

CO₂-EMISSIERAPPORTAGE



CO₂-emissierapportage 2022-06 Centercon B.V.

Prestatieladder 3.0

Versie	datum	Opgesteld door	Geaccordeerd door
1.0	november 2022	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 2022-06	7
5.1 Onzekerheden	12
6 Aanpassingen	12
7 Maatregelen	13
8 Referentie ISO 14064-1	13

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 35 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 2022_Q2

Ontwikkeling CO2 emissie op jaarbasis

Onderdelen	Realisatie 2018 (ref.jr)	Realisatie 2019 Q2	Realisatie 2020 Q2	Realisatie 2021 Q2	Realisatie 2022 Q2	Totale CO2 doel 2022	Totale CO2 doel 2023
Scope 1	510,3	254,6	256,5	255,0	239,2	454,8	445,6
1. Brandstofverbruik wagenpark	223,6	110,4	96,4	93,1	92,1	166,1	157,0
2. Brandstofverbruik materieel	245,5	122,6	136,1	134,1	124,6	252,4	252,4
3. Gasverbruik	41,2	21,6	23,9	27,8	22,6	36,3	36,3
Scope 2	-	-	-	-	111,3	-	-
4. Elektriciteitsverbruik	-	-	-	-	111,3	-	-
Scope 3	33,6	19,6	4,2	0,1	6,1	9,2	9,2
5. Zakelijke kilometers prive-auto	0,6	0,5	0,2	0,1	-	1,2	1,2
6. Vliegverkeer	33,0	19,1	4,0	-	6,1	8,0	8,0
Totaal	544,0	274,2	260,7	255,1	356,7	463,9	454,7

Co2 uitstoot (ton/jr)	544,0	548,3	521,4	510,2	713,3	463,9	454,7
Gemiddeld aantal FTE (bron = jaarrekening)	71,8	75,7	82,9	86,2	82,0	79,0	80,0
Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE	7,6	7,2	6,3	5,9	8,7	5,9	5,7
Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 1	7,1	6,7	6,2	5,9	5,8	5,8	5,6
Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 2	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	0,0	0,0
Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 3	0,5	0,5	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
Co2 reductie per FTE t.o.v. 2018		-4,3%	-17,0%	-21,9%	14,8%	-22,5%	-25,0%
Co2 reductie per FTE Scope 1 t.o.v. 2018		-5,3%	-12,9%	-16,8%	-17,9%	-19,0%	-21,6%
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		10,5%	-78,3%	-99,3%	-68,3%	-75,3%	-75,6%
Co2 reductie per FTE t.o.v. vorige periode		-3,2%	-13,2%	-5,9%	47,0%	-5,5%	-3,2%
Co2 reductie per FTE Scope 1 t.o.v. vorige periode		-3,3%	-8,1%	-4,4%	-1,4%	-5,6%	-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		-2,0%	-80,4%	-96,6%	4212,6%	0,6%	-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:

- Reductiedoelstelling 2023 binnen scope 1: 21,2% per FTE, gerealiseerd Q2 2020 16,8% per FTE.
- Reductiedoelstelling 2023 binnen scope 2: 0 % per FTE, gerealiseerd Q2 2020 0% per FTE.
- Reductiedoelstelling 2023 binnen scope 3: 76% per FTE, gerealiseerd Q2 2020 99,3% per FTE.

5 Evaluatie reductieprestatie 2022-06

In onderstaande tabel is de werkelijke CO₂ uitstoot per energiestroom over de periode 2022 t/m 06 weergegeven vergeleken met de periode 2021 t/m 06 als ook met het gestelde doel.

CO₂ emissie cumulatief t/m verslagperiode

Onderdelen	Realisatie 2021 Q2	Realisatie 2022 Q2	Δ	Δ %	Totale CO ₂ doel 2022	Realisatie 2022 Q2	Δ	Δ %
Scope 1	255,0	239,2	15,7-	-6,2%	454,8	239,2	215,5-	-47,4%
1. Brandstofverbruik wagenpark	93,1	92,1	1,1-	-1,1%	166,1	92,1	74,1-	-44,6%
2. Brandstofverbruik materieel	134,1	124,6	9,5-	-7,1%	252,4	124,6	127,8-	-50,6%
3. Gasverbruik	27,8	22,6	5,2-	-18,6%	36,3	22,6	13,7-	-37,7%
Scope 2	-	111,3	111,3	0,0%	-	111,3	111,3	0,0%
4. Elektriciteitsverbruik	-	111,3	111,3	0,0%	-	111,3	111,3	
Scope 3	0,1	6,1	5,9	4002,5%	9,2	6,1	3,1-	-33,5%
5. Zakelijke kilometers prive-auto	0,1	-	0,1-	-100,0%	1,2	-	1,2-	-100,0%
6. Vliegverkeer	-	6,1	6,1	#####	8,0	6,1	1,9-	-23,9%
Totaal	255,1	356,7	101,6	39,8%	463,9	356,7	107,3-	-23,1%

Co ₂ uitstoot (ton/jr)	510,2	713,3	203,1	39,8%	463,9	713,3	249,4	53,8%
Gemiddeld aantal FTE (bron = jaarrekening)	86,2	82,0	-4,2	-4,9%	79,0	82,0	3,0	3,8%
Co₂ uitstoot (ton/jr) per FTE	5,9	8,7	2,8	47,0%	5,9	8,7	2,8	48,1%
Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 1	5,9	5,8	-0,1	-1,4%	5,8	5,8	0,1	1,4%
Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 2	0,0	2,7	2,7	0,0%	0,0	2,7	2,7	0,0%
Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 3	0,0	0,1	0,1	4212,6%	0,1	0,1	0,0	28,1%

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

CO₂-emissie per FTE:

- De CO₂-emissie per FTE is t.o.v. 2021_06 gestegen met 47%. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat het contract waarmee groene stroom wordt afgenomen Europese groene stroom betrof. Ondanks dat dit groene stroom betreft dient dit conform de regels van de CO₂ prestatieladder als grijze stroom gerekend te worden.
Bij afsluiting van het nieuwe contract voor 2023 zal opnieuw de overweging gemaakt worden of voor Nederlandse groene stroom gekozen wordt.
- Vergeleken met de jaardoelstelling van 2022 welke 5,9 betreft is de uitstoot per FTE in werkelijkheid 8,7 dit staat gelijk aan een verslechtering ten opzichte van de doelstelling van 48,1%. Dit verschil is ook te verklaren doordat bij het opstellen van de doelstellingen er gerekend is met groene stroom waar in het verbruik van 2022 gerekend moet worden met grijze stroom als gevolg van het afnemen van Europese groene stroom.

Toelichting:

Scope 1 (directe emissie = brandstof en gasverbruik):

- T.o.v. de vorige periode is het wagenparkbestand per saldo afgenomen met 3 auto's. Er zijn 2 benzine auto's verkocht en 3 dieselauto's. Als gevolg van indiensttreding van een nieuwe medewerker is 1 diesel auto toegevoegd aan het wagenpark. Daarnaast is er ter vervanging van 1 van de verkochte auto's een nieuwe elektrische auto aangeschaft. De opbouw van het wagenpark, is verdeeld naar energieklassen en ziet er als volgt uit.

	actief per 30/06/2021	actief per 30/06/2022	verschil
Benzine_	13	12	-1
Benzine_A	2	2	0
Benzine_B	5	5	0
Benzine_C	5	5	0
Benzine_D	0	0	0
Benzine_E	1	1	0
Benzine_F	1	0	-1
Benzine	27	25	-2
Diesel_	0	0	0
Diesel_A	2	2	0
Diesel_B	0	0	0
Diesel_C	1	0	-1
Diesel_D	2	1	-1
Diesel_E	0	0	0
Diesel	5	3	-2
Elektriciteit_	7	8	1
Elektrisch	7	8	1
Totaal	39	36	-3

- In 2022 is het aantal verbruikte liters brandstof afgenomen terwijl het aantal gereden kilometers is toegenomen. In geval van de benzine auto's resulteert dit in een verbruik van 11,7%. In geval van de dieservoertuigen heeft een verbetering tot gevolg van 8,9%
- Het aantal gereden kilometers met elektrische voertuigen is in 2022 verder toegenomen ten opzichte van dezelfde periode 2021. Ook is het verbruik verbeterd, in 2021 werd in de eerste helft van het jaar gemiddeld 4,47 kilometer per Kwh gereden waar dat in 2022 5,23 kilometer per Kwh betreft.

#kilometers	2021_Q2	2022_Q2	Δ	Δ%
benzine	365.337	409.123	43.786	12,0%
diesel	63.227	38.655	-24.572	-38,9%
totaal	428.564	447.778	19.214	4,5%
#liters	2021_Q2	2022_Q2	Δ	Δ%
benzine	27.192	27.269	77	0,3%
diesel	3.231	1.815	-1.416	-43,8%
totaal	30.423	29.083	-1.340	-4,4%
verbruik	0	0	Δ	Δ%
benzine	13,4	15,0	1,57	11,7%
diesel	19,6	21,3	1,73	8,9%
gemiddeld	14,1	15,4	3,3	9,3%
Electrisch	2021_Q2	2022_Q2	Δ	Δ%
#kilometers	72.734	118.551	45.817	63,0%
Kwh	16.267	22.655	6.388	39,3%
verbruik	4,47	5,23		

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

		2018_06	2019_06	2020_06	2021_06	2022_06
Aantal	vrachtwagen	5,0	6,0	6,0	6,0	6,0
	bestelwagen	1,0	-	-	-	-
		6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Kilometers	vrachtwagen	193.927	247.499	235.416	246.431	243.940
	bestelwagen	32.840	-	-	-	-
		226.767	247.499	235.416	246.431	243.940
Brandstofverbruik (diesel)	vrachtwagen	31.056	37.053	41.725	41.099	38.193
	bestelwagen	3.692	-	-	-	-
		34.748	37.053	41.725	41.099	38.193
CO2 emissie	vrachtwagen	100,3	123	136	134	125
	bestelwagen	11,9	-	-	-	-
		112,2	122,6	136,1	134,1	124,6
Gemiddeld brandstofverbruik per km	vrachtwagen	0,160	0,150	0,177	0,167	0,157
	bestelwagen	0,112	-	-	-	-
		0,153	0,150	0,177	0,167	0,157
Gemiddelde CO2 emissie per 1.000 km	vrachtwagen	0,517	0,495	0,578	0,544	0,511
	bestelwagen	0,363	-	-	-	-
		0,495	0,495	0,578	0,544	0,511
Gemiddeld aantal auto's		6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Aantal gereden kilometers		226.767	247.499	235.416	246.431	243.940
Totaal liters brandstof		34.748	37.053	41.725	41.099	38.193
CO2 emissie (ton)		112,2	122,6	136,1	134,1	124,6
Gemiddeld brandstofverbruik / km		0,153	0,150	0,177	0,167	0,157
Totaal CO2 / 1.000 km		0,495	0,495	0,578	0,544	0,511
ontwikkeling kilometers t.o.v. 2018			9,1%	3,8%	8,7%	7,6%
besparing brandstof t.o.v. 2018			6,6%	20,1%	18,3%	9,9%
CO2 reductie t.o.v. 2018			9,2%	21,3%	19,4%	11,0%
besparing brandstof per km t.o.v. 2018			-2,3%	15,7%	8,8%	2,2%
CO2 reductie per 1.000km t.o.v.2018			0,1%	16,8%	9,9%	3,2%

- Het gasverbruik is bij alle vestigingen lager dan voorgaand jaar, dit wordt met name verklaard door de relatief strenge winter vorig jaar en relatief zachte winter dit jaar.

Onderdelen	Indeling	Eenheid	Realisatie 2018 (ref.jr)	2019_Q2	2020_Q2	2021_Q2	2022_Q2
3. Gasverbruik							
A. Gas (uit aardgasnet) kantoor en magazijn	Aardgas	Nm³	21.859	11.453	12.709	14.734	11.987
Rotterdam	Aardgas		12.918	6.403	8.793	9.006	8.215
Rosmalen	Aardgas		6.987	3.905	3.026	4.084	2.605
Zwolle	Aardgas		1.954	1.145	890	1.644	1.167
	Aardgas	CO2	41,2	21,6	23,9	27,8	22,6
Rotterdam	Aardgas		24,4	12,1	16,6	17,0	15,5
Rosmalen	Aardgas		13,2	7,4	5,7	7,7	4,9
Zwolle	Aardgas		3,7	2,2	1,7	3,1	2,2

Scope 2 (indirecte emissie = elektriciteit)

- Er is uitsluitend bij de vestiging in Rosmalen sprake van een stijging in het elektriciteitsverbruik.
- Doordat de PV installatie noodgedwongen door aangescherpte eisen vanuit de verzekering ten aanzien van de brandveiligheid is uitgeschakeld wordt er op dit moment geen eigen stroom opgewekt.
- Bij het afsluiten van het energiecontract 2022 is gekozen voor groene stroom. Helaas blijkt dat dit Europese groene stroom betreft. Volgens de richtlijnen van SKAO dient het verbruik daardoor als grijze stroom gerekend te worden wat een sterk hogere uitstoot in de emissie inventaris veroorzaakt.

Onderdelen	Indeling	Eenheid	Realisatie 2018 (ref.jr)	2019_Q2	2020_Q2	2021_Q2	2022_Q2
4. Elektriciteitsverbruik							
A. Elektriciteitsverbruik kantoor en magazijn	Elektriciteit	kWh	382.525	217.680	201.208	238.682	212.861
Rotterdam (exclusief laadpalen)	Elektriciteit		356.117	204.835	188.616	224.071	199.065
Rosmalen	Elektriciteit		14.680	6.991	6.692	9.713	10.234
Zwolle	Elektriciteit		11.728	5.854	5.900	4.898	3.562
Laadpalen intern (verplaatst naar scope 1)	Elektriciteit		-	-	-	-	-
Laadpalen extern (verplaatst naar scope 1)	Elektriciteit		-	-	-	-	-
	Elektriciteit	CO2	-	-	-	-	111,3
Rotterdam (exclusief laadpalen)	Elektriciteit		-	-	-	-	104,1
Rosmalen	Elektriciteit		-	-	-	-	5,4
Zwolle	Elektriciteit		-	-	-	-	1,9
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)

- Er zijn geen zakelijke kilometers met een privéauto gedeclareerd; 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 waren in 2020 tot het strikt noodzakelijke beperkt. De trend is dat in 2021 maar ook nog in 2022 de zakelijke vliegkilometers niet terugkeren naar het niveau van voor de Corona crisis.

Onderdelen	Indeling	Eenheid	Realisatie 2018 (ref.jr)	2019_Q2	2020_Q2	2021_Q2	2022_Q2
5. Zakelijke kilometers prive-auto							
A. Personenvervoer conventionele personenauto (Priveauto's)		kilometers	3.285	2.548	1.150	761	-
	Onbekend	kilometers	3.285	2.548	1.150	761	-
		CO ₂	0,6	0,5	0,2	0,1	-
	Onbekend	kilometers	0,6	0,5	0,2	0,1	-
6. Vliegverkeer							
A. Personenvervoer per vliegtuig		reizigerskm	215.011	125.608	24.226	-	34.430
	1 < 700 km	reizigerskm	3.560	1.994	738	-	2.676
	2 700 - 2500 km	reizigerskm	16.031	6.134	6.028	-	31.754
	3 > 2500 km	reizigerskm	195.420	117.480	17.460	-	-
		CO ₂	33,0	19,1	4,0	-	6,1
	1 < 700 km	reizigerskm	1,1	0,6	0,2	-	0,6
	2 700 - 2500 km	reizigerskm	3,2	1,2	1,2	-	5,5
	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 3.1 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 verbetering moet in de periode 2018 – 2023 voornamelijk worden gemaakt in andere emissie factoren zoals vergroening van het wagenpark van de organisatie.

Begin 2022 heeft CO₂ emissiefactoren.nl de nieuwe emissiefactoren 2022 gepubliceerd. Daarbij zijn ook de emissiefactoren voor gebruik van aardgas en elektriciteit aangepast. Deze zijn daar waar van toepassing doorgevoerd met in gebruik name vanaf 2022. Voorgaande jaren zijn niet her berekent gezien dit geen systeemverandering is.

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 16,0% 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 worden ingewonnen. Daarbij speelt mee dat grote partijen als DHL beter in staat zijn om de CO₂ reductie te realiseren. 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 energiezuinige benzine auto's 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 dat 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.

Helaas heeft de organisatie er in 2022 vanwege kostenafwegingen ervoor gekozen gebruik te maken van Europese groene stroom. Nederlandse groene stroom was bij afsluiting van het energiecontract 2022 significant duurder dan Europese groene stroom. Helaas blijkt dat volgens de SKAO richtlijnen de Europese groene stroom als grijs moet worden gerekend in de Emissie inventaris.

In 2023 zal opnieuw een overweging gemaakt worden over het al dan niet afnemen van Nederlandse groene stroom. Daarnaast zal ook inzichtelijk gemaakt moeten worden in de Emissie inventaris welk deel van de stroom met eigen panelen wordt opgewekt gezien de uitstoot hiervan 0 is. Dit is op dit moment nog niet relevant daar waar de PV installatie is uitgeschakeld als gevolg van brandveiligheid.

Scope 3:

De organisatie heeft haar ten doel gesteld de CO₂ emissie met 76% 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 vliegkilometers nog 215.000. Gestreefd wordt naar niet meer dan 49.750 zakelijke vliegkilometers 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