

CO₂-voortgangs rapportage H1 + H2 - 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 H2 - 2023. |
| 14-02-2024 | B | Update van CO ₂ -emissiedata |
| 27-05-2024 | C | Update met gecorrigeerde CO ₂ -emissiedata |
| | | |

Inhoud

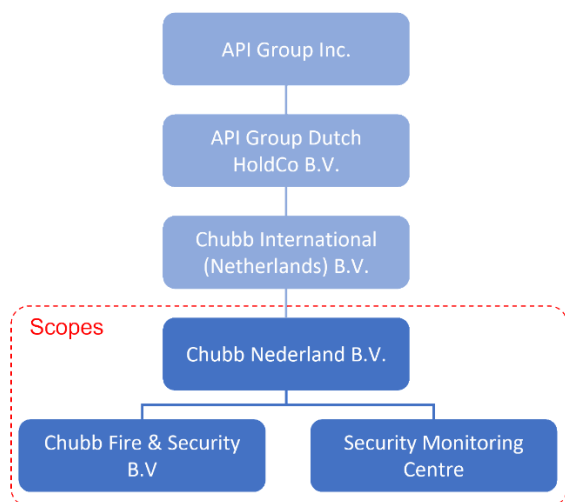
| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Inleiding | 1 |
| 1.1 | Verantwoordelijken voor de rapportage | 1 |
| 1.2 | Rapportage periode | 1 |
| 2 | Afbakening organisatie en activiteiten | 2 |
| 2.1 | Organisatorische grenzen | 2 |
| 2.2 | Operationele grenzen | 2 |
| 2.2.1 | <i>Emissieactiviteiten 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 | 6 |
| 5 | Strategie en doelstellingen | 8 |
| 5.1 | Beleid | 8 |
| 5.2 | Doelstelling per scope | 9 |
| 5.3 | Voortgang doelstellingen | 9 |
| 5.3.1 | <i>Absolute CO₂-emissies</i> | 9 |
| 5.3.2 | <i>Relatieve CO₂-emissies</i> | 9 |

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 jaar van 2023 (H1 + H2).

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 394 leaseauto's en 240 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).

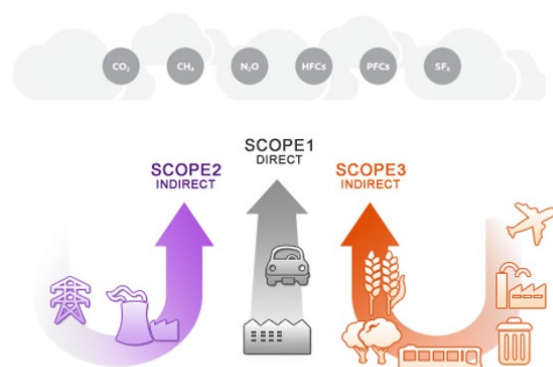
Projecten met gunningsvoordeel

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 aircovlloeistoffen, 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

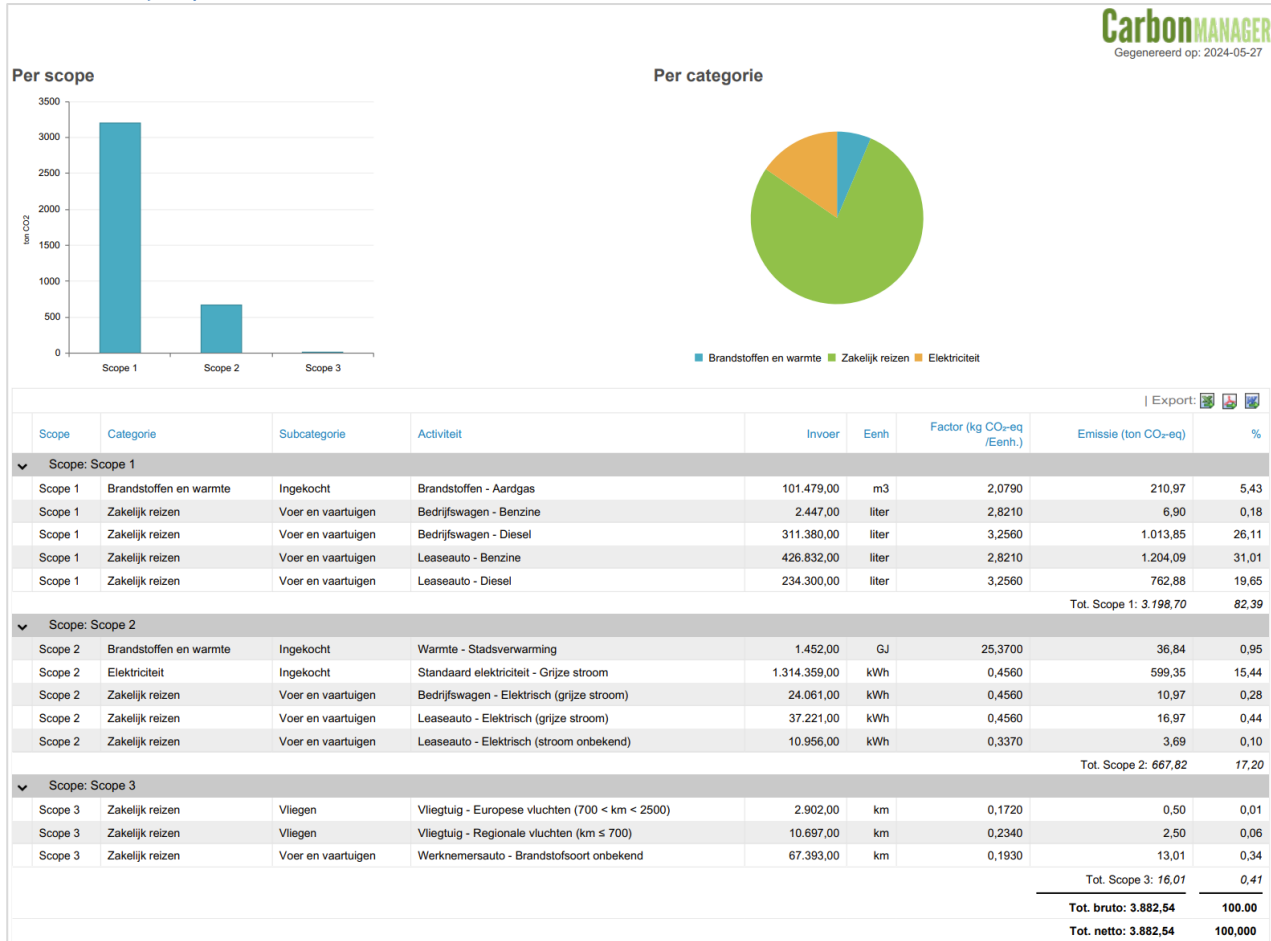
- Het systeem is ingericht om data expliciet op te slaan voor alle emissie activiteiten (per gebouw, vervoer en voor alle emissie categorieën die materieel zijn).
- Er wordt geen aparte scope duiding ingevoerd, dit gebeurt automatisch.
- Data invoer kan per jaar, kwartaal of maand. Op dit moment gaat 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 2023 weergegeven per scope en categorie.

Tabel 1. CO₂-footprint 2023



Uit de figuur kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

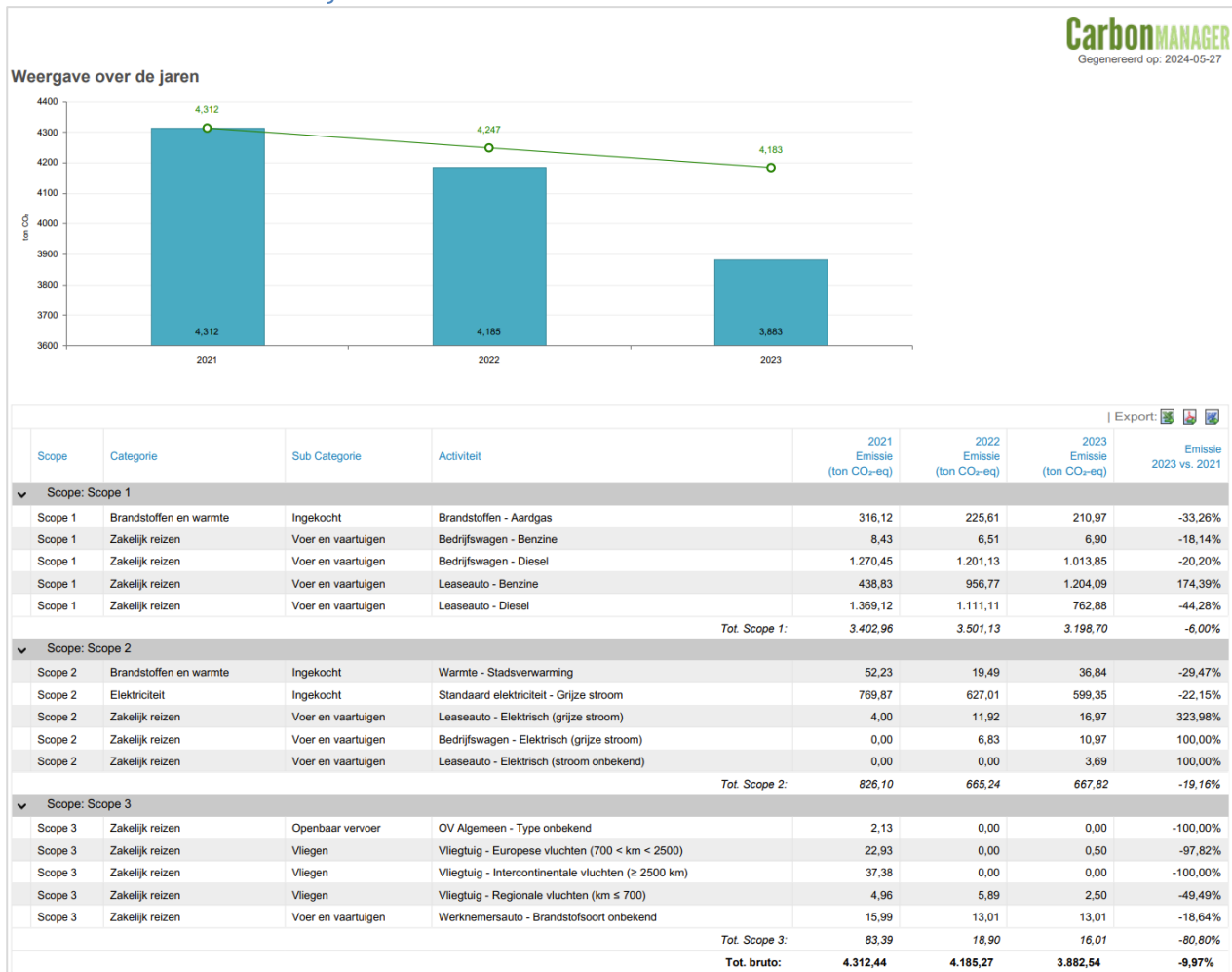
- In 2023 bedroegen de totale CO₂-emissies 3.883 ton.
- Ongeveer 82% van deze emissies valt onder Scope 1, waarbij zakelijk reizen de grootste bijdrage levert, voornamelijk door emissies van dieselbestelbusjes en leaseauto's.
- Het resterende deel van de CO₂-footprint (18%) bestaat uit Scope 2-emissies, voornamelijk veroorzaakt door elektriciteitsverbruik en warmteverbruik van de panden, en in toenemende mate het elektriciteitsverbruik van het wagenpark¹.

¹ Na een succesvolle pilot in 2022 met elektrische voertuigen (EV) in bestikkerde volgt het verder elektrificeren van bedrijfswagens tot 75% compleetheid in de komende jaren, waarbij 60 volledig elektrische voertuigen medio Q1 2024 worden ingezet. Na een pilot in 2022 zijn er in de loop van 2022 en 2023 60 elektrische bedrijfswagens (voor de lichte vracht) aangeschaft. Gemiddeld worden in de komende jaren nog eens 15% tot 20% van het wagenpark vervangen door elektrische versies.

4.2 Historische CO2-emissies

Onderstaande tabel laat de historische CO2-emissies zien voor de afgelopen 3 jaar.

Tabel 2. CO2-emissies over de jaren.



Samengevat, de volgende conclusies kunnen worden getrokken:

- De totale CO2-emissies zijn tussen het basisjaar 2021 en het laatste jaar 2023 met ongeveer 10% afgenomen.
- De trend in CO2-emissies per Scope laat zien dat er een daling is in de directe Scope 1 emissies van 6,0%. De indirecte Scope 2 emissies zijn significant afgenomen met 19,2%, terwijl de indirecte Scope 3 emissies met 80,8% zijn gedaald.
- De trend per categorie laat een aanzienlijke daling zien van 25,6% in de emissies van de gebouwen. Deze trend is eveneens aan de orde, echter in mindere mate, voor de categorie vervoer. De afname is hier 4,4%.

De belangrijkste verklaringen voor bovenstaande zijn:

- Het verminderde aantal gebouwen in 2023, slechts 9 vergeleken met 12 in 2021, heeft geresulteerd in een lager energieverbruik en daardoor in lagere CO2-emissies.
- De lichte daling van de vervoeremissies laat zich voornamelijk verklaren door de stapsgewijze vervanging van dieselauto's door benzineauto's, en het in gebruik nemen van meer elektrische auto's².

² Na een succesvolle pilot in 2022 met elektrische voertuigen (EV) in bestikkerde volgt het verder elektrificeren van bedrijfswagens tot 75% compleetheid in de komende jaren, waarbij 60 volledig elektrische voertuigen medio Q1 2024 worden ingezet. Na een

Na een pilot in 2022 zijn er in de loop van 2022 en 2023 60 elektrische bedrijfswagens (voor de lichte vracht) aangeschaft. Gemiddeld worden in de komende jaren nog eens 15% tot 20% van het wagenpark vervangen door elektrische versies.

- De daling van Scope 3 emissies kan deels worden toegeschreven aan onvolledige data op het moment van rapportage. Desalniettemin is de verwachte bijdrage niet significant en kan worden verwaarloosd.

pilot in 2022 zijn er in de loop van 2022 en 2023 60 elektrische bedrijfswagens (voor de lichte vracht) aangeschaft. Gemiddeld worden in de komende jaren nog eens 15% tot 20% van het wagenpark vervangen door elektrische versies.

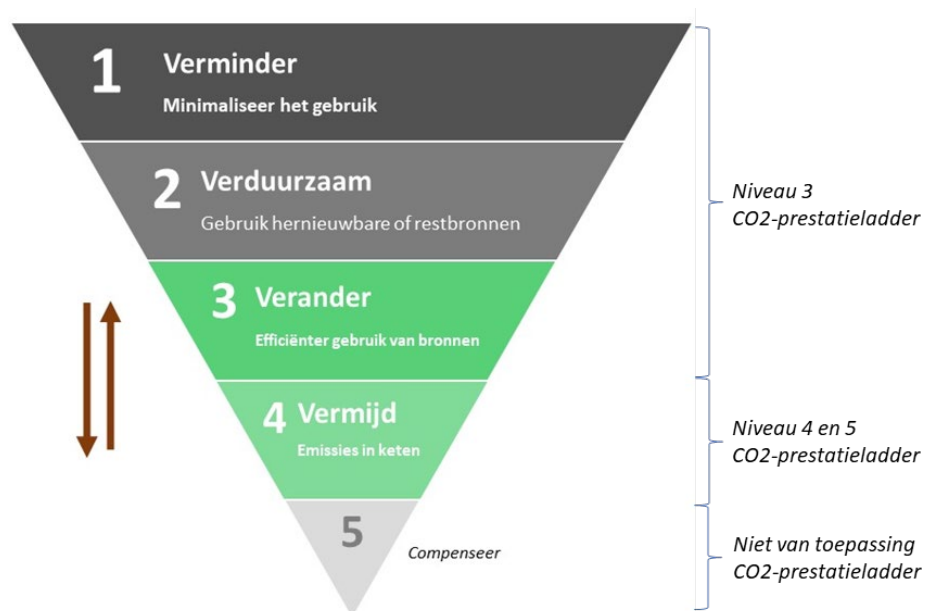
5 Strategie en doelstellingen

5.1 Beleid

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

- o **te verminderen**: maatregelen te nemen die gericht zijn op het zoveel mogelijk voorkomen van energieverbruik,
- o **te verduurzamen**: maatregelen gericht op het zoveel mogelijk gebruiken van duurzaam opgewekte energie en brandstoffen,
- o **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

Figuur 4. 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)³. biedt een methodiek om deze doelstellingen op basis van wetenschappelijke inzichten door te vertalen naar de eigen organisatie. Dit is ook voor Chubb gedaan.

³ <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:
 - 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).
 - 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 | 2025 | 2030 |
|----------------------|----------|------|
| Scope 1 | 19% | 42% |
| Scope 2 | 19% | 42% |
| Scope 3 | 11% | 25% |
| Inkoop groene stroom | Min. 80% | 100% |

5.3 Voortgang doelstellingen

5.3.1 Absolute CO2-emissies

In paragraaf 4.2 is te zien dat de totale CO2-emissies tussen 2021 en 2023 al gedaald zijn met 10%. In de tabel hieronder is te zien dat Chubb in 2023 voor Scope 1 op weg is om de doelstelling van 2025 en 2030 te gaan halen. Voor Scope 2 zijn de CO2-emissies zonder de inkoop van groene stroom gedaald met 19%. De scope 3 emissies zijn niet materieel maar worden voor de volledigheid getoond in de tabel.

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

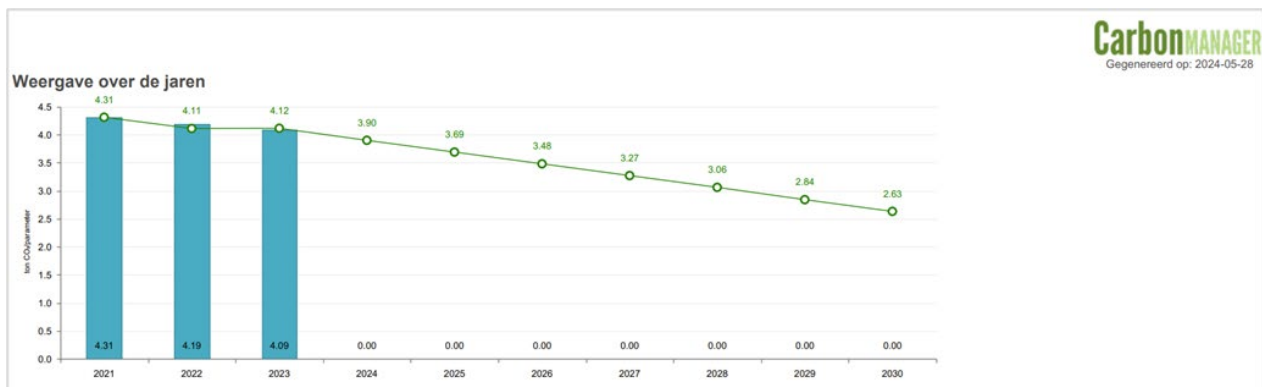
| Behaalde reductie | 2023 | Doel 2025 | Doel 2030 |
|----------------------|--------|-----------|-----------|
| Scope 1 | - 6% | - 19% | - 42% |
| Scope 2 | - 19%* | - 19% | - 42% |
| Scope 3 | - 81% | - 11% | - 25% |
| Totaal | -10% | 19% | 42% |
| Inkoop groene stroom | -..%** | Min. 80% | 100% |

*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.

5.3.2 Relatieve CO2-emissies

Chubb gebruikt naast totale emissies, ook de indicator CO2 (ton) /FTE om een goed beeld te krijgen van de voortgang. In onderstaand figuur is te zien dat de CO2 (ton)/FTE tussen 2021 en 2023 met 4% is gedaald. Vanzelfsprekend kan dit jaar na jaar nog iets verschillen.



Figuur 5. Trend over de afgelopen jaren, weergegeven in CO2/FTE.

Om de doelstelling in 2030 te halen moet de indicator dalen van 4,3 in 2021 naar 2,6 ton CO2/FTE in 2030. Ofwel een totale benodigde reductie van 39%.

1.2 Analyse en prognose reductie komende jaren

1.2.1 Gebouwen

Tussen 2021 en 2023 zijn de CO2-emissies voor gebouwen met 26% gedaald, wat heeft geleid tot een aanzienlijke vermindering van zowel scope 1 (reductie van 33%) als scope 2 emissies (reductie van 23%). Over dezelfde periode is het energieverbruik van de gebouwen met 20% afgenomen. Dit heeft geresulteerd in een daling van het directe energieverbruik (Scope 1) met 40% en het indirecte energieverbruik (Scope 2) met 4%. De belangrijke redenen hiervoor zijn:

- Het feit dat er in 2023 minder gebouwen zijn (9 in plaats van 12 in 2021).
- Het energieverbruik van de gebouwen wordt steeds nauwkeuriger in kaart gebracht om de datakwaliteit te verbeteren. Hierdoor blijkt soms dat het geschatte energieverbruik, veelal gebaseerd op m², ook het energieverbruik van andere organisaties in hetzelfde gebouw omvatte.

Prognose reductie

Op één pand na zijn alle panden gehuurd door Chubb. Het pand dat in eigendom is, staat gepland om afgestoten te worden. Hierdoor is de mate van invloed die Chubb heeft om reductiemaatregelen te nemen relatief beperkt. De mogelijkheden liggen met name in activiteiten-gerelateerde maatregelen, en niet in installatietechnische of maatregelen aan de gebouwschil.

In 2023 is het Energiebesparingsactieplan (EMA) deels bijgewerkt, onder andere in het kader van de informatieplicht. De belangrijkste maatregelen die hieruit voortkwamen, zijn:

- Terugkoppelen van gebouwenergieverbruik aan gebruikers via het dashboard Carbonmanager.
- Benchmarken en optimaliseren van het energieverbruik.

Deze maatregelen richten zich voornamelijk op het verbeteren van de nauwkeurigheid van de data. Verschillende acties zijn hiervoor uitgezet en lopen momenteel. Zo wordt het verzamelen en controleren van data (gas, warmte, elektriciteit) deels geautomatiseerd. Het proces van het in kaart brengen van de datastromen levert alleen al inzicht op in waar het energieverbruik plaatsvindt. De te verwachten reductie in de komende jaren voor zowel de scope 1 als scope 2 emissies wordt ingeschat op 5% tot 10% (van de CO2-emissies van gebouwen). Omdat de gebouwen ongeveer 22% van de totale CO2-footprint in 2023 voor zich nemen, zal de bijdrage op de totale CO2-footprint in de orde van enkele procenten liggen. Door de inkoop van groene stroom zullen de scope 2 emissies voor gebouwen verder tot nul worden gereduceerd.

1.2.2 Vervoer

Tussen 2021 en 2023 zijn de totale emissies met 4% voor vervoer licht gedaald. Het betreft met name een daling van de scope 1 emissies. Het energieverbruik is eveneens gedaald in de afgelopen drie jaar (2%). De belangrijke redenen hiervoor zijn:

- Het in gebruik nemen van nieuwe elektrische auto's. Tussen 2022 en 2023 zijn 60 bedrijfswagens vervangen door elektrische voertuigen, en in de komende jaren zal nog eens jaarlijks 15% tot 20% van het leasewagenpark worden vervangen door elektrische leaseauto's. Het effect van de energiebesparing en CO₂-emissiereductie kan echter worden gedempt door de stapsgewijze vervanging van dieselauto's door benzineauto's, als gevolg van milieuzones in de steden.
- Het nauwkeuriger in kaart brengen van het brandstofverbruik heeft de datakwaliteit verbeterd en geleid tot een vermindering van dubbeltellingen in de sommaties van het brandstofverbruik.

Prognose reductie

Vervoer is verantwoordelijk voor een groot deel van de CO₂ emissies van Chubb, goed voor ongeveer 78% van de totale CO₂-footprint. Het grootste deel hiervan zijn vanwege het brandstofverbruik scope 1 emissies. In de komende jaren zal de vervanging van bedrijfswagens en leaseauto's door elektrische voertuigen leiden tot een aanzienlijke daling. Aangezien meer dan 75% van het wagenpark zal worden vervangen, wordt verwacht dat de scope 1 emissies met ongeveer 50% tot 60% zullen afnemen.

Deze verschuiving zal echter een deel van de emissies verplaatsen naar scope 2, door het verhoogde elektriciteitsverbruik. Om dit te compenseren, streeft Chubb naar het gebruik van groene stroom, wat zal bijdragen aan een verlaging van de scope 2 emissies met eveneens ongeveer 50% tot 60%.

Verder is begin 2024 een maatregel in gezet op het verbeteren van de nauwkeurigheid van de data. Idem als dit voor gebouwd data gebeurt. Zo wordt het verzamelen en controleren van data van bedrijfs- en leaseauto's geautomatiseerd. Het proces van het in kaart brengen van de datastromen heeft specifiek voor vervoer geleid tot een correctie van de CO₂-footprint.