

CO₂-voortgangs rapportage H1 - 2023 Chubb

in het kader CO₂-prestatieladder

Opdrachtgever

Fulco de Vries

Project

CO₂PL

Auteur

Jan Aarts / Maxim Luttmer (Groenbalans)

Versie

C

Datum

Juni 2024

Datum	Versie	Wijziging
18-01-2024	A	Opnemen van meest recente data H1 - 2023.
12-02-2024	B	Update CO ₂ -emissiedata en conclusies
08-06-2024	C	Toegevoegd H5 - Strategie en doelstellingen

Inhoud

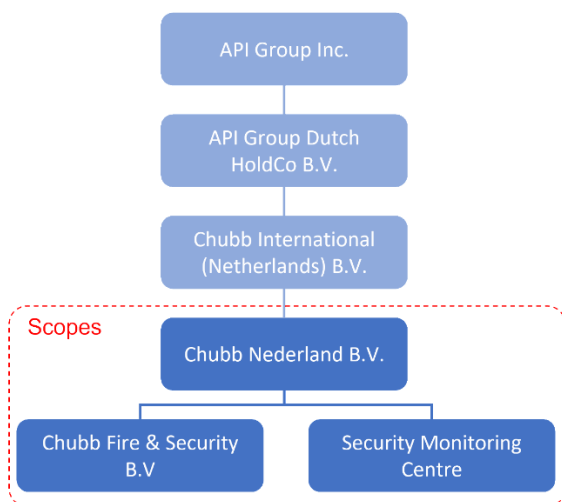
1	Inleiding	1
1.1	Verantwoordelijken voor de rapportage	1
1.2	Rapportage periode	1
2	Afbakening organisatie en activiteiten	2
2.1	Organisatorische grenzen	2
2.2	Operationele grenzen	2
2.2.1	<i>Emissieactiviteiten van de organisatie</i>	2
3	Methodiek	3
3.1	Basisjaar en herberekening	3
3.2	Uitsluitingen	3
3.3	Borging van datakwaliteit	3
4	Analyse CO₂-emissies	5
4.1	Huidige CO ₂ -emissies	5
4.2	Historische CO ₂ -emissies	5
5	Strategie en doelstellingen	7
5.1	Beleid	7
5.2	Doelstelling per scope	8
5.3	Voortgang doelstellingen	8
5.3.1	<i>Absolute CO₂-emissies</i>	8

1 Inleiding

Over Chubb Nederland B.V. (Chubb)

Chubb Nederland B.V. (in het kort Chubb) is een toonaangevende dienstverlener op het gebied van elektronische beveiliging, brandbestrijdingsoplossingen en alarmcentralediensten. Al meer dan 200 jaar zetten wij ons in om de wereld veiliger te maken en (bedrijfs)processen te helpen verbeteren. Dit doen we door onze producten en diensten in te zetten om u te beschermen tegen onder andere: brand, inbraak, verstoringen van bedrijfsprocessen, overval en ongenode gasten. Chubb bestaat uit twee onderdelen, zijnde: Chubb Fire & Security en Security Monitoring Centre B.V.. Chubb heeft in Nederland meer dan 100.000 klanten, waaronder de top van het bedrijfsleven, kleine en middelgrote ondernemingen en particulieren. Ruim 1.000 medewerkers zijn werkzaam in een netwerk van 9 locaties, strategisch verspreid in Nederland. Door onze jarenlange ervaring met het beveiligen van een groot aantal klanten in uiteenlopende sectoren zijn wij in staat voor elk beveiligingsvraagstuk de meest optimale oplossing te bieden.

Sinds januari 2022 is Chubb onderdeel van American API Group Corporation, New Brighton, Minnesota V.S. De organisatie bestaat hiermee hiërarchisch uit de API Group Inc, API Dutch holdco en dan Chubb International, Chubb Nederland B.V. en Chubb F&S en SMC daar gezamenlijk onder. E.e.a. is weergegeven in bijgaande figuur.



Figuur 1. Eigendomstructuur - API - Chubb.

1.1 Verantwoordelijken voor de rapportage

Bij de totstandkoming van dit rapport zijn betrokken:

- Jan Aarts - EH&S Manager, controle en eindverantwoordelijke.
- Dirk Tavenier - Inkoop energie en CO₂ data verzamelen
- Maxim Luttmer (Groenbalans) - externe adviseur klimaat & duurzaamheid.

1.2 Rapportage periode

Conform de eisen van de CO₂-prestatieladder stelt Chubb twee maal per jaar een CO₂-inventaris op. Deze rapportage betreft het eerste half jaar van 2023 (H1-2023).

2 Afbakening organisatie en activiteiten

2.1 Organisatorische grenzen

De organisatorische grenzen zijn bepaald conform de GHG-methode en de laterale methode (Handboek 3.0, SKAO). Hierbij is de zogenaamde control approach methodiek toegepast. Dit betekent dat waar activiteiten onder regie van Chubb vallen, deze worden meegenomen in de CO₂-emissie inventaris. Met regie wordt hier bedoeld dat Chubb de volledige bevoegdheid heeft om beleid te introduceren en te implementeren.

Een verdere toelichting op de keuze van de organisatie wordt gegeven in een apart document, genaamd "Boundary Assessment Chubb".

2.2 Operationele grenzen

2.2.1 Emissieactiviteiten van de organisatie

De activiteiten waarbinnen CO₂-emissies plaatsvinden zijn onder te verdelen in (1) gebouwen, (2) zakelijk vervoer en (3) projecten met een gunningsvoordeel.

Gebouwen

Chubb is in 2023 in Nederland gevestigd op 9 verschillende locaties verspreid over heel Nederland. In het Energie Management Actieplan 2022 (EMA) staan de verschillende locaties en hun eigenschappen weergegeven. De meeste locaties zijn kantoren, een beperkt aantal zijn voorzien van een magazijn, opslag en/of werkplaats.

Zakelijk vervoer

Het zakelijk wagenpark van Chubb bestaat uit in 2023 uit 388 leaseauto's en 257 bestelbusjes (lichte vracht genoemd). Naast zakelijke reizen met het leasewagenpark worden er ook zakelijke kilometers afgelegd met de prive-auto's van de werknemers en het openbaar vervoer (OV).

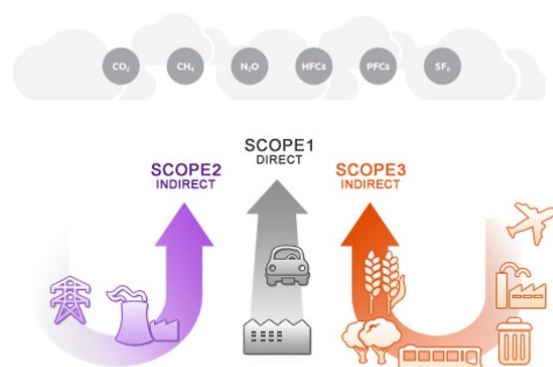
Projecten met gunningsvoordeel

Vooralsnog zijn er geen projecten geweest met gunningsvoordeel.

Type emissies en scope's

De organisatie neemt in de emissie inventaris alle activiteiten waarop Chubb invloed en controle heeft. Concreet betekent dit in de inventaris de scope 1 en scope 2 emissies zijn opgenomen en daarnaast de emissies veroorzaakt door zakelijk reizen (business travel) welke in scope 3 vallen. Een opsomming wordt hieronder gegeven:

- Scope 1 emissies: directe invloed;
 - Gasverbruik gebouwen,
 - Drijfgassen - CO₂-emissies,
 - Brandstofverbruik bedrijfs- en leasewagens,
- Scope 2 emissies: indirecte invloed,
 - Elektriciteitsverbruik gebouwen en vervoer,
 - Warmteverbruik gebouwen.
- Scope 3 (keten) emissies: indirecte invloed
 - Zakelijke kilometers met werknemersauto's,
 - Zakelijke kilometers met het OV,
 - Zakelijk kilometers met het vliegtuig.



Figuur 2. Overzicht CO₂-emissies en scope's

3 Methodiek

3.1 Basisjaar en herberekening

Het jaar 2021 is het meest recente jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn en is gekozen als basisjaar voor het berekenen van energiebesparing en CO₂-emissiereductie-effecten.

Jaarlijks wordt bepaald of een herberekening van de CO₂-footprint met terugwerkende kracht noodzakelijk is. Hierbij worden de eisen uit het handboek van de CO₂-prestatieladder (paragraaf 5.3.2.) gevolgd.

3.2 Uitsluitingen

Hieronder worden de uitsluitingen opgesomd.

Koudemiddelen

Emissies uit airconditioning/koudemiddelen worden niet meegenomen in de CO₂-emissie-inventaris. Koudemiddelen, zoals airco-voelstoffen, zijn niet vereist in de CO₂-emissie-inventaris. Daarbij is het moeilijk om deze data te verzamelen in de huurpanden.

Woon-werkverkeer

De emissies door woon-werkverkeer worden nog niet in kaart gebracht. Deze zijn vooralsnog niet vereist in de CO₂-emissie inventaris.

Verklaringen (t.b.v. ISO 14064 H9.3.1. g, h, i en s):

- Er heeft geen verbranding van biomassa plaatsgevonden;
- Er heeft geen broeikasgasverwijdering of compensatie plaatsgevonden;
- Er zijn geen noemenswaardige uitzonderingen te noemen op het GHG Protocol;
- De emissie-inventaris is intern gecontroleerd door Groenbalans (adviseur), maar niet geverifieerd door een externe auditor.

3.3 Borging van datakwaliteit

Chubb maakt gebruik van het online milieu- en CO₂ dataplatform de Carbon Manager (www.carbonmanager.nl). Met behulp van dit systeem gebruikt Chubb ook een aantal mogelijkheden om de datakwaliteit te borgen. Een aantal aspecten zijn hierbij van belang:

Emissiefactoren

- In de applicatie worden altijd de laatste CO₂-emissiefactoren gebruikt, afkomstig van www.CO2emissiefactoren.nl.
- Wijzigingen van CO₂-emissiefactoren voor voorgaande jaren, bijvoorbeeld door nieuwe wetenschappelijke inzichten, worden automatisch met terugwerkende kracht doorgevoerd en hiermee zichtbaar in de footprint van de organisatie.

Proces van data verzamelen en consolideren

- Zowel de EH&S Manager als inkoop, de verantwoordelijke voor het opstellen van de CO₂-footprint, kunnen inloggen in het data-systeem.
- De gebouwbeheerders en energieleverancier sturen data door naar de expert die het vervolgens ingevoerd in het online systeem. Hierbij voegt de expert bij de ingevoerde data bewijslast (facturen, e.d.), en geeft aan of de data gemeten of dat het een schatting betreft.
- De EH&S Manager controleert en accordeert de CO₂-footprint in het systeem en archiveert daarna de CO₂-footprint (kopie wegschrijven).
- De externe auditor heeft (beperkte) toegang tot de applicatie om periodiek een steekproef te kunnen uitvoeren.

En verder

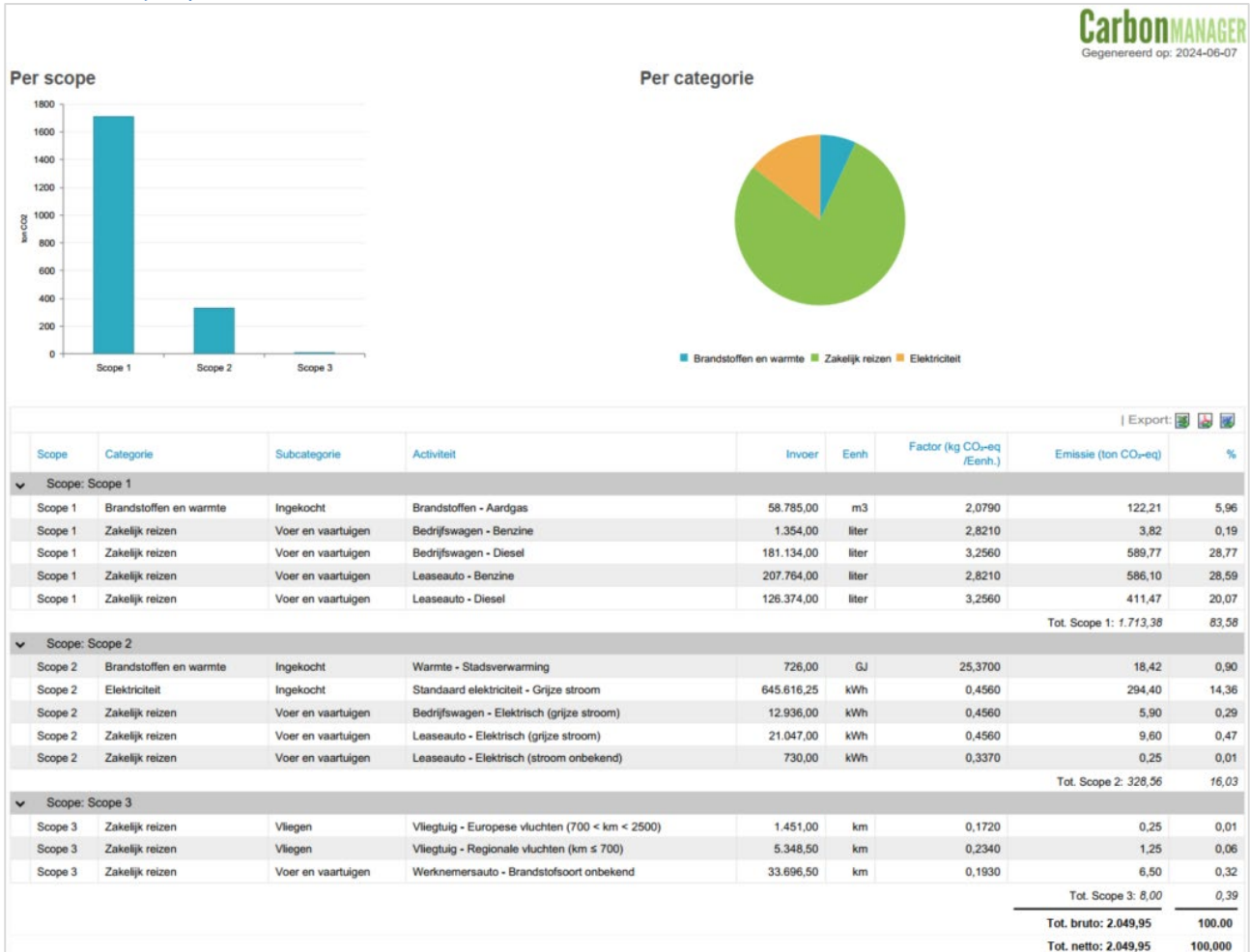
- Het systeem is ingericht om data expliciet op te slaan voor alle emissie activiteiten (per gebouw, vervoer en voor alle emissie categorieën die materieel zijn).
- Er wordt geen aparte scope duiding ingevoerd, dit gebeurt automatisch.
- Data invoer kan per jaar, kwartaal of maand. Op dit moment gaat het nog per jaar, maar in het vervolg wordt getracht dit per maand te doen.
- De organisatie maakt periodiek een rapportage uit het systeem ten behoeve van het monitoren van de voortgang.
- Materialiteit is bij de data niet aan de orde. Indien data niet beschikbaar is, wordt er een inschatting gemaakt.
- Jaarlijks wordt er een verbeterplan gemaakt met daaraan gekoppelde maatregelen om de nauwkeurigheid van de inschattingen te verbeteren.

4 Analyse CO₂-emissies

4.1 Huidige CO₂-emissies

In onderstaande tabel is de CO₂-footprint voor H1-2023 weergegeven per scope en categorie.

Tabel 1. CO₂-footprint H1-2023



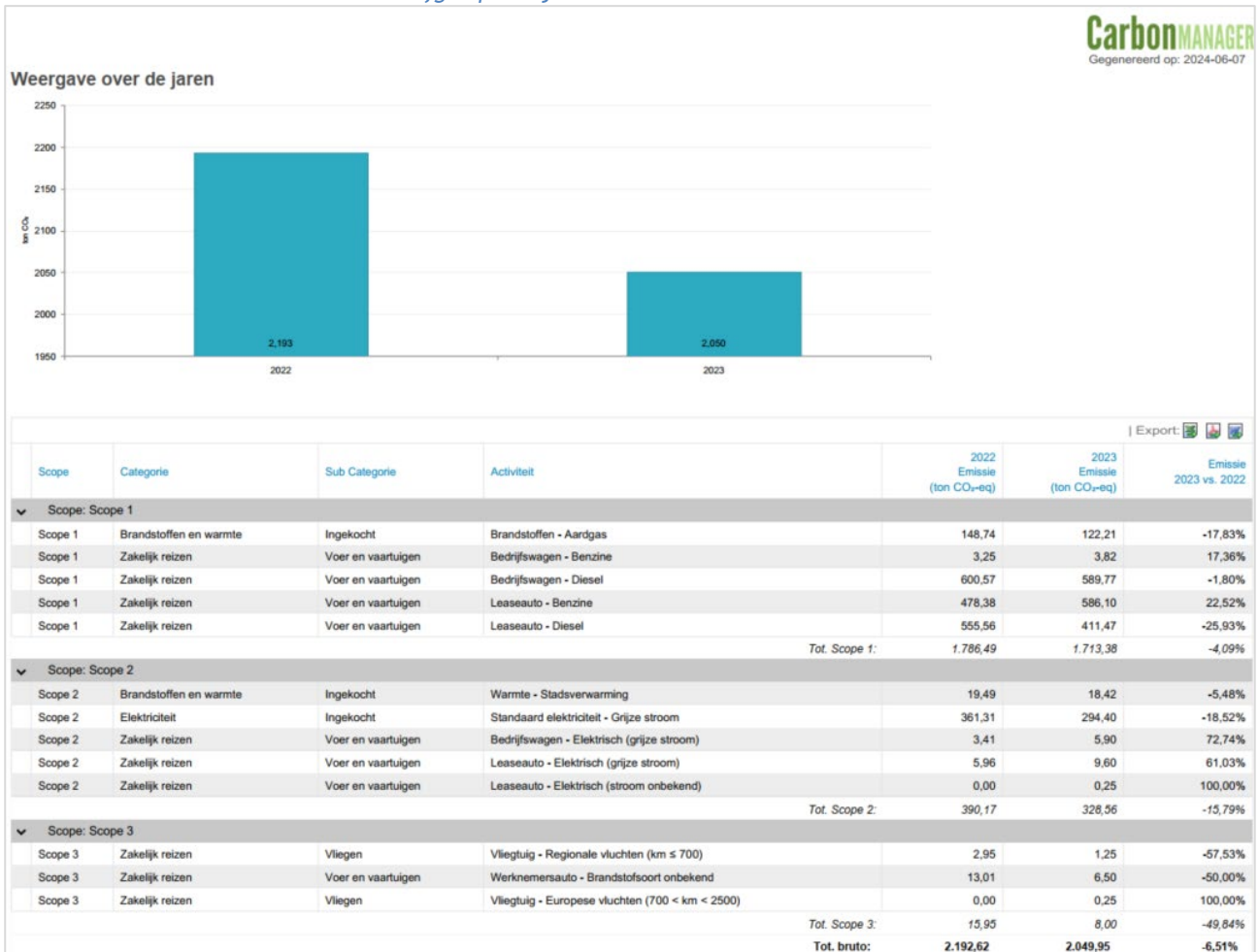
Uit de figuur kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In H1-2023 bedroegen de totale CO₂-emissies 2050 ton.
- Ongeveer 84% van deze emissies valt onder Scope 1, waarbij zakelijk reizen de grootste bijdrage levert (78%), voornamelijk door emissies van dieselbestelbusjes en leaseauto's.
- Het resterende deel van de CO₂-footprint (16%) bestaat voornamelijk uit Scope 2-emissies, voornamelijk veroorzaakt door elektriciteitsverbruik en warmteverbruik van de panden, en in toenemende mate het elektriciteitsverbruik van het wagenpark.

4.2 Historische CO₂-emissies

Onderstaande tabel laat de historische CO₂-emissies zien voor H1 in de afgelopen 2 jaar.

Tabel 2. CO2-emissies voor H1 over de afgelopen 2 jaren.



Samengevat, de volgende conclusies kunnen worden getrokken:

- De totale CO₂-uitstoot van de organisatie is in H1-2023 met 6,51% gedaald ten opzichte van H1-2022.
- Samenvatting per Scope:
 - Scope 1: Er is een lichte daling van 4,09% in de directe emissies, voornamelijk door vermindering in het gebruik van aardgas en diesel voor leaseauto's, ondanks een toename in het gebruik van benzine.
 - Scope 2: Er is een significante daling van 15,79% in de indirecte emissies van ingekochte energie, voornamelijk door minder gebruik van grijze stroom. Echter, er is een toename in het gebruik van elektrische bedrijfswagens.
 - Scope 3: De grootste daling is te zien in Scope 3, met een vermindering van 49,84%, vooral door een sterke afname van regionale vluchten en het gebruik van werknemersauto's met onbekende brandstof. Op de totale emissies is Scope 3 daarentegen niet significant.

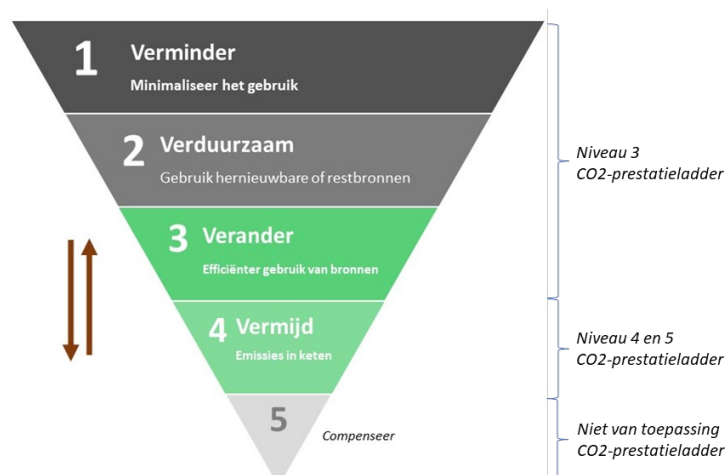
5 Strategie en doelstellingen

5.1 Beleid

Chubb heeft zich ten doel gesteld om de CO₂-uitstoot te reduceren door het energieverbruik:

- **te verminderen**: maatregelen te nemen die gericht zijn op het zoveel mogelijk voorkomen van energieverbruik,
- **te verduurzamen**: maatregelen gericht op het zoveel mogelijk gebruiken van duurzaam opgewekte energie en brandstoffen,
- **te veranderen** door maatregelen te nemen gericht op **het zo efficiënt** mogelijk voorzien van de resterende energiebehoefte.

Chubb stelt hierbij doelstellingen gericht op de bedrijfsgebouwen, het wagenpark, materieel en vervoer, en de projectlocaties. Onderstaande figuur toont de strategie in stappen naar prioriteit weergegeven.



Figuur 3. CO₂-emissiereductiestrategie

1.1 Doelstellingen

1.1.1 Introductie

Chubb volgt de doelstelling van de nationale overheid om in 2030 55% minder CO₂-emissies uit te stoten vergeleken met 1990 en om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Deze doelstelling beoogt de stijging van de gemiddelde wereld temperatuur te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius en indien mogelijk 1,5 graden Celsius. Het Science Based Target Initiative (SBTi)¹. biedt een methodiek om deze doelstellingen op basis van wetenschappelijke inzichten door te vertalen naar de eigen organisatie. Dit is ook voor Chubb gedaan.

¹ <https://sciencebasedtargets.org/news/understand-science-based-targets-methods-climate-action>

5.2 Doelstelling per scope

Chubb heeft de doelstellingen voor de organisatie conform SBTi op twee wijzen bepaald. Hieronder kort toegelicht.

1. De eerste is een zogenaamde absolute contraction methode:
 - o Voor scope 1 + 2 betekent dit een lineaire jaarlijkse reductie van de CO2 emissies van 4,6% tot en met het jaar 2030 (1,5C scenario).
 - o Voor scope 3 is de lineaire jaarlijkse reductie van 2,7% per jaar tot het jaar 2030 (WB2C scenario).
2. De tweede is de hernieuwbare reductiedoelstellingsmethode, specifiek voor scope 2. Hier kiest de organisatie ervoor minimaal 80% groene stroom in te kopen in 2025 en 100% in 2030.

Chubb committeert zich aan beide doelstellingen. *Ten opzichte van het basisjaar 2030 betekent dit per scope het volgende:*

Tabel 3. Overzicht doelstellingen per type emissie

Doelstellingen	Jaarlijkse doelstelling	2025	2030
Scope 1	- 4,6%	- 19%	- 42%
Scope 2	- 4,6%	- 19%	- 42%
Scope 3	- 2,7%	- 11%	- 25%
Inkoop groene stroom	-	Min. 80%	100%

5.3 Voortgang doelstellingen

5.3.1 Absolute CO2-emissies

In de tabel hieronder zijn naast de emissies voor H1-2023 versus H1-2022 ook de jaarlijkse doelstellingen per scope weergegeven. Het is duidelijk te zien dat Chubb goed op weg is om de doelstelling voor scope 1 te halen. De jaarlijkse doelstelling voor scope 2 is in het eerste half jaar al ruimschoots behaald. Hoewel de scope 3 emissies niet materieel zijn, worden ze voor de volledigheid in de tabel getoond. Het gecombineerde resultaat van alle scopes samen laat zien dat de jaarlijkse doelstelling met een daling van 6,5% eveneens is behaald.

Tabel 4. Overzicht voortgang doelstellingen per type emissie (t.o.v. 2021).

Behaalde reductie	H1-2023 versus H1-2022	Jaarlijkse doelstelling
Scope 1	- 4,1%	- 4,6%
Scope 2	- 15,8%*	- 4,6%
Scope 3	- 49,8%	- 2,7%
Totaal	-6,5%	- 4,6%
Inkoop groene stroom	-..%**	-

*Hier is de inkoop van groene stroom niet meegerekend

**Er wordt ingekocht maar hoeveel is in 2023 nog onduidelijk. In de planning is opgenomen dat vanaf 01-01-2024 voor alle locaties dit duidelijk is en dat er volledig groen wordt ingekocht.

De trend laat zich verklaren door:

- De emissies in de categorie "Brandstoffen en warmte" zijn aanzienlijk verminderd met 16,39%, door zowel een afname van het gas- als het warmteverbruik in de gebouwen.
- De emissies voor "Zakelijk reizen" zijn licht gedaald met 2,65%. Belangrijkste reden is een daling van het dieselverbruik.