

CO₂-voortgangs rapportage H1 - 2025 Chubb

in het kader CO₂-prestatieladder

Opdrachtgever

Fulco de Vries

Project

CO₂PL

Auteur

Bas Geene / Maxim Luttmer (externe adviseur)

Versie

A

Datum

Oktober 2025

Datum	Versie	Wijziging
31-10-2025	A	Opnemen van meest recente data H1 2025.

Inhoud

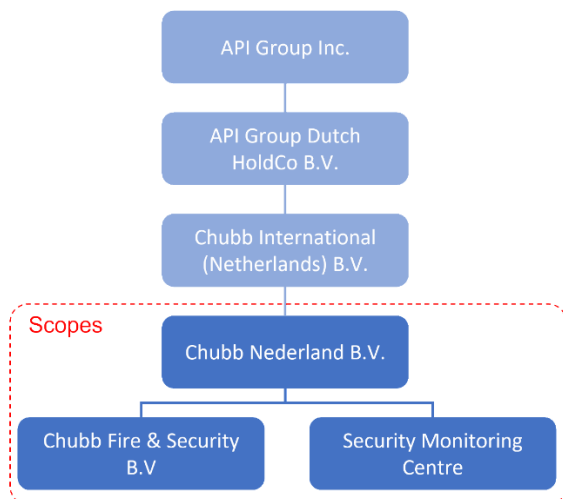
1	Inleiding	1
1.1	Verantwoordelijken voor de rapportage	1
1.2	Rapportage periode	1
2	Afbakening organisatie en activiteiten	2
2.1	Organisatorische grenzen	2
2.2	Operationele grenzen	2
2.2.1	<i>Emissieactiviteiten van de organisatie</i>	2
3	Methodiek	4
3.1	Basisjaar en herberekening	4
3.2	Uitsluitingen	4
3.3	Borging van datakwaliteit	4
4	Analyse CO₂-emissies	6
4.1	Huidige CO ₂ -emissies	6
4.1.1	<i>Emissies per scope</i>	6
4.1.2	<i>Emissies per categorie: mobiliteit en gebouwen</i>	7
4.2	Historische CO ₂ -emissies	7
4.2.1	<i>Trendanalyse - Basisjaar versus meest recente jaar</i>	7
4.2.2	<i>Trendanalyse - Voorgaande jaar versus meest recente jaar</i>	9
4.2.3	<i>Emissies per scope</i>	10
4.2.4	<i>Emissies per categorie: mobiliteit en gebouwen</i>	10
4.2.5	<i>Analyse Gebouwen</i>	10
4.2.6	<i>Analyse vervoer</i>	12
5	Strategie en doelstellingen	14
5.1	Beleid	14
5.2	Doelstelling per scope	15
5.3	Voortgang doelstellingen	15
5.3.1	<i>Absolute CO₂-emissies</i>	15

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. Eigendomsstructuur - API - Chubb.

1.1 Verantwoordelijken voor de rapportage

Bij de totstandkoming van dit rapport zijn betrokken:

- Jan Aarts - QEHS Manager, controle en eindverantwoordelijke.
- Bas Geene - Coördinator QEHS en CO₂ data verzamelen
- Maxim Luttmer - 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 2025 (H1-2025).

2 Afbakening organisatie en activiteiten

2.1 Organisatorische grenzen

De organisatorische grenzen zijn bepaald conform de GHG-methode en de laterale methode (Handboek 3.1, 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

Tussen H1-2021 en H1-2025 is het aantal medewerkers van Chubb Nederland afgenomen van circa 1.000 naar 843 FTE. In diezelfde periode is ook het aantal vestigingen teruggebracht van 12 naar 9. De meeste locaties bevinden zich in gedeelde huurpanden en zijn ingericht als kantoor. Enkele locaties beschikken daarnaast over aanvullende faciliteiten, zoals een magazijn, opslagruimte of werkplaats. Een overzicht van de locaties en hun kenmerken is opgenomen in de onderstaande tabel.

In 2023 zijn er diverse huisvestingsmaatregelen doorgevoerd. Zo is de werkplaats in Barendrecht gesloten en zijn in Utrecht twee kantoorverdiepingen samengevoegd tot één. Het totale vloeroppervlak van alle locaties bedraagt in H1-2025 ongeveer 28.600 m².

De energieprestatie van de gebouwen is beoordeeld aan de hand van energielabels. Drie panden beschikken over energielabel C, twee over label B en vier over label A. Deze verdeling laat zien dat een aanzienlijk deel van de locaties al relatief energiezuinig is, al blijft er ruimte voor verbetering bij panden met een lager energielabel.

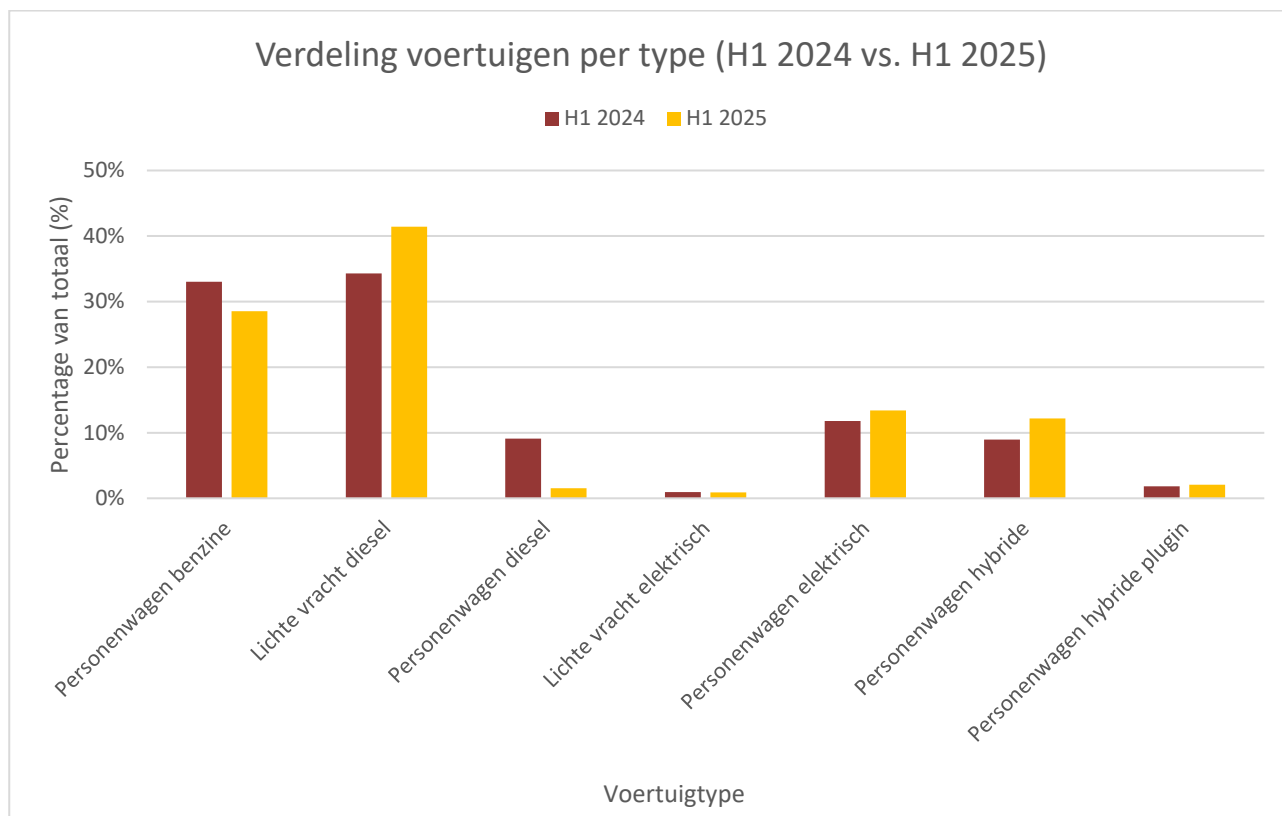
Tabel 1. Overzicht panden (H1-2025).

Plaats	Straat	Huisnr.	Type	Eigen- dom	Soort	Oppervlak (m2)	Energiela- bel	Bouw- jaar
Tiel	Hoogkellenseweg	2	Kantoor + Meldkamer	Huur	Multi-tenant	1.253	B	1989
Eindhoven	Kronehoefstraat	14	Kantoor + Meldkamer	Huur	Multi-tenant	684	C	1988
Badhoevedorp	Schipholweg	343	Kantoor	Huur	Multi-tenant	6.790	A	1988
Groningen	Wasaweg	1	Kantoor	Huur	Multi-tenant	1.317	A	2007
Barendrecht	Achterzeedijk	57	Kantoor	Huur	Multi-tenant	1.245	B	2003
Almere	Zandzuigerstraat	52	Kantoor + Magazijn	Huur	Multi-tenant	4.854	C	1993
Utrecht	Papendorpseweg	83	Kantoor	Huur	Multi-tenant	5.000	A	2009
Weert	Marconilaan	6	Kantoor	Huur	Multi-tenant	5.600	C	2001
Lieren	Kanaal Zuid	292	Kantoor	Huur	Multi-tenant	1.925	A	2005
Totaal						28.668		

Zakelijk vervoer

De vervoersactiviteiten van Chubb Nederland zijn verdeeld over bedrijfswagens (leaseauto's en bestelbussen) en zakelijk reizen per vliegtuig, werknemersauto of openbaar vervoer.

Na een succesvolle pilot met bestickerde EV's in 2022, is in 2024 en 2025 ingezet op een versnelde elektrificatie van het wagenpark. In onderstaand figuur is goed te zien dat het aandeel elektrische personenauto's in 2024 flink is toegenomen, terwijl het aandeel dieselpersonenauto's is afgenomen.



Figuur 2. Percentage voertuig- en brandstoftype per jaar.

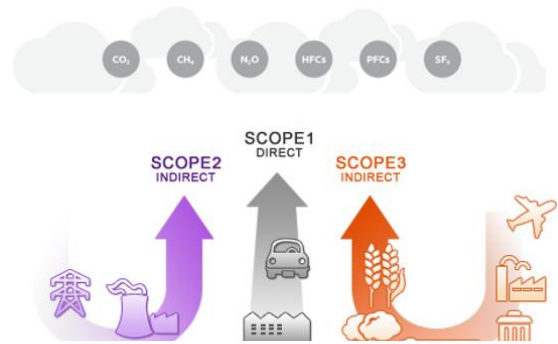
Projecten met gunningvoordeel

Op 22 november 2022 is de raamovereenkomst voor beveiligingsdiensten van de locaties van Rijkswaterstaat (RWS) definitief gegund. Het gaat om een raamovereenkomst voor een periode van vier jaar. De marktpartijen gaan aan de slag onder regie van de Rijksbeveiliging (RBO). Het daadwerkelijke project is van start gegaan in 2025.

Type emissies en scope's

De organisatie neemt in de emissie inventaris alle activiteiten op 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 3. Overzicht CO₂-emissies en scope's

3 Methodiek

3.1 Basisjaar en herberekening

Voor de CO₂-rapportage is 2021 vastgesteld als basisjaar; dit jaar dient als uitgangspunt voor het meten van reductiedoelstellingen. Ter aanvulling wordt H1-2024 gebruikt als referentiejaar, om de voortgang ten opzichte van het voorgaande jaar te analyseren.

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 QEHS Manager als de Coördinator QEHS verantwoordelijke voor het opstellen van de CO₂-footprint kunnen inloggen in het data-systeem.
- De gebouwbeheerders en energieleverancier sturen data door naar de Coördinator QEHS (expert) die het vervolgens invoert 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 QEHS 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.
- Daarnaast controleert een externe adviseur periodiek de ingevoerde data op volledigheid en juistheid, om de betrouwbaarheid van de CO₂-footprint te waarborgen.

En verder

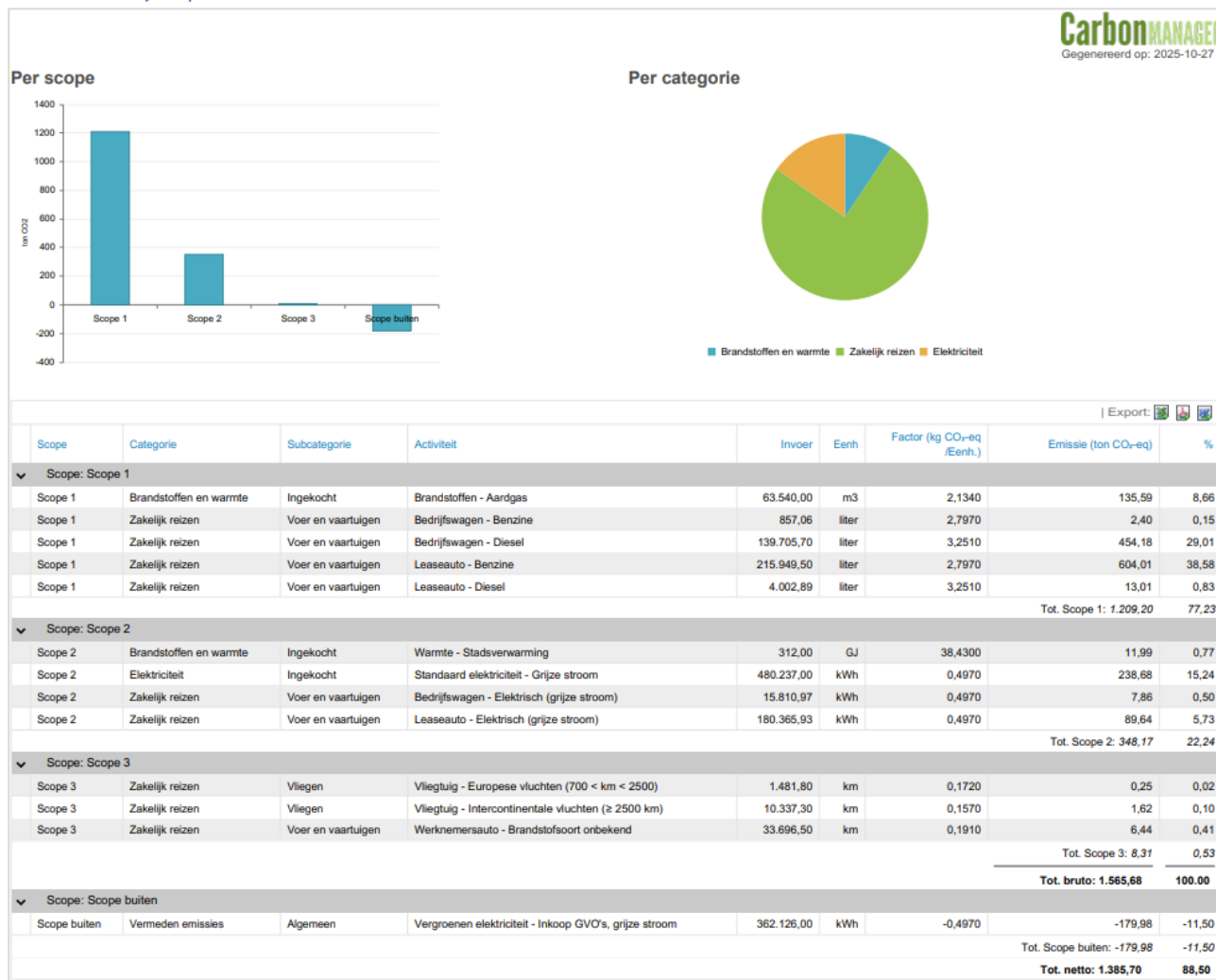
- Het systeem is ingericht om data expliciet op te slaan voor alle emissie activiteiten (per gebouw, vervoer en voor alle emissie categorieën die materieel zijn).
- Er wordt geen aparte scope duiding ingevoerd, dit gebeurt automatisch.
- Data invoer kan per jaar, kwartaal of maand. Op dit moment is gestart met data op maand niveau in te voeren daar waar mogelijk.
- 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 de figuur en tabel hiernaast zien we de CO₂-footprint H1-2025, weergegeven als bruto- en netto-emissies. Bruto-emissies tonen de volledige uitstoot zonder reducties, wat helpt bij het analyseren van het daadwerkelijke energieverbruik. Netto-emissies omvatten de effecten van emissiereducties, zoals door de inkoop van groene stroom. Dit laatste cijfer wordt gebruikt om de voortgang van CO₂-reductiedoelen te monitoren.

Tabel 2. CO₂-footprint H1-2025



De totale CO₂-uitstoot van Chubb over de eerste helft van 2025 bedraagt 1.565,68 ton CO₂ (bruto). Na aftrek van vermeden emissies, hoofdzakelijk door de inkoop van garanties van oorsprong (GvO's) voor elektriciteit, resteert een netto-uitstoot van 1.385,70 ton CO₂.

4.1.1 Emissies per scope

De emissies bestaan voor het grootste deel uit **scope 1-emissies**, die betrekking hebben op direct brandstofverbruik binnen de organisatie. Deze categorie vertegenwoordigt **ongeveer driekwart van de totale emissies**. Binnen scope 1 vallen onder andere het gebruik van benzine en diesel voor bedrijfswagens en leaseauto's, evenals het aardgasverbruik voor verwarming.

Scope 2-emissies hebben betrekking op het indirecte energieverbruik van de organisatie, zoals elektriciteit voor gebouwen en voor elektrische voertuigen, en warmteverbruik via stadswarmte. Deze categorie vormt ongeveer **een vijfde van de totale emissies**.

Scope 3-emissies omvatten de uitstoot die samenhangt met zakelijke reizen per vliegtuig en met werknemersauto's. Deze categorie heeft een beperkt aandeel in de totale footprint en bedraagt **minder dan één % van het totaal**.

Naast de emissies binnen de drie scopes is een negatieve emissiepost opgenomen onder de categorie "scope buiten", die betrekking heeft op vermeden emissies door vergroende elektriciteit. Deze post bedraagt - 179,98 ton CO₂.

4.1.2 Emissies per categorie: mobiliteit en gebouwen

Binnen de totale emissies neemt **zakelijke mobiliteit het grootste aandeel** in. Deze categorie omvat alle emissies die voortkomen uit het gebruik van bedrijfswagens, leaseauto's, elektrische voertuigen en zakelijke reizen per vliegtuig of werknemersauto. Het **aandeel** van mobiliteit in de totale bruto CO₂-uitstoot bedraagt **ongeveer 70 tot 75 %**. Het grootste deel daarvan is toe te schrijven aan brandstofverbruik (diesel en benzine) binnen scope 1. Elektriciteitsverbruik voor elektrische voertuigen valt onder scope 2 en vormt een kleiner deel binnen deze categorie.

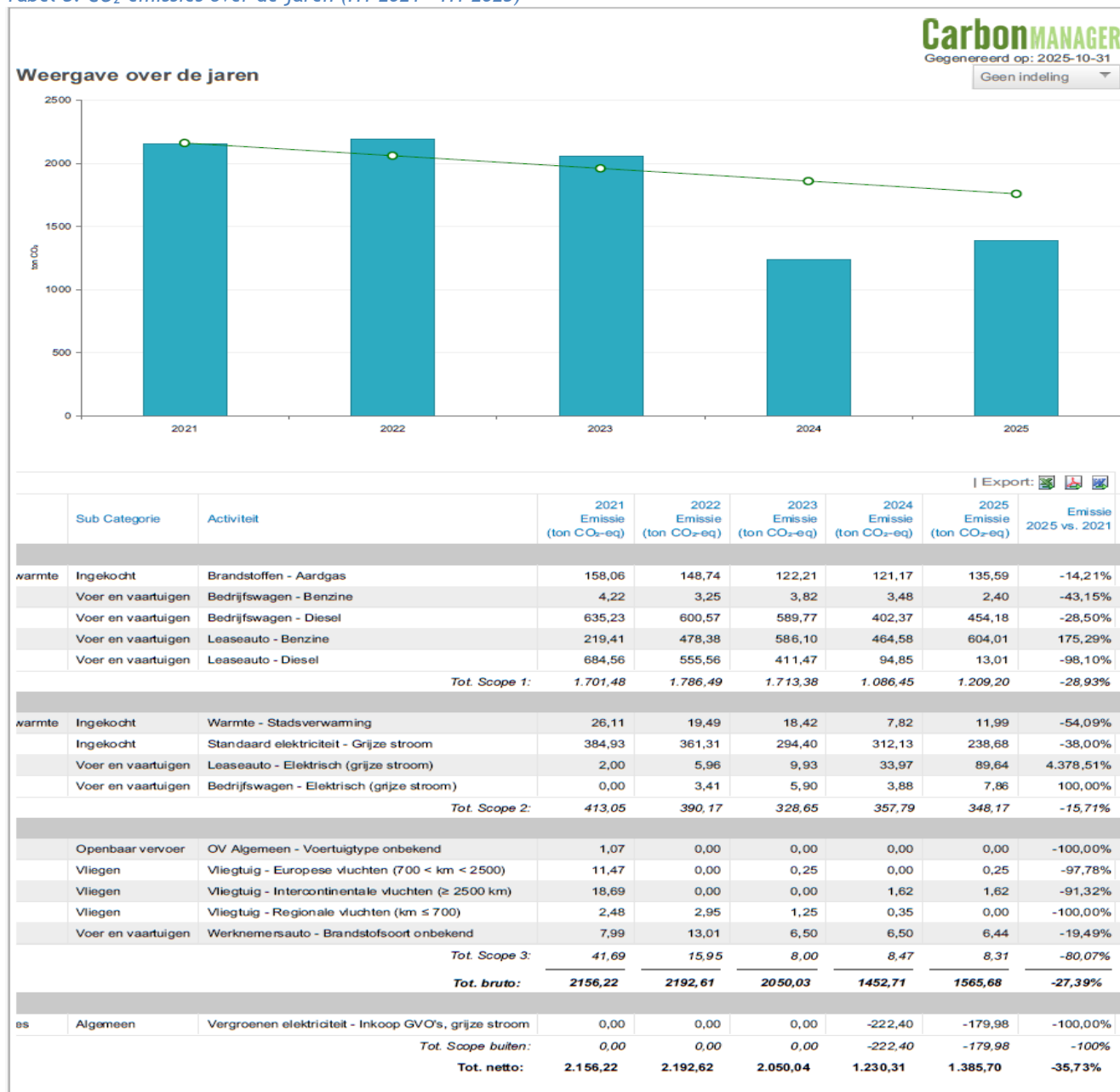
Het resterende deel van de emissies heeft betrekking op het energieverbruik in **gebouwen**, waaronder elektriciteit, aardgas en stadswarmte. Deze categorie vertegenwoordigt **ongeveer 25 tot 30 %** van de totale uitstoot. Binnen dit aandeel is het elektriciteitsverbruik voor installaties, verlichting en kantoorapparatuur de grootste component. Het gebruik van stadswarmte draagt in beperkte mate bij.

De verhouding tussen mobiliteit en gebouwen laat zien dat de emissies voornamelijk ontstaan door energiegebruik dat direct of indirect samenhangt met bedrijfsactiviteiten buiten de kantoorlocaties, terwijl gebouwgebonden energieverbruik een kleiner, maar nog steeds substantieel deel van de totale footprint vormt.

4.2 Historische CO₂-emissies

4.2.1 Trendanalyse - Basisjaar versus meest recente jaar

In de figuur en tabel hieronder zijn de historische CO₂-emissies van H1 2021 tot en met H1 2025 weergegeven. Daarbij wordt de uitstoot gepresenteerd zowel vóór als na aftrek van vermeden emissies door de inkoop van groene stroom (GVO's). Dit levert twee totalen op: de bruto CO₂-footprint en de netto CO₂-footprint. Beide cijfers worden gebruikt in de analyses.

Tabel 3. CO₂-emissies over de jaren (H1 2021 - H1 2025)

Samengevat, de volgende conclusies kunnen worden getrokken:

- De bruto CO₂-emissies zijn in de periode H1 2021 - H1 2025 met 27% gedaald, van 2.156 ton in H1 2021 naar 1.566 ton in H1 2025. De netto CO₂-emissies zijn zelfs met 36% afgenomen, van 2.156 ton naar 1.386 ton, dankzij het gebruik van groene stroom in H1 2024 en H1 2025.
- De bruto CO₂-emissies zijn gedaald in alle scopes tussen H1 2021 en H1 2025: Scope 1 daalde met -29%, Scope 2 met -16%, en Scope 3 met -80%. De uitstoot buiten de scope (door het gebruik van groene stroom) is toegenomen tot -180 ton, wat heeft bijgedragen aan een verdere afname van de netto CO₂-emissies.

De belangrijkste verklaringen voor bovenstaande zijn:

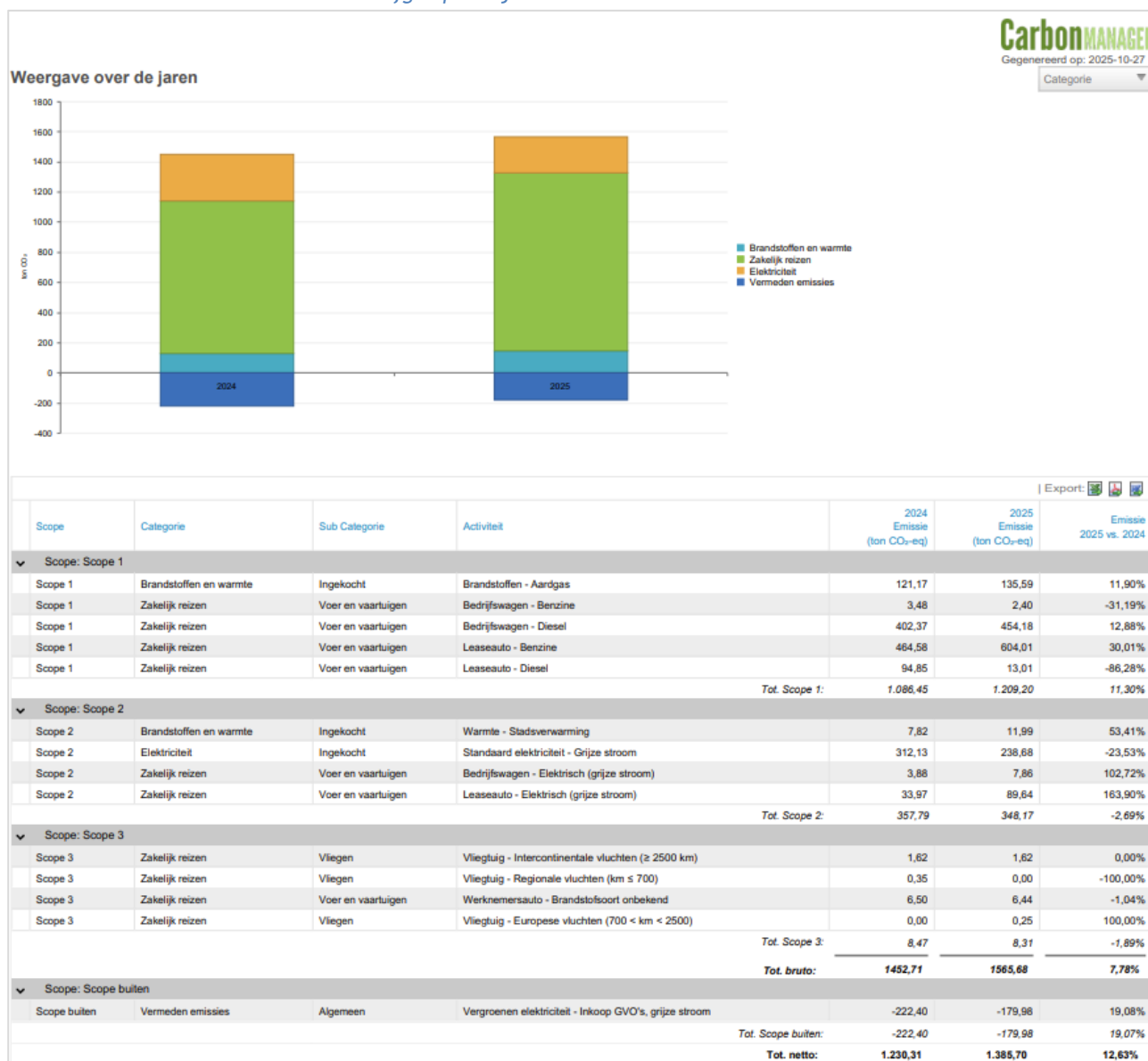
- Tussen H1 2021 en H1 2025 is er een significante afname in de CO₂-emissies van het zakelijk vervoer van Chubb (-26%). Deze daling is vooral toe te schrijven aan twee hoofdontwikkelingen: een afname in het aantal gereden kilometers (22%) en een duidelijke verschuiving van fossiel naar elektrisch vervoer, met name bij de leaseauto's. Bij de bedrijfswagens is deze verschuiving nog beperkt zichtbaar, maar de ontwikkeling bij de leaseauto's wijst op een structurele koerswijziging richting een duurzamer wagenpark.

- Ook de CO₂-uitstoot door gebouwen is sterk gedaald met 32% ten opzichte van H1 2021. Deze daling is zichtbaar in alle energiebronnen: aardgas daalde van 158 ton naar 136 ton (-14%), stadswarmte van 26 ton naar 12 ton (-54%) en elektriciteit van 410 ton naar 239 ton (-38%). De belangrijkste oorzaak van deze daling is dat er minder gebouwen en daarmee minder vloeroppervlak in gebruik is ten opzichte van H1 2021. Wanneer rekening wordt gehouden met het vergroenen van elektriciteit (alleen voor gebouwen), komt de totale emissiereductie uit op 64%.

4.2.2 Trendanalyse - Voorgaande jaar versus meest recente jaar

In tabel 4 zijn de historische CO₂-emissies van H1-2024 en H1-2025 weergegeven. Daarbij wordt de uitstoot gepresenteerd zowel vóór als na aftrek van vermeden emissies door de inkoop van groene stroom (GVO's). Dit levert twee totalen op: de bruto CO₂-footprint en de netto CO₂-footprint. Beide cijfers worden gebruikt in de analyses.

Tabel 4. CO₂-emissies voor H1 over de afgelopen 2 jaren.



De **totale bruto CO₂-uitstoot** van Chubb bedraagt in de eerste helft van 2025 1.566 ton CO₂-eq, tegenover 1.453 ton CO₂-eq in dezelfde periode van 2024. Dit betekent een **stijging van ongeveer 7,8 %**.

Na aftrek van de vermeden emissies door de inkoop van garanties van oorsprong (GvO's) voor elektriciteit bedraagt **de netto-uitstoot** in 2025 1.386 ton CO₂, tegenover 1.230 ton CO₂ in 2024. Dit betekent een **stijging van ongeveer 12,6%**.

4.2.3 Emissies per scope

Het grootste deel van de uitstoot vindt plaats binnen **scope 1**. Deze directe emissies stijgen van 1.087 ton CO₂ in H1 2024 naar 1.209 ton CO₂ in H1 2025, een toename van circa 11,3 %. Binnen deze scope zijn vooral de emissies uit brandstofverbruik van leaseauto's op **benzine toegenomen**, terwijl de emissies van **dieselvoertuigen** licht zijn **gedaald**.

De **scope 2-emissies dalen licht**, van 358 ton CO₂ in H1 2024 naar 348 ton CO₂ in H1 2025 (-2,7 %). Deze categorie omvat elektriciteits- en warmteverbruik van gebouwen en elektrische voertuigen. De daling is zichtbaar bij het elektriciteitsverbruik uit grijze stroom, terwijl het elektriciteitsverbruik voor elektrische voertuigen is gestegen.

De **scope 3-emissies**, die betrekking hebben op zakelijke vliegreizen en het brandstofverbruik van werknemersauto's, bedragen 8,3 ton CO₂ in H1 2025, vrijwel gelijk aan 8,5 ton CO₂ in H1 2024 (-1,9 %).

De negatieve emissies onder "scope buiten", die betrekking hebben op vergroende elektriciteit, bedragen -180 ton CO₂ in H1 2025 tegenover -222 ton CO₂ in H1 2024. De omvang van deze post is daarmee met 19 % afgenomen, wat resulteert in een kleinere reductie door vergroening.

4.2.4 Emissies per categorie: mobiliteit en gebouwen

In de eerste helft van 2025 is binnen **mobiliteit** een lichte stijging van de CO₂-uitstoot zichtbaar. Deze toename hangt vooral samen met een hoger brandstofverbruik bij bedrijfswagens op diesel en een toename van het aantal kilometers met leaseauto's. Daartegenover staat dat het elektriciteitsverbruik van elektrische voertuigen verder is gestegen, wat de voortgaande elektrificatie van het wagenpark onderstreept.

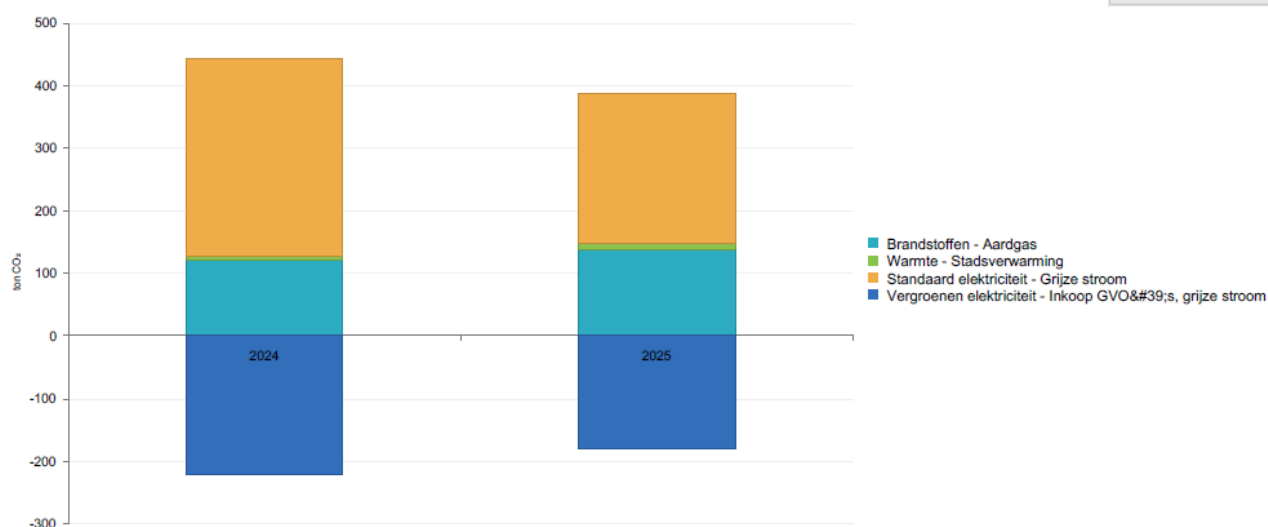
Binnen de **gebouwen** blijft het totale energieverbruik per saldo vrijwel stabiel. Het **aardgasverbruik** neemt iets toe, terwijl het **elektriciteitsverbruik** afneemt. Het gebruik van **stadswarmte** stijgt licht, wat kan samenhangen met een gewijzigde bezetting of seizoensinvloeden.

De combinatie van een lichte stijging bij mobiliteit en een vrijwel gelijkblijvend verbruik in gebouwen resulteert in een beperkte toename van de totale bruto CO₂-uitstoot in het eerste halfjaar van 2025 ten opzichte van dezelfde periode in 2024.

4.2.5 Analyse Gebouwen

Onderstaand figuur 5 laat de historische CO₂-emissies voor gebouwen zien voor de afgelopen 2 jaren. In 2024 heeft de organisatie een belangrijke stap gezet richting verduurzaming van haar gebouwen en dat is ook terug te zien in H1 2025. De netto CO₂-uitstoot is verder teruggebracht van 219 ton CO₂-eq in H1 2024 naar 206 ton CO₂-eq in H1 2025. Ook dit jaar is de daling te danken aan het vergroenen van de elektriciteit via de inkoop van GVO's. Het aardgasverbruik is licht gestegen, evenals het gebruik van stadsverwarming.

Weergave over de jaren

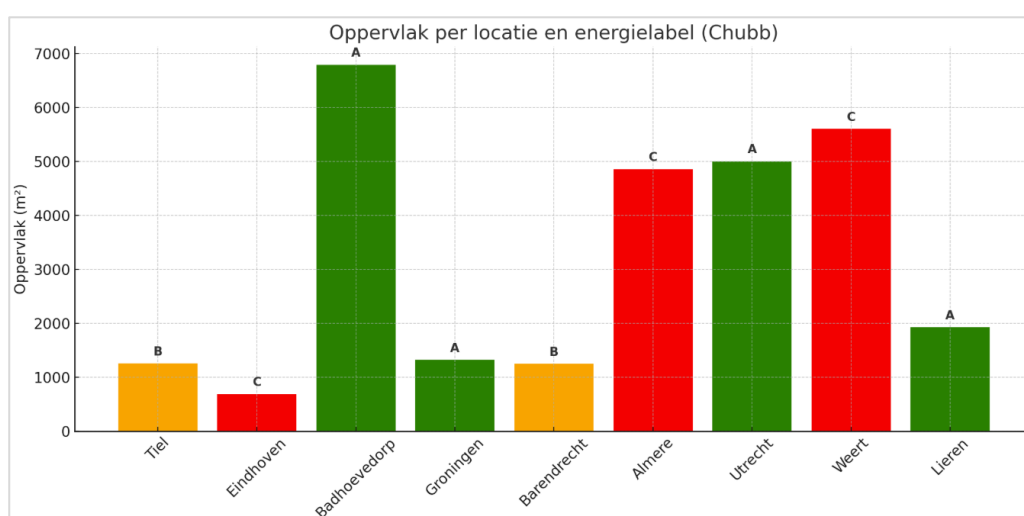


Figuur 4. Historische emissies gebouwen over de afgelopen 2 jaar.

Energieprestaties per locatie

Uit aanvullende analyse blijkt dat er nog duidelijke verschillen zijn in de energieprestaties van onze panden. De grafiek toont het oppervlak per locatie gekoppeld aan het energielabel:

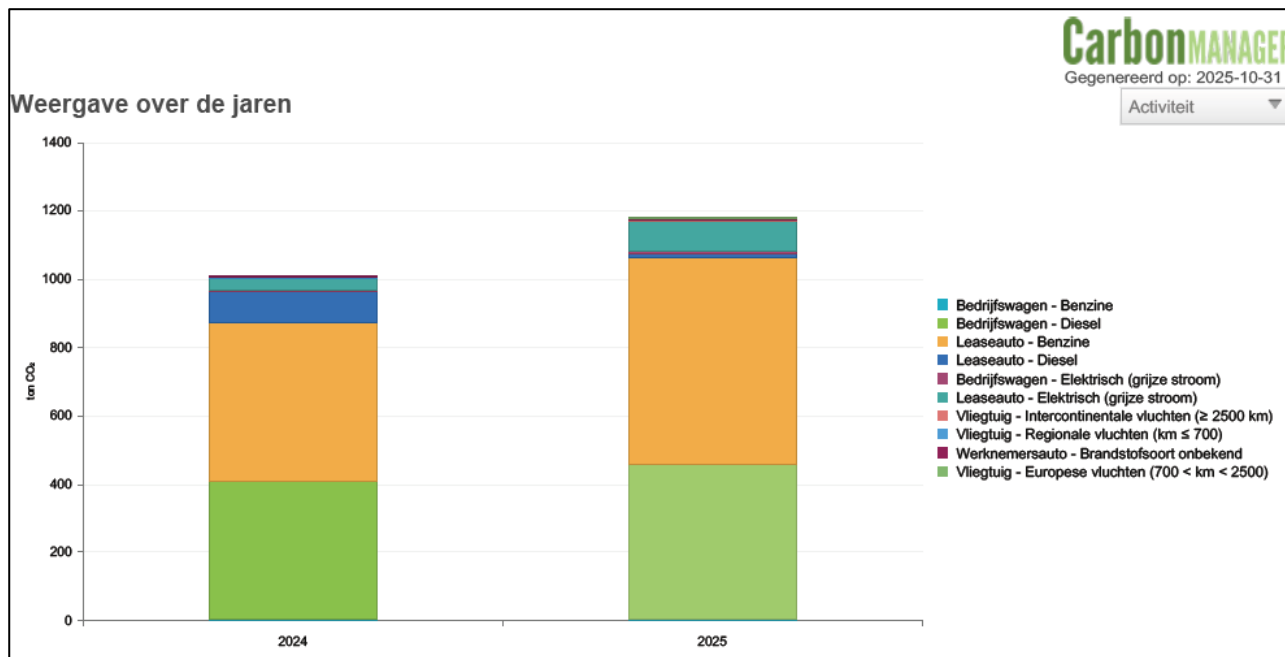
- Locaties met energielabel A (groen): Badhoevedorp, Groningen, Utrecht en Lieren. Deze vier panden vertegenwoordigen een groot deel van het totaaloppervlak, met name Badhoevedorp (>6.500 m²) en Utrecht.
- Locaties met label B (oranje): Tiel en Barendrecht. Beide locaties zijn relatief klein, maar kunnen met beperkte ingrepen mogelijk naar label A worden gebracht.
- Locaties met energielabel C (rood): Eindhoven, Almere en Weert. Deze drie panden beslaan een fors oppervlak, waarvan Weert en Almere elk meer dan 4.500 m². Hier ligt dus nog veel verduurzamings-potentieel.



Figuur 5. Energielabel per locatie.

4.2.6 Analyse vervoer

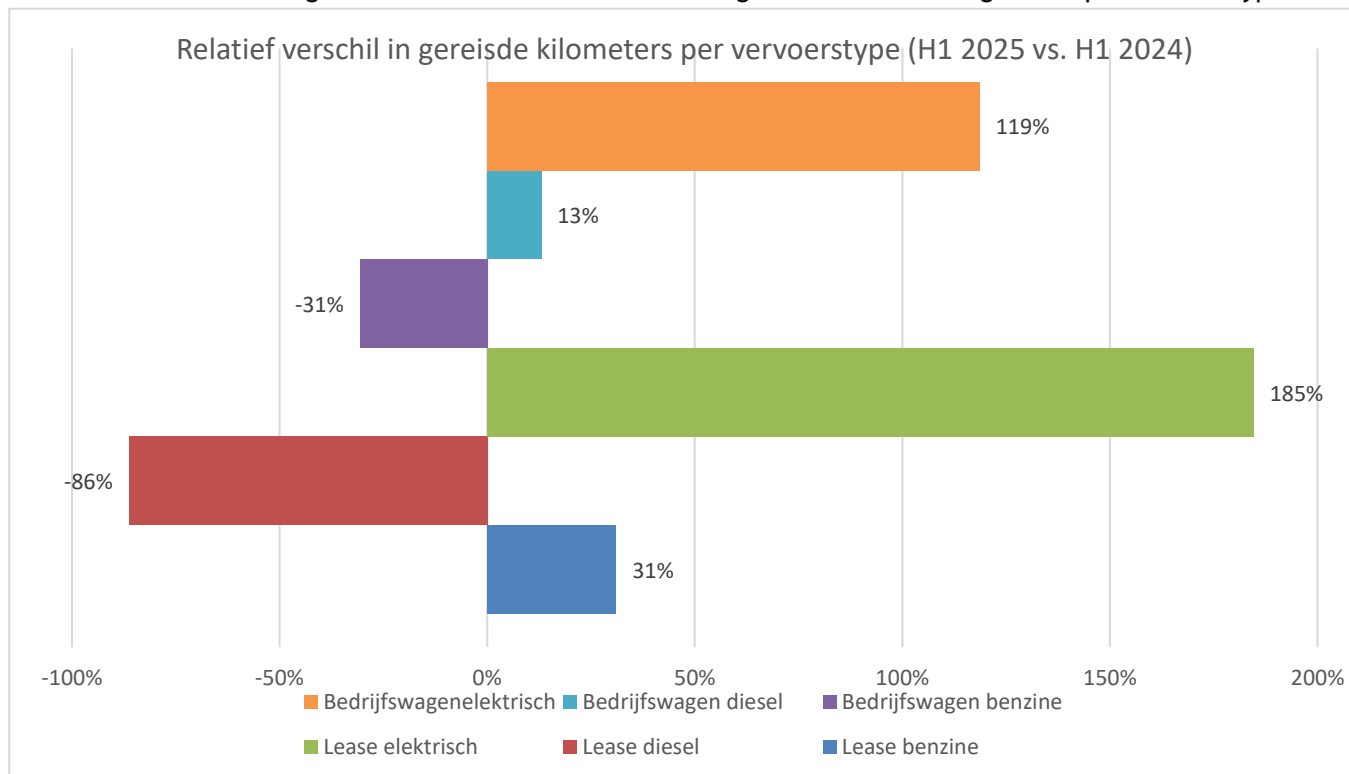
Onderstaand figuur 6 laat de historische CO₂-emissies voor het zakelijk vervoer zien van de afgelopen H1 2024 en H1 2025.



Figuur 6 CO₂-emissies zakelijk vervoer H1 2024 vs. H1 2025

In H1 2025 is de CO₂-uitstoot door mobiliteit binnen onze organisatie licht gestegen ten opzichte van H1 2024. Waar in H1 2024 1.012 ton CO₂ werd uitgestoten, is dit in H1 2025 gestegen naar 1.179 ton - een stijging van ongeveer 17%. Aannemelijk is dat deze stijging te maken heeft met een toename in van de bedrijfsactiviteiten.

In onderstaande staafdiagram staat het relatieve verschil in gereisde kilometers getoond per vervoer type.



Figuur 7. Relatieve verschil gereisde kilometers per voertuigtype.

Meer gereisde kilometers

In totaal werd er in H1 2025 22% meer gereisd dan in H1 2024. De toename is vooral zichtbaar bij:

- Bedrijfswagen elektrisch: +119%
- Lease elektrisch: +185%
- Leaseauto's op benzine: +31%

De CO₂-uitstoot is in H1 2025 met 16.74% toegenomen ten opzichte van H1 2024. De toename in aantal gereisde kilometers zorgt niet voor een evenredige grote toename in CO₂ uitstoot. Dit laat zien dat het elektrificeren van het wagenpark de CO₂-uitstoot vermindert.

Minder vliegverkeer

Het vliegverkeer is in H1 2025 met 1.89% afgenomen ten opzichte van H1 2024.

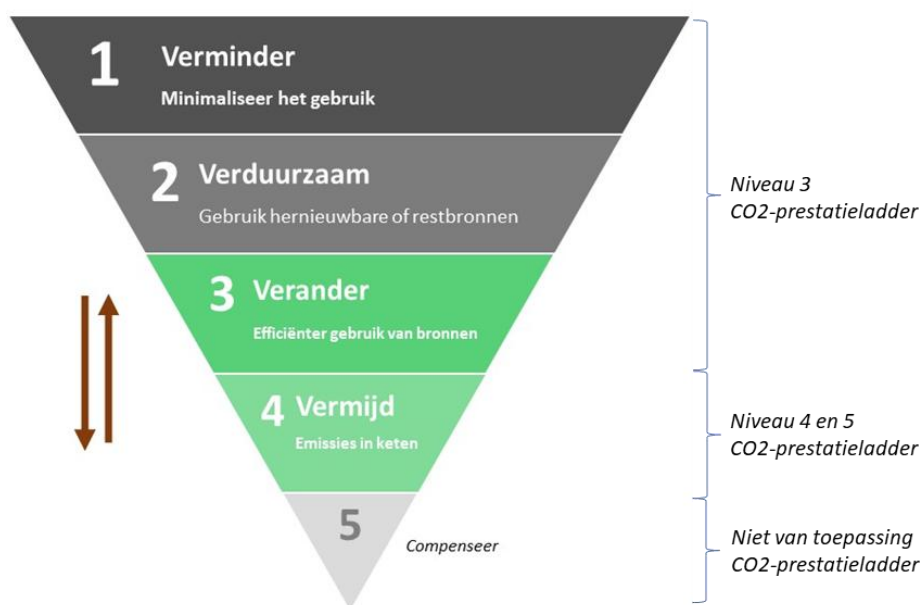
5 Strategie en doelstellingen

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 8. CO₂-emissiereductiestrategie

5.1.2 Doelstellingen

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 twee doelstellingsjaren vastgesteld, 2025 en 2030, waarbij 2030 geldt als de near-term doelstelling volgens het Science Based Targets initiative (SBTi). Voor scope 1 en 2 is het 1,5°C-scenario toegepast, en voor scope 3 het well-below 2°C-scenario (WB2C).

De doelstelling voor zakelijk reizen sluit aan bij scope 1 en 2, aangezien het grootste deel van deze emissies daaronder valt. Daarnaast heeft Chubb zich gecommitteerd aan het inkopen van groene stroom, doormiddel van de inkoop van garanties van oorsprong (GVO's), om zo haar scope 2-emissies te minimaliseren. Ook deze maatregel draagt bij aan de realisatie van de SBTi-doelstellingen voor 2025 en 2030. De doelstellingen zijn gebaseerd op het basisjaar 2021.

Tabel 5. Overzicht doelstellingen per type emissie

Doelstellingen	2025	2030
Scope 1	- 19%	- 42%
Scope 2	- 19%	- 42%
Scope 3	- 11%	- 25%
Inkoop groene stroom (gebouwen)	Min. 80%	100%
Zakelijk reizen	- 19%	- 42%

5.3 Voortgang doelstellingen

5.3.1 Absolute CO₂-emissies

De resultaten over H1-2025 laten zien dat Chubb goed op koers ligt richting haar klimaatdoelstellingen. De totale netto CO₂-uitstoot is in de eerste helft van 2025 met 13% toegenomen ten opzichte van H1 2024. Ondanks deze stijging is het doel voor 2025 vrijwel zeker behaald.

Scope 1 laat een duidelijke daling zien van 29% zien ten opzichte van H1 2021, waarmee de reductiedoelstellingen voor 2025 nagenoeg gehaald zijn.

Binnen Scope 2 is sprake van een daling van de bruto-emissies met 16%. Deze daling wordt verklaard door een vermindering in gebruik van stadsverwarming en elektriciteit. Als ook de inkoop van groene stroom wordt meegewogen dan laat scope 2 per saldo een verdere daling zijn van 60% ten opzichte van H1 2021. Daarmee is de doelstelling Scope 2 ruimschoots behaald voor 2025.

Scope 3 laat een daling zijn van 80% ten opzichte van H1 2021. Dit terwijl een reductie van 11% in 2025 en 25% in 2030 is voorzien. Ook voor scope 3 is de doelstelling voor 2025 ruimschoots behaald.

De inkoop van groene stroom voor gebouwen is inmiddels gestegen naar 75% in H1 2025. Dat is een sterke basis, maar om de doelen van minimaal 80% eind 2025 en 100% in 2030 te behalen, is verdere opschaling noodzakelijk. De CO₂-uitstoot door zakelijk reizen is met 26% gedaald ten opzichte van H1 2024. Daarmee is de doelstelling voor 2025 (-19%) al behaald en ligt Chubb goed op koers voor het realiseren van de doelstelling van -42% in 2030

Tabel 6. Overzicht voortgang doelstellingen per type emissie (t.o.v. 2021).

Behaalde reductie	H1-2025 versus H1-2021	Doel 2025	Doel 2030
Scope 1	- 28,93%	- 19%	- 42%
Scope 2	-15,71%*	- 19%	- 42%
Scope 3	- 80,07%	- 11%	- 25%
Totaal incl. groene stroom (netto)	-35,73%	- 19%	- 42%
Inkoop groene stroom (gebouwen)	78%	Min. 80%	100%

*Hier is de inkoop van groene stroom niet meegerekend