

CO₂-voortgangs rapportage H1 + H2 - 2024 Chubb

in het kader CO₂-prestatieladder

Opdrachtgever

Fulco de Vries

Project

CO₂PL

Auteur

Jan Aarts / Maxim Luttmer (LuTz consulting)

Versie

A

Datum

April 2025

Datum	Versie	Wijziging
14-04-2025	A	Opnemen van meest recente data H1+H2 - 2024.

Inhoud

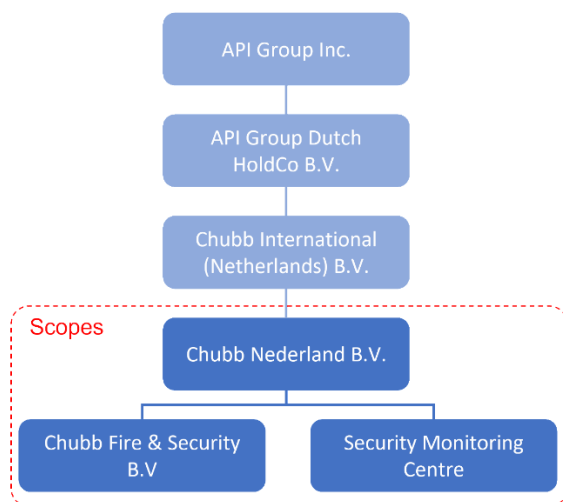
1	Inleiding	1
1.1	Verantwoordelijken voor de rapportage	1
1.2	Rapportage periode	1
2	Afbakening organisatie en activiteiten	2
2.1	Organisatorische grenzen	2
2.2	Operationele grenzen	2
2.2.1	<i>Emissieactiviteiten van de organisatie</i>	2
3	Methodiek	4
3.1	Basisjaar en herberekening	4
3.2	Uitsluitingen	4
3.3	Borging van datakwaliteit	4
4	Analyse CO₂-emissies	6
4.1	Huidige CO ₂ -emissies	6
4.2	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
5	Strategie en doelstellingen	13
5.1	Beleid	13
5.2	Doelstelling per scope	14
5.3	Voortgang doelstellingen	14
5.3.1	<i>Absolute CO₂-emissies</i>	14
5.3.2	<i>Relatieve 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. 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

Tussen 2021 en 2024 is het aantal medewerkers van Chubb Nederland afgenomen van circa 1.000 naar 774 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 2024 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.

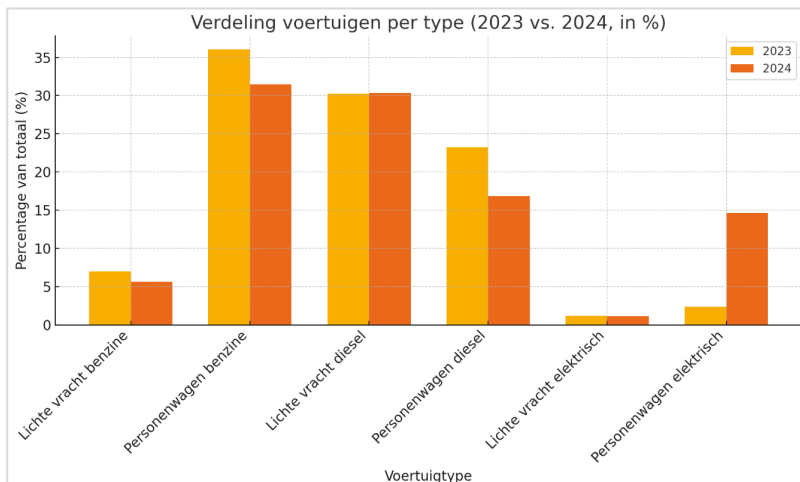
Tabel 1. Overzicht panden.

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 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

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,
 - 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 2023 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 airco-vloeistoffen, 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 datasysteem.
- 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

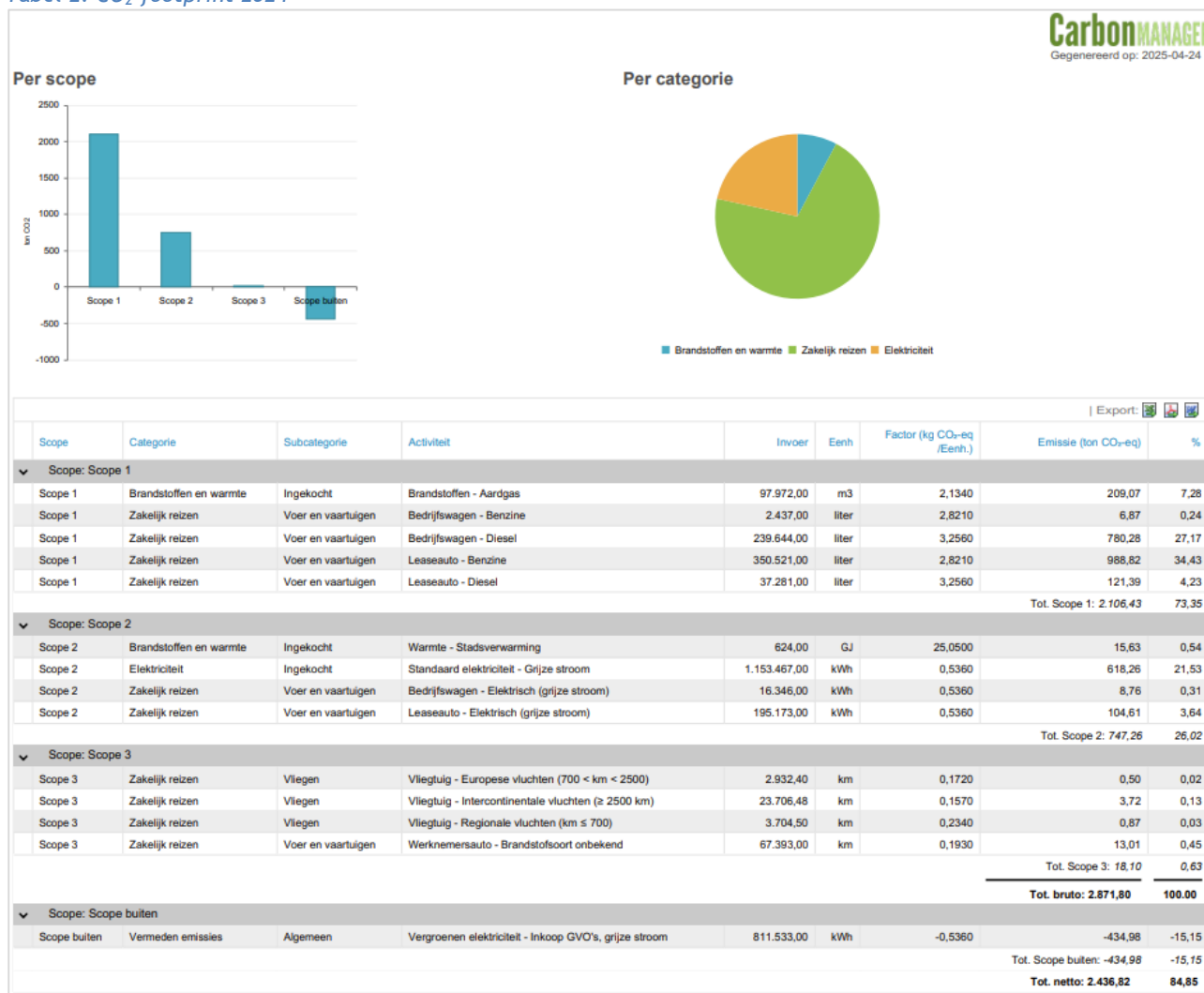
- Het systeem is ingericht om data expliciet op te slaan voor alle emissie activiteiten (per gebouw, vervoer en voor alle emissie categorieën die materieel zijn).
- Er wordt geen aparte scope duiding ingevoerd, dit gebeurt automatisch.
- Data invoer kan per jaar, kwartaal of maand. Op dit moment gaat 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 de figuur en tabel hiernaast zien we de CO₂-footprint van 2024, 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 2024



Uit de figuur kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De bruto CO₂-emissies in 2024 bedragen 2.872 ton, terwijl de netto CO₂-emissies in dat jaar uitkomen op 2.437 ton.
- De bruto CO₂-footprint is grotendeels toe te schrijven aan scope 1-emissies, die 73% van het totaal beslaan. Scope 2-emissies zijn goed voor 26% van de uitstoot, terwijl scope 3 slechts 1% vertegenwoordigt. Daarnaast wordt er door de inkoop van groene stroom een negatieve emissie van 15% geboekt, die valt onder de categorie “scope buiten”.
- Vervoer, het zakelijk reizen, draagt met 71% in het totaal het meest bij. De kantoren zijn verantwoordelijk voor de resterende 29%.
 - De belangrijkste CO₂-emissies binnen vervoer, eigen wagenpark, zijn het benzineverbruik van leaseauto's (34%), gevolgd door het dieselverbruik van bedrijfswagens (27%) en het

elektriciteitsverbruik voor elektrische leaseauto's (4%). Brandstofverbruik van auto's van werknemers (gedeclareerde kilometers) draagt met 0,5% bij aan de totale bruto CO₂-emissies.

- De belangrijkste CO₂-emissies voor de gebouwen worden veroorzaakt door het aardgasverbruik (7%) en warmteverbruik (0,5%). Beide zijn nodig voor het verwarmen van de kantoren. Het elektriciteitsverbruik voor installaties, apparatuur en verlichting draagt met 22% bij aan de totale bruto CO₂-emissies.

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 2021 tot en met 2024 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.



Samengevat, de volgende conclusies kunnen worden getrokken:

- De bruto CO₂-emissies zijn in de periode 2021-2024 met 33% gedaald, van 4.312 ton in 2021 naar 2.872 ton in 2024. De netto CO₂-emissies zijn zelfs met 43% afgenomen, van 4.312 ton naar 2.437 ton, dankzij het gebruik van groene stroom in 2024.
- De bruto CO₂-emissies zijn gedaald in alle scopes tussen 2021 en 2024: Scope 1 daalde met -38%, Scope 2 met -10%, en Scope 3 met -78%. De uitstoot buiten de scope (door het gebruik van groene stroom) is toegenomen tot -435 ton, wat heeft bijgedragen aan een verdere afname van de netto CO₂-emissies.

De belangrijkste verklaringen voor bovenstaande zijn:

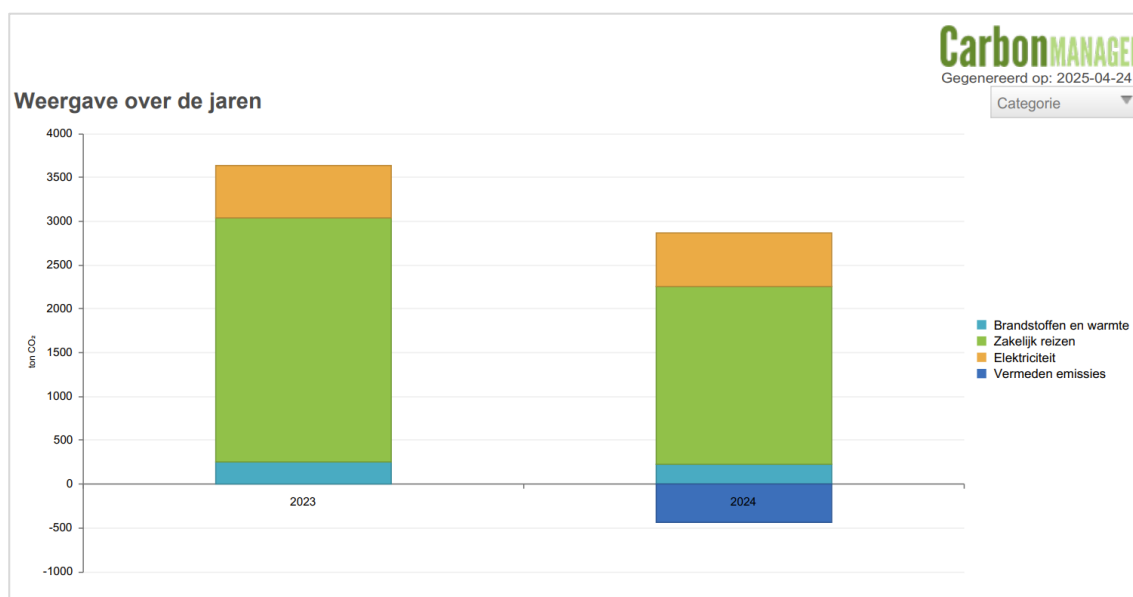
- Tussen 2021 en 2024 is er een significante afname in de CO₂-emissies van het zakelijk vervoer van Chubb (-36%). Deze daling is vooral toe te schrijven aan twee hoofdontwikkelingen: een afname in het aantal gereden kilometers (27%) en een duidelijke verschuiving van fossiel naar elektrisch vervoer, 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 64% ten opzichte van 2021. Deze daling is zichtbaar in alle energiebronnen: aardgas daalde van 316 ton naar 209 ton (-34%), stadswarmte van 52 ton naar 16 ton (-70%) en elektriciteit van 770 ton naar 618 ton (-20%). De belangrijkste oorzaak van deze daling is dat er minder gebouwen en daarmee minder vloeroppervlak in gebruik is ten opzichte van 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

Onderstaande figuur laat de historische CO₂-emissies zien voor de afgelopen 2 jaren.



Figuur 4. Historische emissies over de afgelopen 2 jaren.

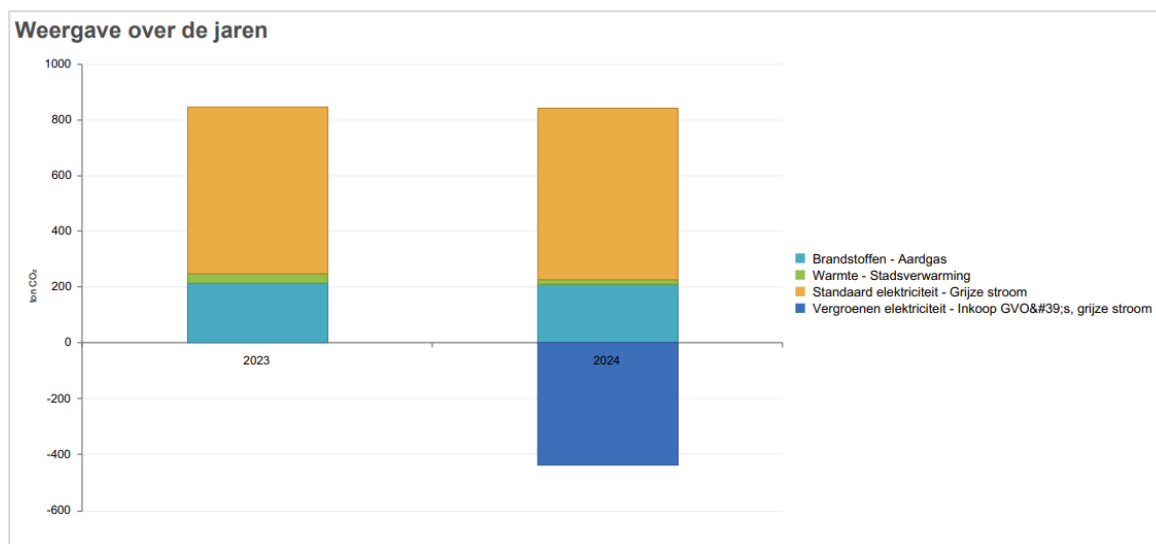
De analyse van de CO₂-footprint tussen 2023 en 2024 laat zien dat de bruto CO₂-emissies met 21% zijn gedaald (van 3.634 naar 2.872 ton CO₂-eq). Deze afname komt vooral door een sterke daling in Scope 1-emissies (-28,6%), met name veroorzaakt door minder gebruik van dieselvoertuigen en leaseauto's, en door de forse afname van stadsverwarming binnen Scope 2 (-57,6%).

Hoewel het elektriciteitsverbruik binnen Scope 2 iets is toegenomen (+3,2%) en het aantal elektrische leaseauto's flink groeide (+440,7%), bleef de stijging in deze categorie relatief beperkt.

Dankzij de inkoop van garanties van oorsprong (GVO's) voor elektriciteit in 2024 (-434,98 ton CO₂-eq) zijn er voor het eerst ook vermeden emissies geregistreerd. Hierdoor is de netto CO₂-uitstoot met maar liefst 32,95% gedaald.

1.1.1 Analyse Gebouwen

Onderstaande figuur laat de historische CO₂-emissies voor gebouwen zien voor de afgelopen 2 jaren.



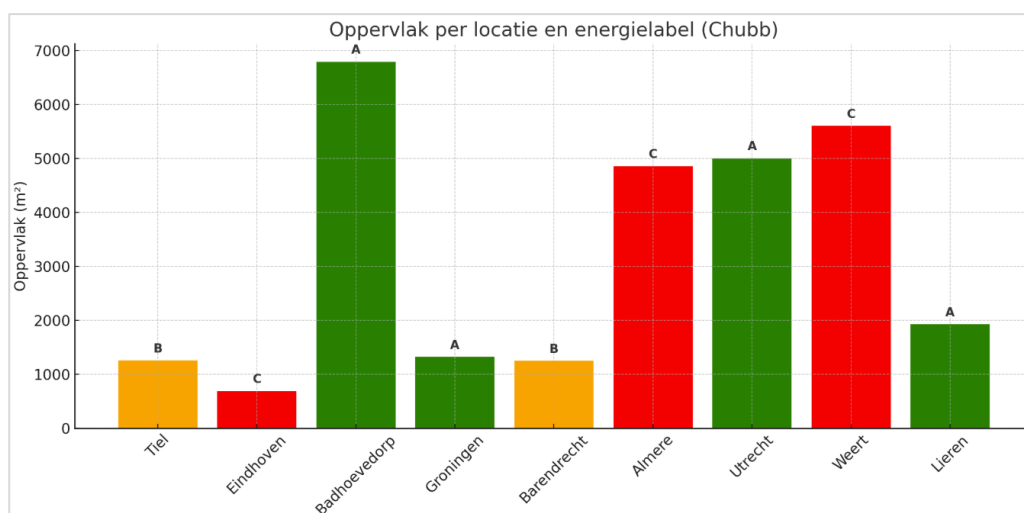
Figuur 5. Historische emissies gebouwen over de afgelopen 2 jaar.

In 2024 heeft onze organisatie een belangrijke stap gezet richting verduurzaming van haar gebouwen. De netto CO₂-uitstoot is teruggebracht van 847 naar 408 ton CO₂-eq - een reductie van ruim 51%. Deze sterke daling is voornamelijk te danken aan de volledige vergroening van de elektriciteit via de inkoop van GVO's. Het aardgasverbruik daalde licht, en ook het gebruik van stadswarmte nam met 58% af.

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:

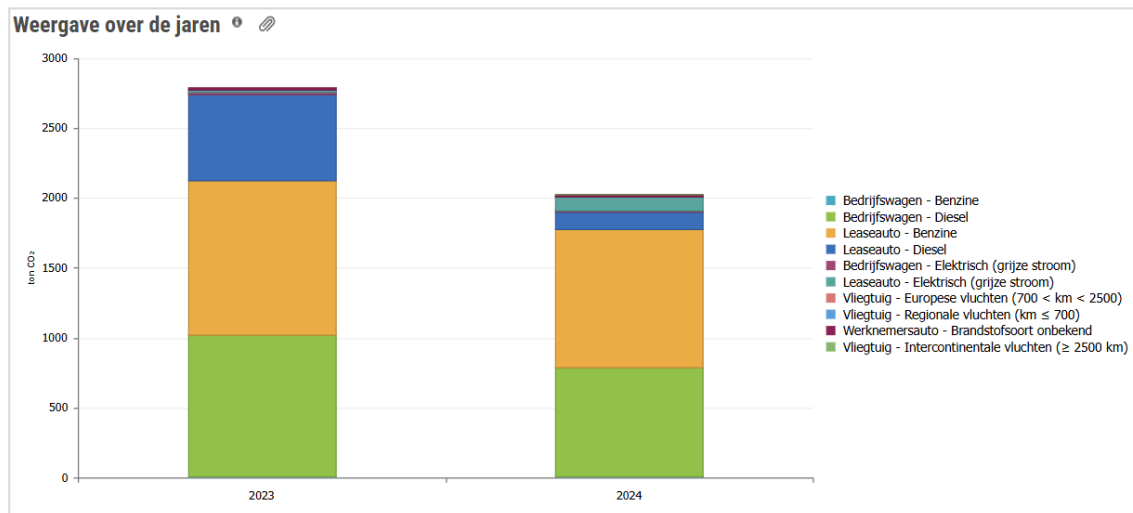
- Locaties met energielabel A (groen): Badhoevedorp, Groningen, Utrecht en Lieren. Deze vier panden vertegenwoordigen een groot deel van het totaaloppervlak, met name Badhoevedorp (>6.500 m²) en Utrecht.
- Locaties met label B (oranje): Tiel en Barendrecht. Beide locaties zijn relatief klein, maar kunnen 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 6. Energielabel per locatie.

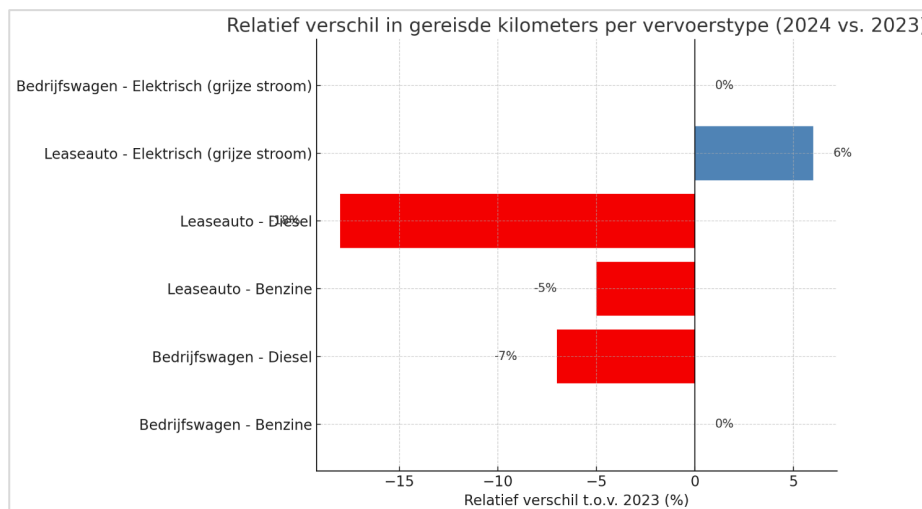
1.1.2 Analyse vervoer

Onderstaande figuur laat de historische CO₂-emissies voor het zakelijk vervoer zien voor de afgelopen 2 jaren.



In 2024 is de CO₂-uitstoot door mobiliteit binnen onze organisatie aanzienlijk gedaald. Waar in 2023 nog ruim 2.700 ton CO₂ werd uitgestoten, is dit in 2024 teruggebracht tot iets boven de 2.000 ton - een reductie van ongeveer 27%. Deze daling komt voort uit een combinatie van gedragsverandering (minder reizen) en een lichte verschuiving richting duurzamer vervoer.

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



Figuur 7. Relatieve verschil gereisde kilometers per voertuigtype.

Minder gereisde kilometers

In totaal werd er in 2024 23% minder gereisd dan in 2023. De afname is vooral zichtbaar bij:

- Leaseauto's op diesel: -18%
- Bedrijfswagens op diesel: -7%
- Leaseauto's op benzine: -5%

De CO₂-uitstoot van deze voertuigcategorieën is navenant afgenomen, wat bevestigt dat minder kilometers rijden een directe impact heeft gehad op de uitstoot.

Elektrisch vervoer in opkomst

Tegelijkertijd is er een lichte toename van 6% te zien in het aantal kilometers met leaseauto's op elektriciteit (grijze stroom). Hoewel deze bijdrage nog relatief klein is qua emissie-impact, wijst het wel op een beginnende trend richting elektrificatie van het wagenpark.

Minder vliegverkeer

Ook het vliegverkeer, vooral intercontinentaal, is duidelijk afgenomen. Dit heeft sterk bijgedragen aan de totale daling in mobiliteitsgerelateerde emissies.

.

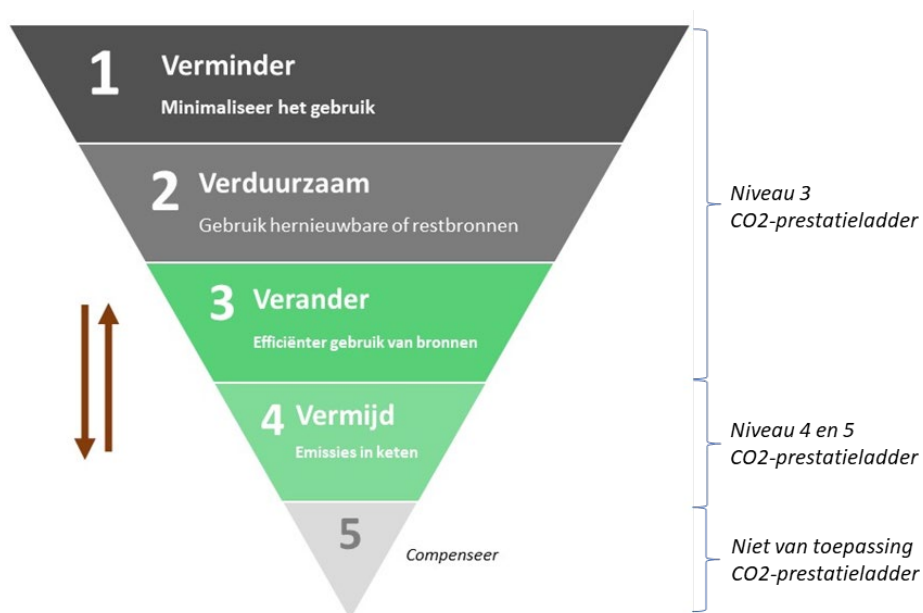
5 Strategie en doelstellingen

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

Figuur 9. CO₂-emissiereductiestrategie

1.2 Doelstellingen

1.2.1 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 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 vergroene stroom, door middel 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.

Tabel 4. 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 2024 laten zien dat Chubb goed op koers ligt richting haar klimaatdoelstellingen. De totale netto CO₂-uitstoot is in 2024 met 43% gedaald ten opzichte van het basisjaar. Daarmee is het doel voor 2030 (-42%) zelfs al overtroffen. Ook binnen scope 1 en scope 3 zijn aanzienlijke stappen gezet, met respectievelijk 38% en 78% reductie. Beide liggen daarmee ruim vóór op schema.

Binnen scope 2 (elektriciteit en warmte) is er met een reductie van 10% al vooruitgang geboekt, maar deze blijft nog achter op het tussendoel van -19% in 2025. Dit vraagt om extra inzet, met name door verdere verduurzaming van de ingekochte stroom.

De inkoop van groene stroom voor gebouwen is in 2024 gestegen naar 70%. Dat vormt een solide basis, maar om de doelstellingen van minimaal 80% in 2025 en 100% in 2030 te behalen, is verdere opschaling noodzakelijk.

Tabel 5. Overzicht voortgang doelstellingen per type emissie (t.o.v. 2021).

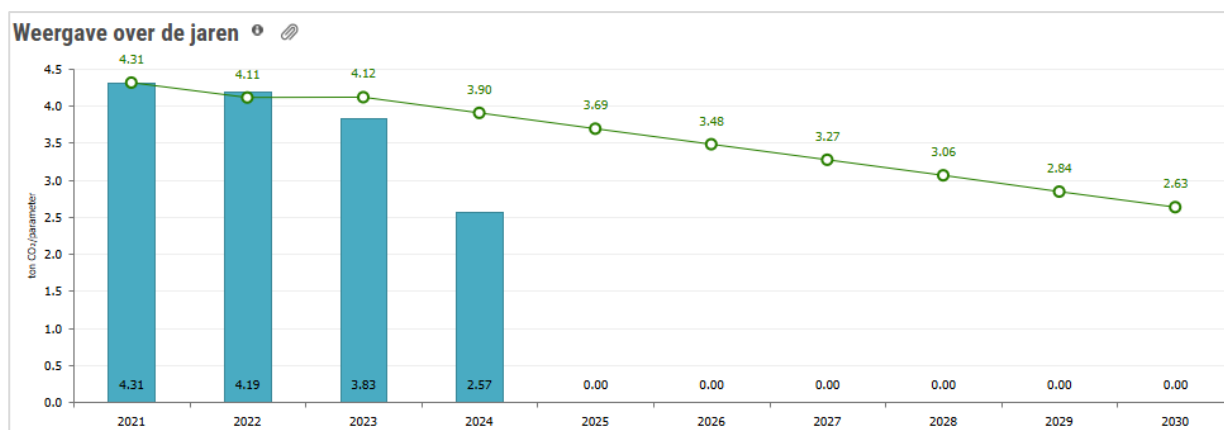
Behaalde reductie	2024	Doel 2025	Doel 2030
Scope 1	- 38%	- 19%	- 42%
Scope 2	- 10%*	- 19%	- 42%
Scope 3	- 78%	- 11%	- 25%
Totaal incl. groene stroom (netto)	- 43%	- 19%	- 42%
Inkoop groene stroom (gebouwen)	70%	Min. 80%	100%

*Hier is de inkoop van groene stroom niet meegerekend

5.3.2 Relatieve CO₂-emissies

De relatieve CO₂-uitstoot per FTE is de afgelopen jaren fors afgenomen. In 2021 bedroeg de uitstoot nog 4,31 ton CO₂ per medewerker. In 2024 is dit gedaald naar slechts 2,57 ton per FTE - een afname van ruim 40% in drie jaar tijd.

Deze daling laat zien dat de ingezette verduurzamingsmaatregelen effect hebben, zoals het terugdringen van fossiel energiegebruik, het vergroenen van elektriciteit en het verminderen van zakelijke mobiliteit. Opvallend is dat de uitstoot per FTE in 2024 al lager ligt dan het doel voor 2030, dat is vastgesteld op 2,63 ton. Daarmee is de organisatie niet alleen goed op koers, maar zelfs vooruit op haar eigen klimaatplanning. De komende jaren ligt de focus op het vasthouden van deze prestatie, ook als het aantal medewerkers groeit of activiteiten toenemen. Verdere verduurzaming kan dan bijdragen aan het structureel laag houden van de relatieve CO₂-uitstoot.



Figuur 10. 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%.

1.3 Analyse en prognose reductie komende jaren

Gebouwen zijn verantwoordelijk voor ongeveer 29% van de totale CO₂-uitstoot van Chubb. Omdat vrijwel alle panden worden gehuurd, ligt de focus op gedragsmaatregelen en energiebesparing. Dankzij een vernieuwd energiebesparingsactieplan en automatisering van dataverzameling is in 2024 al 70% van de uitstoot door elektriciteitsverbruik gereduceerd. Verwachte impact van aanvullende maatregelen ligt rond de 5-10% reductie in scope 1 en 2. De organisatie is daarmee goed op weg naar de doelstellingen van -19% in 2025 en -42% in 2030.

Vervoer veroorzaakt circa 71% van de totale CO₂-footprint, met name via brandstofverbruik (scope 1). Chubb zet in op elektrificatie van het wagenpark: meer dan 75% van de voertuigen wordt vervangen. De verwachte reductie in scope 1 ligt tussen de 50% en 60%, waarmee de doelen voor 2025 (-19%) en zelfs 2030 (-42%) ruimschoots binnen bereik zijn. Daarnaast wordt gewerkt aan geautomatiseerde dataverzameling voor consistente en efficiënte rapportage.