



We Care & Give Back



CO₂-emissie voortgangsrapportage 2015

Centercon B.V.

Prestatieladder 3.0
Versie 10 juni 2015

Versie	datum	Opgesteld door	Geaccordeerd door
1.0	September 2016	Kwaliteitscoördinator	Directie Centercon B.V.

Centercon stelt periodiek een voortgangsrapportage op waarin van het betreffende jaar de afgelopen kwartalen worden geëvalueerd. De emissies van scope 1 en 2 worden vergeleken met het referentiejaar 2013 en de doelstellingen die voor de betreffende periode zijn gesteld. Er wordt tevens getoetst of de tussentijds behaalde CO₂ reductie voldoende is om de einddoelstelling voor 2018 te kunnen realiseren.

1. Doelstellingen 2015

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.

1.1 Doelstellingen 2015

De beoogde reductie in 2015 is onderdeel van het meerjarenplan 2013-2018 waarbij Centercon via diverse energiebesparende maatregelen de gemiddelde CO₂-uitstoot in 2018 in totaal met 21,3% (=24% per FTE) wil verlagen ten opzichte van het referentiejaar 2013. Voor 2015 heeft Centercon CO₂-emissie reductie van gemiddeld 26,0% per FTE ten opzichte van het referentiejaar 2013 als doelstelling vastgelegd. De reductie onderverdeeld naar scope is als volgt:

- Reductie binnen scope 1: 3,9 % per FTE
- Reductie binnen scope 2: 78,9 % per FTE

Ontwikkeling CO₂ emissie op jaarbasis

Onderdelen	Realisatie 2013 (ref.jr)	Realisatie 2014	Totalen CO ₂ doel 2015	Totalen CO ₂ doel 2016	Totalen CO ₂ doel 2017	Totalen CO ₂ doel 2018
Scope 1	434,2	411,7	432,3	424,7	424,0	424,0
1. Brandstofverbruik wagenpark	189,5	182,5	191,0	188,6	187,9	187,9
2. Brandstofverbruik materieel	220,7	213,7	218,9	213,7	213,7	213,7
3. Gasverbruik	24,0	15,5	22,4	22,4	22,4	22,4
Scope 2	181,0	188,7	39,5	94,6	77,4	60,2
4. Elektriciteitsverbruik	172,3	173,8	30,9	86,1	68,9	51,7
5. Zakelijke kilometers prive-auto	1,2	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3
6. Vliegverkeer	7,5	13,9	7,3	7,3	7,3	7,3
Totaal	615,3	600,4	471,8	519,3	501,4	484,2

Co ₂ uitstoot (ton/jr)	615,3	600,4	471,8	519,3	501,4	484,2
Gemiddeld aantal FTE (bron = jaarrekening)	53,0	54,0	54,9	54,9	54,9	54,9
Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE	11,6	11,1	8,6	9,5	9,1	8,8
Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 1	8,2	7,6	7,9	7,7	7,7	7,7
Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 2	3,4	3,5	0,7	1,7	1,4	1,1
Co ₂ reductie per FTE t.o.v. 2013		-4,2%	-26,0%	-18,5%	-21,3%	-24,0%
Co ₂ reductie per FTE Scope 1 t.o.v. 2013		-6,9%	-3,9%	-5,6%	-5,7%	-5,7%
Co ₂ reductie per FTE Scope 2 t.o.v. 2013		2,3%	-78,9%	-49,5%	-58,7%	-67,9%
Co ₂ reductie per FTE t.o.v. vorige periode		-4,2%	-24,3%	10,1%	-3,5%	-3,4%
Co ₂ reductie per FTE Scope 1 t.o.v. vorige periode		-6,9%	-1,3%	-1,8%	-0,2%	0,0%
Co ₂ reductie per FTE Scope 2 t.o.v. vorige periode		2,3%	-78,6%	139,8%	-18,2%	-22,2%

Samenstelling naar onderdelen	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Totale CO2 doel 2015	Totale CO2 doel 2016	Totale CO2 doel 2017	Totale CO2 doel 2018
Scope 1	70,6%	68,6%	91,6%	81,8%	84,6%	87,6%
1. Brandstofverbruik wagenpark	30,8%	30,4%	40,5%	36,3%	37,5%	38,8%
2. Brandstofverbruik materieel	35,9%	35,6%	46,4%	41,1%	42,6%	44,1%
3. Gasverbruik	3,9%	2,6%	4,8%	4,3%	4,5%	4,6%
Scope 2	29,4%	31,4%	8,4%	18,2%	15,4%	12,4%
4. Elektriciteitsverbruik	28,0%	28,9%	6,6%	16,6%	13,7%	10,7%
5. Zakelijke kilometers prive-auto	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,3%	0,3%
6. Vliegverkeer	1,2%	2,3%	1,5%	1,4%	1,5%	1,5%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

1.2 Correcties ten opzichte van emissierapportage 2014

- Het verbruik van het aantal kWh in Rotterdam was in de CO₂-emissie rapportage 2014 foutief opgenomen. Dit is in 2015 gecorrigeerd waardoor een kleine afwijking (173,8 in plaats van 181,1) in de CO₂ uitstoot voor het elektriciteitsverbruik in 2014. De totale CO₂ uitstoot voor 2014 komt hiermee op 600,4 in plaats van de eerder gerapporteerd 607,7.

2. Evaluatie reductieprestatie 2015

2.1 Correcties ten opzichte van emissierapportage 2014

In onderstaande tabel is de werkelijke CO₂ uitstoot per energiestroom over 2015 weergegeven vergeleken met 2014 als ook met het gestelde doel.

CO₂ emissie cumulatief t/m verslagperiode

Onderdelen	Realisatie 2014 Q4	Realisatie 2015 Q4	Δ	Δ %	Totale CO2 doel 2015	Realisatie 2015 Q4	Δ	Δ %
Scope 1	411,7	429,5	17,8	4,3%	432,3	429,5	2,8-	-0,6%
1. Brandstofverbruik wagenpark	182,5	192,0	9,4	5,2%	191,0	192,0	1,0	0,5%
2. Brandstofverbruik materieel	213,7	212,1	1,6-	-0,8%	218,9	212,1	6,8-	-3,1%
3. Gasverbruik	15,5	25,4	10,0	64,4%	22,4	25,4	3,0	13,2%
Scope 2	188,7	37,3	151,4-	-80,2%	39,5	37,3	2,2-	-5,5%
4. Elektriciteitsverbruik	173,8	10,5	163,3-	-94,0%	30,9	10,5	20,5-	-66,1%
5. Zakelijke kilometers prive-auto	1,0	1,0	0,0-	-1,5%	1,3	1,0	0,3-	-21,8%
6. Vliegverkeer	13,9	25,8	11,9	86,2%	7,3	25,8	18,5	254,9%
Totaal	600,4	466,8	133,6-	-22,3%	471,8	466,8	5,0-	-1,1%

Co ₂ uitstoot (ton/jr)	600,4	466,8	133,6-	-22,3%	471,8	466,8	5,0-	-1,1%
Gemiddeld aantal FTE (bron = jaarrekening)	53,9	55,1	1,2	2,2%	54,9	55,1	0,2	0,3%
Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE	44,6	33,9	-10,7	-23,9%	8,6	33,9	25,3	294,5%
Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 1	30,6	31,2	0,6	2,0%	7,9	31,2	23,3	296,2%
Co ₂ uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 2	14,0	2,7	-11,3	-80,7%	0,7	2,7	2,0	276,7%

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

Totaal CO₂-emissie:

- De totale CO₂-emissie bedroeg in 2015 over 466,8 ton. Dat is een reductie van 22,3%. Gecorrigeerd voor de wijziging van het aantal FTE's over deze periode bedraagt de afname 23,9%.
- Vergeleken met de jaardoelstelling is er 5,0ton minder uitgestoten (1,1%).

Toelichting:

Scope 1 (directe emissie = brandstof en gasverbruik):

- De CO₂-emissie voor Scope 1 is 17,8 ton (4,3%) hoger dan vorig jaar. Omgerekend per FTE is dit 0,6 ton (2,0%) hoger.
- De CO₂-uitstoot van het wagenpark is 9,5ton (5,2%) hoger dan een jaar geleden. Er werden in 2015 diverse auto's vervangen en per saldo 6 (diesel)auto's aan het wagenpark toegevoegd. Per jaareinde ziet de opbouw van het wagenpark er, verdeeld naar energieklassen, als volgt uit.

	actief per 31/12/2014	actief per 31/12/2015
Benzine_A	7	7
Benzine_B	1	1
Benzine_C	5	6
Benzine_D	1	0
Benzine_E	0	0
Benzine	14	14
Diesel_A	10	11
Diesel_B	2	5
Diesel_C	0	2
Diesel_D	0	0
Diesel_E	0	0
Diesel	12	18
Totaal	26	32

- Het aantal kilometers dat met het wagenpark werd afgelegd was als volgt:

	2014	2015	Δ	Δ %
Benzine	496.853	433.483	-63.370	-12,8%
Diesel	416.387	532.449	116.062	27,9%
Totaal	913.240	965.932	52.692	5,8%

Een toename van per saldo 5,5% waarbij met name de toename van de met de diesel auto's gereden auto's sterk is toegenomen. Dit komt doordat er meer dieselauto's zijn dan vorig jaar. Gemiddeld per auto nam het aantal gereden kilometers af.

- Het aantal liters brandstof dat werd getankt luidt als volgt:

	2014	2015	Δ	Δ %
Benzine	38.076	33.997	-4.078	-10,7%
Diesel	24.465	31.102	6.637	27,1%
Totaal	62.540	65.099	2.559	4,1%

Afgezet tegen het aantal gereden kilometers is het volgende gemiddelde verbruik (km per liter brandstof) berekend:

	2014	2015	Δ	Δ %
Benzine	13,0	12,8	-0,3	-2,3%
Diesel	17,0	17,1	0,1	0,6%
Totaal	14,6	14,8	0,2	1,6%

Hieruit volgt dat overall het gemiddelde brandstofverbruik is verbeterd met 1,6%. Opvallend is dat het gemiddelde verbruik bij benzineauto's is toegenomen terwijl het wagenpark gemiddeld een fractie schoner (energieklasse) is geworden. De oorzaken hiervan kunnen liggen in gemiddeld kortere ritten of het rijgedrag van medewerkers.

- Meest opvallende ontwikkeling is de verschuiving van benzine auto's richting diesel. Ten opzichte van 2014 zijn er 6 diesels bij gekomen. Een dieselauto heeft een hogere CO₂ uitstoot en dus een hogere conversiefactor. Betreffende ontwikkeling heeft te maken met de mate van kilometerintensiteit per functie. De meeste auto's worden gebruikt door accountmanagers die uit hoofde van hun functie meer kilometers maken. Hierdoor ligt de keuze voor een dieselauto veelal uit kosten oogpunt voor de hand.
- De CO₂-uitstoot van het goederenvervoer is ten opzichte van 2014 met 0,8% afgenomen terwijl het aantal gereden kilometers met 5,5% is toegenomen. Gecorrigeerd voor deze hogere gebruiksintensiteit is de CO₂-uitstoot 6,0% lager dan in 2014.

		2013	2014	2015
Aantal	vrachtwagen	4,0	4,0	4,0
	bestelwagen	1,0	1,0	1,0
		5,0	5,0	5,0
Kilometers	vrachtwagen	153.350	317.183	342.457
	bestelwagen	33.758	94.183	91.702
		187.107	411.366	434.159
Brandstofverbruik (diesel)	vrachtwagen	60.348	58.568	58.239
	bestelwagen	10.064	9.603	9.418
		70.411	68.171	67.657
CO ₂ emissie	vrachtwagen	189,2	183,6	182,6
	bestelwagen	31,5	30,1	29,5
		220,7	213,7	212,1
Gemiddeld brandstofverbruik per km	vrachtwagen	0,394	0,185	0,170
	bestelwagen	0,298	0,102	0,103
		0,376	0,166	0,156
Gemiddelde CO ₂ emissie per 1.000 km	vrachtwagen	1,234	0,579	0,533
	bestelwagen	0,935	0,320	0,322
		1,180	0,520	0,489
Gemiddeld aantal auto's		5,0	5,0	5,0
Aantal gereden kilometers		187.107	411.366	434.159
Totaal liters brandstof		70.411	68.171	67.657
CO ₂ emissie (ton)		220,7	213,7	212,1
Gemiddeld brandstofverbruik / km		0,376	0,166	0,156
Totaal CO ₂ / 1.000 km		1,180	0,520	0,489
ontwikkeling kilometers t.o.v. 2013			119,9%	132,0%
besparing brandstof t.o.v. 2013			-3,2%	-3,9%
CO ₂ reductie t.o.v. 2013			-3,2%	-3,9%
besparing brandstof per km t.o.v. 2013			-56,0%	-58,6%
CO ₂ reductie per 1.000km t.o.v.2013			-56,0%	-58,6%

De toegenomen gebruiksintensiteit hangt samen met de toename van de omzet in 2015. Deze toename bedraagt 10,5% (bron: jaarrekening 2015), dus hoger dan de toename van het aantal gereden kilometers. Daarmee wordt geconcludeerd dat er gemiddeld efficiënter gebruik is gemaakt van de transportcapaciteit.

- De CO₂-uitstoot van het gasverbruik ligt doordat er meer m³ gas werd verbruikt aanzienlijk hoger dan in 2014 en is zelfs hoger dan de uitstoot en het verbruik over het referentiejaar 2013. Hoewel de impact op de totale CO₂uitstoot relatief beperkt is is dit dus een punt van aandacht. Bij alle vestigingen is sprake van een toename. Echter de toename in Rotterdam is verreweg het grootst. Dit is vooral toe te schrijven aan het (verplicht) vanuit veiligheidsoogpunt moeten verwijderen van

de strokengordijnen bij de laaddocks in het magazijn. Verder is het weer van invloed geweest op het gasverbruik.

Scope 2 (indirecte emissie = elektriciteit, zakelijke km's met privéauto en vliegverkeer):

- De CO₂-emissie voor Scope 2 is ten opzichte van 2014 80,2% gedaald.
- De CO₂-uitstoot voor het elektriciteitsverbruik ligt door het overstappen naar groene wind energie 163,3 ton onder het niveau van 2014. Het aantal kWh is echter met 3,2% gestegen.

Locatie	2014	2015	Δ	Δ %
Rotterdam	344.165,0	357.163,0	12.998	3,8%
Rosmalen	19.147,0	17.824,0	-1.323	-6,9%
Zwolle	13.665,0	12.376,0	-1.289	-9,4%
Laadpalen extern	5.028,6	7.016,2	1.988	39,5%
	382.005,6	394.379,2	12.374	3,2%

Opvallend is dat alleen in Rotterdam sprake is van een stijging. De stijging is deels toe te schrijven aan de toename van de gebruiksintensiteit van de laadpalen voor auto's (3.366,6 kWh in 2015 en 1.204,3 kWh in 2014). Dit is een gunstige ontwikkeling. Maar gecorrigeerd voor de laadpalen is het elektriciteitsverbruik in Rotterdam opvallend hoog geweest. Gedurende het jaar is gebleken dat de verwarmingsinstallatie die normaal gedurende de zomer wordt uitgeschakeld niet geheel was uitgeschakeld waardoor het elektriciteitsverbruik nog enkele maanden na de winterperiode hoger is gebleven dan gebruikelijk.

- De CO₂-uitstoot voor de zakelijke kilometers die medewerkers rijden met hun privéauto ligt 0,1 ton hoger dan in 2014. Dit heeft te maken met een aantal trainingen die in het kader van code 95 in Q1 2015 zijn gevolgd. Het aantal kilometers is in Q2 en Q3 nagenoeg gelijk gebleven als in 2014.
- De CO₂-uitstoot voor het vliegverkeer is 11,9 ton (86,2%) gestegen ten opzichte van voorgaand jaar. Het aantal vliegkilometers nam met 87.897 toe (+99%). De toename is vooral toe te schrijven aan intercontinentale vluchten. Een aantal projecten in het Caribisch gebied waarnaar door medewerkers moest worden gereisd is de belangrijkste oorzaak van de toename. Daarnaast werd er naar China gevlogen om leveranciers te bezoeken. Vliegverkeer is een moeilijk te voorspellen en te beheersen post in de CO₂-reductie doelstellingen.

3. Aanpassingen

In de loop van 2015 is de wijze van registreren verbeterd en is gekozen voor meer gedetailleerde aanpak van vastleggen met betrekking tot alle emissiefactoren (zie hiervoor de emissie-inventaris). De verschillen die hierdoor zijn geconstateerd met eerdere rapportages en footprints over 2013 en 2014 zijn verwerkt en opgenomen in deze voortgangsrapportage. In 2016 wordt de registratie punten verder verbeterd, waaronder een beter gestructureerde registratie van het wagenpark voor het goedertransport.

4. Maatregelen

Algemeen:

Communicatie met betrekking tot de CO₂ herijken en intensiveren met duidelijker rol en verantwoordelijkheid voor afdeling marketing.

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 energieklasse 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.

- **Materieel (vrachtwagens):** verbeteringen in het registratiesysteem doorvoeren en afronden in 2016 waardoor een beter en meer gedetailleerd beeld ontstaat van het gebruik van het wagenpark. Vervangingsnoodzaak bekijken van bestaand materieel.
- **Gasverbruik:** maandelijkse evaluatie van het gasverbruik in vergelijking met de weersomstandigheden. Korter op de informatie zitten en ingrijpen waar mogelijk (gedrag medewerkers, instelling apparatuur).

Scope 2:

- **Elektriciteitsverbruik:** in 2016 zonnepanelen installeren op het dak van het hoofdkantoor in Rotterdam, waarmee een volgende stap belangrijke gezet in de verbetering van de CO₂ footprint. Maandelijkse evaluatie waarop "korter op de bal" wordt gespeeld en eerder ingespeeld kan worden op opvallende verbruikscijfers.