



We Care & Give Back



# CO<sub>2</sub>-emissierapportage 2016

## Centercon B.V.

Prestatieladder 3.0

Versie 12-5-2017

Versie	datum	Opgesteld door	Geaccordeerd door
1.0	Mei 2017	Kwaliteitscoördinator	Directie Centercon B.V.

## Inhoud

Inleiding.....	3
<b>1 Bedrijfsprofiel.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Afbakening .....</b>	<b>4</b>
2.1 Organizational boundary.....	4
2.1 Operational boundary .....	5
<b>3 Methode.....</b>	<b>6</b>
<b>4 Doelstellingen .....</b>	<b>6</b>
4.1 Doelstellingen 2016.....	7
4.2 Correcties ten opzichte van emissierapportage 2015.....	7
<b>5 Evaluatie reductieprestatie 2016 .....</b>	<b>8</b>
5.1 Onzekerheden .....	11
<b>6 Aanpassingen .....</b>	<b>11</b>
<b>7 Maatregelen .....</b>	<b>12</b>
<b>8 Referentie ISO 14064-1 .....</b>	<b>13</b>

## Inleiding

Duurzaamheid 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 zeer 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 CO<sub>2</sub>-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 Refritec, 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 CO<sub>2</sub>-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

## 2.1 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
- Zakelijke kilometers privé-auto
- Vliegverkeer

### **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. Scope 3 is niet opgenomen in de emissie-inventaris.

### 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 CO<sub>2</sub>-emissie bepaald. De conversiefactoren die worden gehanteerd zijn afkomstig van [www.co2emissiefactoren.nl](http://www.co2emissiefactoren.nl) en worden herzien bij het opstellen van deze periodieke rapportage

### 4 Doelstellingen

De CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is een uniforme manier om de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van de bedrijfsvoering te meten en daarover te communiceren. Centraal daarin staat het streven om de CO<sub>2</sub>-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 2018.

#### Ontwikkeling CO2 emissie op jaarbasis

Onderdelen	Realisatie 2013 (ref.jr)	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Totale CO2 doel 2016	Totale CO2 doel 2017	Totale CO2 doel 2018
<b>Scope 1</b>	<b>434,2</b>	<b>411,7</b>	<b>429,5</b>	<b>431,9</b>	<b>431,2</b>	<b>431,2</b>
1. Brandstofverbruik wagenpark	189,5	182,5	192,0	188,6	187,9	187,9
2. Brandstofverbruik materieel	220,7	213,7	212,1	220,1	220,1	220,1
3. Gasverbruik	24,0	15,5	25,4	23,2	23,2	23,2
<b>Scope 2</b>	<b>208,5</b>	<b>217,1</b>	<b>32,4</b>	<b>9,1</b>	<b>9,1</b>	<b>9,1</b>
4. Elektriciteitsverbruik	199,2	200,9	3,7	-	-	-
5. Zakelijke kilometers prive-auto	1,3	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3
6. Vliegverkeer	8,1	15,1	27,7	7,8	7,8	7,8
<b>Totaal</b>	<b>642,8</b>	<b>628,8</b>	<b>461,9</b>	<b>441,0</b>	<b>440,3</b>	<b>440,3</b>

Co2 uitstoot (ton/jr)	642,8	628,8	461,9	441,0	440,3	440,3
Gemiddeld aantal FTE (bron = jaarrekening)	53,0	54,0	54,0	54,9	54,9	54,9
Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE	12,1	11,6	8,6	8,0	8,0	8,0
Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 1	8,2	7,6	8,0	7,9	7,9	7,9
Co2 uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 2	3,9	4,0	0,6	0,2	0,2	0,2
Co2 reductie per FTE t.o.v. 2013		-4,0%	-29,5%	-33,8%	-33,9%	-33,9%
Co2 reductie per FTE Scope 1 t.o.v. 2013		-6,9%	-2,9%	-4,0%	-4,1%	-4,1%
Co2 reductie per FTE Scope 2 t.o.v. 2013		2,2%	-84,8%	-95,8%	-95,8%	-95,8%
Co2 reductie per FTE t.o.v. vorige periode		-4,0%	-26,5%	-0,1%	-0,2%	0,0%
Co2 reductie per FTE Scope 1 t.o.v. vorige periode		-6,9%	4,3%	-0,1%	-0,2%	0,0%
Co2 reductie per FTE Scope 2 t.o.v. vorige periode		2,2%	-85,1%	0,0%	0,0%	0,0%

Samenstelling naar onderdelen	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Totale CO2 doel 2016	Totale CO2 doel 2017	Totale CO2 doel 2018
<b>Scope 1</b>	<b>67,6%</b>	<b>65,5%</b>	<b>93,0%</b>	<b>97,9%</b>	<b>97,9%</b>	<b>97,9%</b>
1. Brandstofverbruik wagenpark	29,5%	29,0%	41,6%	42,8%	42,7%	42,7%
2. Brandstofverbruik materieel	34,3%	34,0%	45,9%	49,9%	50,0%	50,0%
3. Gasverbruik	3,7%	2,5%	5,5%	5,3%	5,3%	5,3%
<b>Scope 2</b>	<b>32,4%</b>	<b>34,5%</b>	<b>7,0%</b>	<b>2,1%</b>	<b>2,1%</b>	<b>2,1%</b>
4. Elektriciteitsverbruik	31,0%	32,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%
5. Zakelijke kilometers prive-auto	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%
6. Vliegverkeer	1,3%	2,4%	6,0%	1,8%	1,8%	1,8%
<b>Totaal</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

#### 4.1 Doelstellingen 2016

De beoogde reductie in 2016 is onderdeel van het meerjarenplan 2013-2018 waarbij Centercon via diverse energiebesparende maatregelen de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2018 in totaal met 21,3% (=24% per FTE) wil verlagen ten opzichte van het referentiejaar 2013. Voor 2016 heeft Centercon CO<sub>2</sub>-emissie reductie van gemiddeld 33.8% per FTE ten opzichte van het referentiejaar 2013 als doelstelling vastgelegd. De reductie onderverdeeld naar scope is als volgt:

- Reductie binnen scope 1: 4,0 % per FTE
- Reductie binnen scope 2: 95.8 % per FTE

#### 4.2 Correcties ten opzichte van emissierapportage 2015

Correctie voor elektriciteitsverbruik 2015. Voor laadpalen intern werd grijze stroom onterecht als emissiefactor gebruikt. Dit is aangepast naar de emissiefactor voor groene wind energie.

## 5 Evaluatie reductieprestatie 2016

In onderstaande tabel is de werkelijke CO<sub>2</sub> uitstoot per energiestroom over 2016 weergegeven vergeleken met 2015 als ook met het gestelde doel.

### CO<sub>2</sub> emissie cumulatief t/m verslagperiode

Onderdelen	Realisatie 2015 Q4	Realisatie 2016 Q4	Δ	Δ %	Totale CO <sub>2</sub> doel 2016	Realisatie 2016 Q4	Δ	Δ %
<b>Scope 1</b>	<b>429,5</b>	<b>466,0</b>	<b>36,5</b>	<b>8,5%</b>	<b>431,9</b>	<b>466,0</b>	<b>34,2</b>	<b>7,9%</b>
1. Brandstofverbruik wagenpark	192,0	212,5	20,5	10,7%	188,6	212,5	23,9	12,7%
2. Brandstofverbruik materieel	212,1	214,9	2,8	1,3%	220,1	214,9	5,3-	-2,4%
3. Gasverbruik	25,4	38,7	13,3	52,2%	23,2	38,7	15,5	67,0%
<b>Scope 2</b>	<b>32,4</b>	<b>33,3</b>	<b>0,9</b>	<b>2,7%</b>	<b>9,1</b>	<b>33,3</b>	<b>24,1</b>	<b>264,1%</b>
4. Elektriciteitsverbruik	3,7	3,6	0,1-	-3,4%	-	3,6	3,6	#DEEL/0!
5. Zakelijke kilometers prive-auto	1,0	0,8	0,2-	-23,3%	1,3	0,8	0,5-	-40,1%
6. Vliegverkeer	27,7	28,9	1,3	4,5%	7,8	28,9	21,1	269,9%
<b>Totaal</b>	<b>461,9</b>	<b>499,3</b>	<b>37,4</b>	<b>8,1%</b>	<b>441,0</b>	<b>499,3</b>	<b>58,3</b>	<b>13,2%</b>

Co <sub>2</sub> uitstoot (ton/jr)	461,9	499,3	37,4	8,1%	441,0	499,3	58,3	13,2%
Gemiddeld aantal FTE (bron = jaarrekening)	55,1	59,0	3,9	7,1%	54,9	59,0	4,1	7,5%
Co <sub>2</sub> uitstoot (ton/jr) per FTE	8,4	8,5	0,1	0,9%	8,0	8,5	0,4	5,3%
Co <sub>2</sub> uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 1	31,2	31,6	0,4	1,3%	7,9	31,6	23,7	301,6%
Co <sub>2</sub> uitstoot (ton/jr) per FTE Scope 2	2,4	2,3	-0,1	-4,1%	0,2	2,3	2,1	1255,4%

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

#### Totaal CO<sub>2</sub>-emissie:

- De totale CO<sub>2</sub>-emissie bedroeg in 2016 over 499,3 ton. Dat is een toename van 8,1%. Gecorrigeerd voor de wijziging van het aantal FTE's over deze periode bedraagt de toename 0,9%.
- Vergeleken met de jaardoelstelling is er 58,3 ton meer uitgestoten (13,3%). Echter is het aantal FTE toegenomen met gemiddeld 4,1 en is er per FTE 0,4 ton meer uitgestoten dan de jaardoelstelling (5,5%).

#### Toelichting:

##### Scope 1 (directe emissie = brandstof en gasverbruik):

- De CO<sub>2</sub>-emissie voor Scope 1 is 36,5 ton (8,5%) hoger dan vorig jaar. Omgerekend per FTE is dit 0,4 ton (1,3%) hoger.
- De CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wagenpark is 20,5 ton (10,7%) hoger dan een jaar geleden. Er werden in 2016 diverse auto's vervangen en per saldo zijn er 2 benzine-auto's minder en één dieselauto meer. Per jaareinde ziet de opbouw van het wagenpark er, verdeeld naar energieklassen, als volgt uit.



	actief per 31/12/2015	actief per 31/12/2016
Benzine_A	7	7
Benzine_B	1	0
Benzine_C	6	4
Benzine_D	0	1
Benzine_E	0	0
<b>Benzine</b>	<b>14</b>	<b>12</b>
Diesel_A	10	12
Diesel_B	5	4
Diesel_C	2	2
Diesel_D	0	2
Diesel_E	0	0
<b>Diesel</b>	<b>17</b>	<b>20</b>
<b>Totaal</b>	<b>31</b>	<b>32</b>

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

	2015	2016	Δ	Δ %
Totaal	965.932	1.125.440	159.508	16,5%
Benzine	433.483	383.363	-50.120	-11,6%
Diesel	532.449	742.077	209.628	39,4%

Een toename van per saldo 16,5% 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:

	2015	2016	Δ	Δ %
Totaal	65.099	69.917	4.818	7,4%
Benzine	33.997	27.169	-6.828	-20,1%
Diesel	31.102	42.748	11.646	37,4%

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

	2015	2016	Δ	Δ %
Totaal	14,8	16,1	1,26	8,5%
Benzine	12,8	14,1	1,36	10,7%
Diesel	17,1	17,4	0,24	1,4%

Hieruit volgt dat het gemiddelde brandstofverbruik is verbeterd met 8,5%. Bij benzine is het gemiddeld verbruik zelfs verbeterd met 10,7%. Oorzaken hiervan kunnen zijn dat het wagenpark iets zuiniger is geworden of doordat er zuiniger wordt gereden.

- De ontwikkeling in de verschuiving van benzineauto's richting dieselauto's heeft zicht ook in 2016 voortgezet. Die 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 kostenoogpunt voor de hand. Een ander punt is dat er één benzine- en twee dieselauto's met energielabel D aan het wagenpark zijn toegevoegd. De achterliggende reden hiervoor ligt in de arbeidsvoorwaarden die worden overeengekomen.

- De CO<sub>2</sub>-uitstoot van het goederenvervoer is ten opzichte van 2015 met 1,3% toegenomen terwijl het aantal gereden kilometers met 3% is toegenomen. De gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie per 1.000 gereden km is afgenomen met 1,8%.

		2013	2014	2015	2016
Aantal	vrachtwagen	4,0	4,0	4,0	4,0
	bestelwagen	1,0	1,0	1,0	1,0
		<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>
Kilometers	vrachtwagen	142.465	317.183	342.457	350.596
	bestelwagen	32.552	94.183	91.702	96.868
		<b>175.017</b>	<b>411.366</b>	<b>434.159</b>	<b>447.464</b>
Brandstofverbruik (diesel)	vrachtwagen	60.348	58.568	58.239	55.998
	bestelwagen	10.064	9.603	9.418	10.522
		<b>70.411</b>	<b>68.171</b>	<b>67.657</b>	<b>66.520</b>
CO <sub>2</sub> emissie	vrachtwagen	189,2	183,6	182,6	180,9
	bestelwagen	31,5	30,1	29,5	34,0
		<b>220,7</b>	<b>213,7</b>	<b>212,1</b>	<b>214,9</b>
Gemiddeld brandstofverbruik per km	vrachtwagen	0,424	0,185	0,170	0,160
	bestelwagen	0,309	0,102	0,103	0,109
		<b>0,402</b>	<b>0,166</b>	<b>0,156</b>	<b>0,149</b>
Gemiddelde CO <sub>2</sub> emissie per 1.000 km	vrachtwagen	1,328	0,579	0,533	0,516
	bestelwagen	0,969	0,320	0,322	0,351
		<b>1,261</b>	<b>0,520</b>	<b>0,489</b>	<b>0,480</b>
Gemiddeld aantal auto's		5,0	5,0	5,0	5,0
Aantal gereden kilometers		175.017	411.366	434.159	447.464
Totaal liters brandstof		70.411	68.171	67.657	66.520
CO <sub>2</sub> emissie (ton)		220,7	213,7	212,1	214,9
Gemiddeld brandstofverbruik / km		0,402	0,166	0,156	0,149
Totaal CO <sub>2</sub> / 1.000 km		1,261	0,520	0,489	0,480
ontwikkeling kilometers t.o.v. 2013			135,0%	148,1%	155,7%
besparing brandstof t.o.v. 2013			-3,2%	-3,9%	-5,5%
CO <sub>2</sub> reductie t.o.v. 2013			-3,2%	-3,9%	-2,7%
besparing brandstof per km t.o.v. 2013			-58,8%	-61,3%	-63,0%
CO <sub>2</sub> reductie per 1.000km t.o.v.2013			-58,8%	-61,3%	-61,9%

De toegenomen gebruiksintensiteit hangt net als in 2015 samen met de toename van de omzet in 2016. De omzet is met 17% toegenomen t.o.v. 2015 (bron jaarrekening 2016). De toename in omzet bedraagt aanzienlijk meer dan gereden kilometers. Daarmee wordt geconcludeerd dat er gemiddeld efficiënter gebruik is gemaakt van de transportcapaciteit.

- Met betrekking tot het hoge gasverbruik is er geconstateerd dat de kachel handmatig kan worden bediend in het magazijn. Hierdoor komt het voor dat de kachel niet op het ingestelde programma staat en de kachel onnodig aanstaat. Om dit te voorkomen worden in 2017 maatregelen genomen.

		Realisatie				
		2013 (ref.jr)	2014	2015	2016	
<b>A. Gas (uit aardgasnet) kantoor en magazijn</b>	<b>Nm<sup>3</sup></b>	<b>Aardgas</b>	13.126,33	8.471,03	13.925,00	20.535,00
Rotterdam		Aardgas	6.195,00	3.916,00	7.869,00	12.830,00
Rosmalen		Aardgas	4.636,89	3.220,03	4.550,00	5.483,00
Zwolle		Aardgas	2.294,43	1.335,00	1.506,00	2.222,00
	<b>CO2</b>	<b>Aardgas</b>	23,96	15,46	25,41	38,69
Rotterdam		Aardgas	11,31	7,15	14,36	24,17
Rosmalen		Aardgas	8,46	5,88	8,30	10,33
Zwolle		Aardgas	4,19	2,44	2,75	4,19

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

- De CO<sub>2</sub>-emissie voor Scope 2 is ten opzichte van 2015 met 0,9% gedaald.
- Het elektriciteitsverbruik is in 2016 ten opzichte van 2015 gedaald voor alle vestigingen. Op de locatie Rotterdam komt dit onder andere doordat de klimaatinstallatie opnieuw is afgesteld. In 2016 zijn er zonnepanelen geïnstalleerd op het dak van het hoofdkantoor in Rotterdam. De opbrengst hiervan wordt in 2017 verder inzichtelijk gemaakt.

Locatie	2015	2016	2016	
			Δ2015	Δ%2015
Rotterdam	357.163	319.957	-37.206	-10,4%
Rosmalen	17.824	16.081	-1.743	-9,8%
Zwolle	12.376	11.563	-813	-6,6%
Laadpalen extern	7.016	5.614	-1.403	-20,0%
Totaal	394.379	353.215	-41.165	-10,4%

- De CO<sub>2</sub>-uitstoot voor de zakelijke kilometers die medewerkers rijden met hun privéauto is 0,2 ton lager dan in 2015. Opvallend hierbij is dat er in het derde kwartaal geen zakelijke kilometers met een privéauto zijn gereden. In de andere kwartalen lag het aantal km iets hoger in vergelijking met vorige jaren. Oorzaak hiervan is onder andere ritten die zijn gemaakt i.v.m. training.
- De CO<sub>2</sub>-uitstoot voor het vliegverkeer is 1,2 ton (4,3%) gestegen ten opzichte van voorgaand jaar. Het aantal vliegkilometers nam met 10.917 toe (6,17%).

## 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 CO<sub>2</sub>-prestatieladder Handboek 3.0 zijn er wijzigingen in de CO<sub>2</sub>-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.

## 7 Maatregelen

### Algemeen:

Het communicatieplan met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-reductie wordt in 2017 net als het energiemanagementplan herzien. De functie van kwaliteitcoördinator heeft door personele wijzigingen in 2016 onvoldoende invulling gehad om deze onderdelen tegen het licht te houden.

### 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.
- **Gasverbruik:** Maandelijks 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 zijn er zonnepanelen geïnstalleerd op het dak van het hoofdkantoor in Rotterdam. Hiermee is een volgende stap belangrijke gezet in de verbetering van de CO<sub>2</sub> footprint. Cijfers over de opbrengst van de zonnepanelen worden in 2017 inzichtelijk gemaakt. Maandelijks evaluatie op opvallende verbruikscijfers.

## 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	1	Documentatie van de operationele grenzen
E	5	Directe CO <sub>2</sub> -emissies gerapporteerd in tonnen CO <sub>2</sub> (scope 1)
F	n.v.t.	CO <sub>2</sub> -emissies door verbranding van biomassa
G	n.v.t.	Verwijdering van CO <sub>2</sub> -emissies in tonnen CO <sub>2</sub>
H	n.v.t.	Verklaringen voor het uitsluiten van CO <sub>2</sub> -emissiebronnen
I	5	Indirecte CO <sub>2</sub> -emissie gerapporteerd in tonnen CO <sub>2</sub> (scope 2)
J	4	Het basisjaar voor de voor de CO <sub>2</sub> -emissie-inventaris
K	6	Verklaring over veranderingen of herberekeningen in het basisjaar
L	3	Referentie naar of beschrijving van de berekenmethode inclusief argumentatie
M	n.v.t.	Verklaring voor veranderingen in berekenmethode
N	3	Referentie naar of documentatie van de gebruikte CO <sub>2</sub> -emissiefactoren of verwijderingsfactoren
O	5	Beschrijving van de onzekerheden in het rapport
P	8	Verklaring dat het rapport is opgesteld conform de norm ISO14064
Q	n.v.t.	Verklaring dat het rapport is geverifieerd