie-inventaris |
| L | 4.1 / 6 | Verklaring over veranderingen of herberekeningen in het basisjaar |
| M | 3 | Referentie naar of beschrijving van de berekenmethode inclusief argumentatie |
| N | n.v.t. | Verklaring voor veranderingen in berekenmethode |
| O | 3 | Referentie naar of documentatie van de gebruikte CO ₂ -emissiefactoren of verwijderingsfactoren |
| P | 5 | Beschrijving van de onzekerheden in het rapport |
| Q | 5 | Beschrijving van de onzekerheden in het rapport |
| R | 8 | Verklaring dat het rapport is opgesteld conform de norm ISO14064 |
| S | n.v.t. | Verklaring dat het rapport is geverifieerd |
| T | 3 | Referentie naar of documentatie van de gebruikte CO ₂ -emissiefactoren of verwijderingsfactoren |