

CO₂-UITSTOOT INVENTARISATIE 2019

RIVA HOLDING B.V.

24-01-2020

CO₂-PRESTATIELADDER AMBITIENIVEAU 3



Inhoud

1. Bedrijfs- en rapportagegrenzen	3
1.1 Beschrijving van bedrijf	3
1.2 Verantwoordelijken.....	3
1.3 Rapportageperiode	3
1.4 Organisatorische grenzen.....	3
1.5 Rapportage grenzen	4
1.6 Verklaring van overeenstemming met ISO 14064-1	4
2. Emissie-inventarisatie 2019.....	5
2.1 Overzicht	5
2.2 Directe emissies.....	5
2.3 Indirecte emissies	5
2.4 Uitleg omtrent uitsluitingen van CO ₂ -uitstoot en -verwijdering	6
2.5 Selectie van referentiejaar	6
2.6 Kwantificeringsmethoden en conversiemethoden	6
2.7 Beschrijving van invloed van onzekerheden m.b.t. nauwkeurigheid van de emissiefactoren en verwijderingsfactoren	6
2.7 Onzekerheidsonderzoek en resultaten	7

1. Bedrijfs- en rapportagegrenzen

1.1 Beschrijving van bedrijf

Riva Holding omvat meerdere bedrijven, welke voorzien in het leveren van mobiliteitsoplossingen, waaronder autoverkoop, -financiering, -lease, -verzekeringen, -reparaties, laadoplossingen voor elektrisch vervoer en VIP-vervoer, als ook verduurzaming van eigen activiteiten en gebouwen, in de meest brede zin des woords.

1.2 Verantwoordelijken

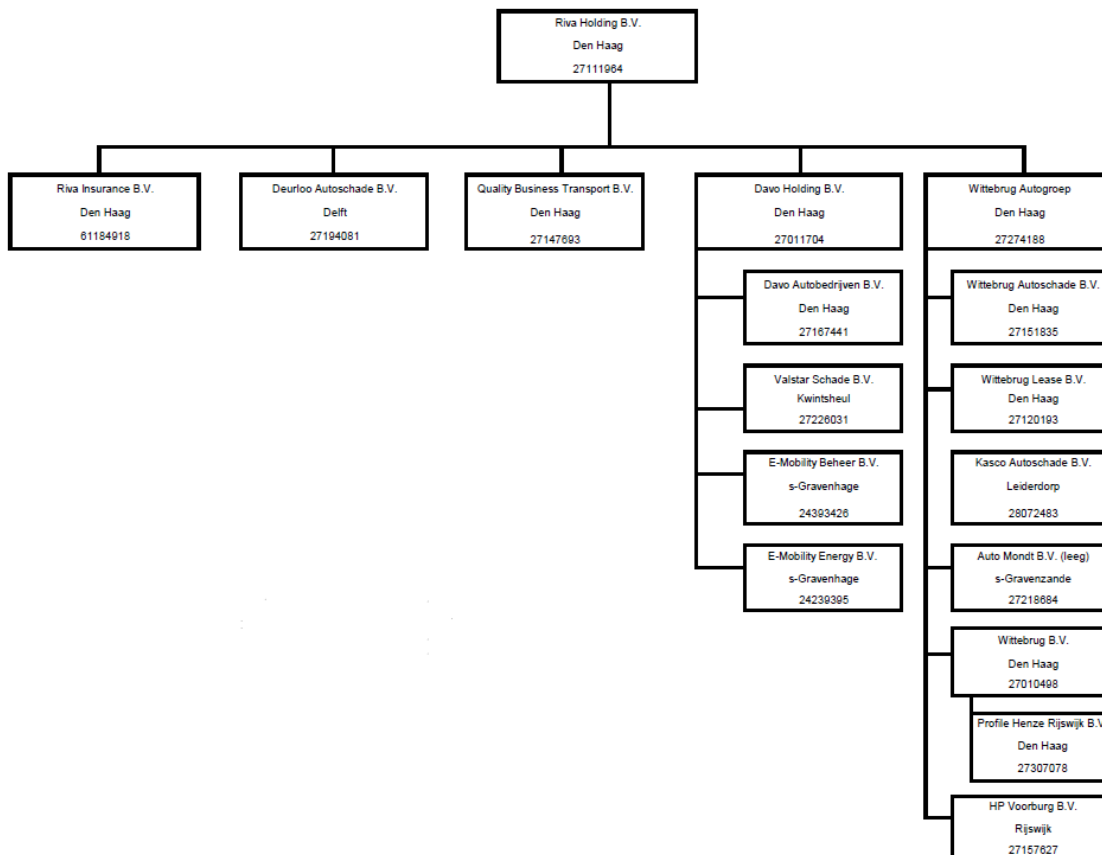
Het rapport is opgesteld door W. Donia, afstudeerder van de opleiding Technische Bedrijfskunde aan de Haagse Hogeschool. De verantwoordelijkheid ligt bij de directie van Riva Holding, in de persoon van A. Buikema en M. de Visser.

1.3 Rapportageperiode

Het rapport is opgesteld over de periode van 1 januari tot en met 31 december 2019. Aangezien dit het eerste jaar is dat de CO₂-uitstoot in kaart is gebracht, zal 2019 het referentiejaar zijn voor de toekomstige rapportages.

1.4 Organisatorische grenzen

Riva Holding wordt bepaald als boundary via GHG Protocol Methode. Hierbij is gebruik gemaakt van de control-methode. Dit omdat alle bedrijven 100% eigendom zijn van Riva Holding. Dit betekent ook gelijk dat Riva Holding controle heeft over alles wat zich afspeelt binnen alle dochterondernemingen. Hieronder is een organigram te zien waarin alle bedrijven genoemd staan die vallen onder de Riva Holding. Hierin is ook te zien wat de onderlinge relatie is tussen deze bedrijven.



Figuur 1: Organogram Riva Holding B.V.

1.5 Rapportage grenzen

Voor dit rapport is gekeken naar alle bedrijven die vallen onder de Riva Holding. Voor ambitieniveau 3 van de CO₂-prestatieladder dient gekeken te worden naar scope 1 en 2, zoals die zijn opgesteld door het Green House Gas Protocol. Dit houdt in dat gekeken is naar directe en indirecte emissies, door toedoen van het eigen wagenpark, elektra- en gasverbruik en zakelijk vliegverkeer. Hiervoor is enkel gekeken naar de CO₂-uitstoot, aangezien andere vormen van broeikasgassen niet van toepassing zijn.

1.6 Verklaring van overeenstemming met ISO 14064-1

Hierbij verklaart Riva Holding B.V. dit rapport te hebben opgesteld volgens de eisen die gesteld worden in NEN-ISO 14064-1:2019.

Eis	Beschrijving	Paragraaf
A	Beschrijving van bedrijf	1.1
B	Verantwoordelijken	1.2
C	Rapportage periode	1.3
D	Organisatorische grenzen	1.4
E	Rapportage grenzen	1.5
F	Directe emissies	2.2
G	Biogene CO ₂ -uitstoot en -verwijderingen	n.v.t.
H	Directe CO ₂ -verwijderingen	n.v.t.
I	Uitleg omtrent uitsluitingen van CO ₂ -uitstoot en -verwijdering	2.4
J	Indirecte emissies	2.3
K	Selectie van referentiejaar	2.5
L	Uitleg over veranderingen van referentiejaar en historische data	n.v.t.
M	Kwantificeringsmethoden	2.6
N	Toelichting op veranderingen t.o.v. voorgaande benaderingen van de CO ₂ -inventarisatie	n.v.t.
O	Emissiefactoren en verwijderingsfactoren	2.6
P	Beschrijving van invloed van onzekerheden m.b.t. nauwkeurigheid van de emissiefactoren en verwijderingsfactoren	2.7
Q	Onzekerheidsonderzoek en resultaten	2.7
R	Verklaring van overeenstemming met ISO 14064-1	1.6
S	Statement met betrekking tot verificatie van de emissie-inventaris	2.8
T	Gebruikte GWP-waardes en herkomst	n.v.t.

2. Emissie-inventarisatie 2019

2.1 Overzicht

TOTAAL	Hoeveelheid		CO2 emissiefactor		CO2 emissie in ton	Percentage
SCOPE 1 Directe emissies					878,83	23,29%
<i>Wagenpark</i>					878,83	23,29%
Benzine	188.518	liter	2,74	kg CO2 per liter	516,54	13,69%
Diesel	101.396	liter	3,23	kg CO2 per liter	327,51	8,68%
Elektrisch	12.780	kWh	0,649	kg CO2 per kWh	8,29	0,22%
Vrachtwagen (diesel)	50.000	km	0,529788	kg CO2 per km	26,490	0,70%
SCOPE 2 Indirecte emissies					2.895,40	76,71%
<i>Elektriciteit</i>					1.723,55	45,67%
Elektriciteit (Nederlandse GVO's)	20.769	kWh	0	kg CO2 per kWh	0	0,00%
Elektriciteit (buitenlandse GVO's)	2.655.696	kWh	0,649	kg CO2 per kWh	1.723,55	45,67%
Elektriciteit (zonnepanelen)	793.638	kWh	0	kg CO2 per kWh	0	0,00%
<i>Verwarming</i>					1.155,75	30,62%
Aardgas	611.507,00	Nm3	1,89	kg CO2 per Nm3	1.155,75	30,62%
<i>Zakelijk gebruik privé auto's</i>					1,28	0,03%
LPG	2.739	KM	0,221	kg CO2 per km	0,61	0,02%
Benzine	3.009	KM	0,224	kg CO2 per km	0,67	0,02%
<i>Vliegverkeer</i>					16,10	0,43%
Vliegreizen < 700 km	7.104	km	0,297	kg CO2 per km	2,11	0,06%
Vliegreizen 700 - 2.500 km	55.668	km	0,200	kg CO2 per km	11,13	0,29%
Vliegreizen > 2.500 km	19.460	km	0,147	kg CO2 per km	2,86	0,08%
TOTAAL					3.774,23	100%

Tabel 1: Overzicht CO₂-emissies Riva Holding B.V. over 2019

2.2 Directe emissies

De directe emissies komen enkel voort uit het gebruik van het eigen wagenpark. Hierbij zijn verschillende voertuigen te onderscheiden:

- Auto's van de zaak, verstrekt aan medewerkers
- Bestelbussen en opleggers
- Vrachtwagen

De brandstof die wordt gebruikt door het gehele wagenpark heeft een totale CO₂-uitstoot van 878,83 ton tot gevolg. Dit is 23,29% van het totaal.

2.3 Indirecte emissies

De indirecte emissies zijn op te delen in het elektriciteitsverbruik, het gasverbruik, en zakelijk vliegverkeer. Het totaal aan indirecte emissies is 2.895,40 ton aan CO₂, ofwel 76,71% van het totaal.

Elektriciteit

Riva Holding B.V. neemt groene stroom af, waarvan het merendeel uit het buitenland komt. Aangezien deze stroom niet voldoet aan de eisen die gesteld worden door SKAO, kan enkel de

Nederlandse groene stroom emissieloos genoemd worden. Dit is 0,776% van de totale stroom. De rest wordt derhalve als grijze stroom gezien.

Daarnaast is Riva Holding B.V. in het bezit van een aantal zonnepaneelparken welke stroom opwekken. Deze stroom wordt direct door bedrijven van Riva Holding B.V. verbruikt, maar is wel groene stroom en daarmee CO₂-vrij.

Gas

Riva Holding B.V. maakt op dit moment geen gebruik van duurzaam gas, enkel aardgas.

Zakelijk gebruik privé auto's

Hierbij is enkel informatie betreffende E-Mobility Energy te herleiden. Overige bedrijfsonderdelen worden daarom niet meegenomen in deze categorie.

Zakelijk vliegverkeer

Gedurende 2019 zijn een aantal vluchten gemaakt. Het totaal aantal kilometers hiervan bedraagt 28.232, met een uitstoot van 16,10 ton aan CO₂ tot gevolg. Dit is slechts 0,43% van het totaal.

2.4 Uitleg omtrent uitsluitingen van CO₂-uitstoot en -verwijdering

Zakelijk gebruik van privé auto's is in de CO₂-inventarisatie niet meegenomen. Dit is enkel voor één bedrijfsonderdeel, E-Mobility Energy, mogelijk geweest. Voor de overige bedrijfsonderdelen is dit niet inzichtelijk gemaakt. Dit komt doordat als een medewerker onder werktijd moet reizen, hij/zij een auto van de zaak kan gebruiken. Dit is ook de reden dat openbaar vervoer onder werktijd niet is meegenomen.

2.5 Selectie van referentiejaar

Aangezien dit de eerste rapportage betreft van CO₂-uitstoot binnen Riva Holding, is het niet mogelijk om een historisch referentiejaar aan te duiden. Het jaar 2019 zal in de toekomst gebruikt worden als referentiejaar.

2.6 Kwantificeringsmethoden en conversiemethoden

Er is gebruik gemaakt van ISO 14064-1, als mede het Handboek CO₂-prestatieladder 3.0 van SKAO. Daarnaast zijn conversiemethodes overgenomen van CO₂emissiefactoren.nl. Deze is gekozen aangezien deze mede wordt opgesteld door SKAO, welke verantwoordelijk is voor de CO₂-prestatieladder.

Om de uitstoot van de vrachtwagen te berekenen is een formule gebruikt, welke is opgesteld door TNO en het Centraal Bureau voor de Statistiek in opdracht van de EmissieRegistratie. De bepaling van de formule is terug te vinden in hun rapportage "Bottom-up berekening CO₂ vrachtwagens en trekkers". De formule is als volgt:

$$CO_2\text{-uitstoot (in gram per km)} = 13,25 * \text{"gewicht"} \text{ (in ton)} + 1,325 * \text{vermogen (in kW)}$$

2.7 Beschrijving van invloed van onzekerheden m.b.t. nauwkeurigheid van de emissiefactoren en verwijderingsfactoren

De tankbeurten met verleende brandstofpassen worden in het huidige systeem enkel geboekt op basis van de prijs. Daarom zijn er berekeningen gemaakt, die de onzekerheid van de berekende uitstoot toe laten nemen. Deze berekeningen en aannames zijn hieronder opgesomd.

- Via CBS zijn gemiddelde pompprijzen opgezocht voor 2019. Uit deze lijst is weer een gemiddelde genomen. Dit is voor zowel benzine als diesel gedaan. Voor elektrisch laden is

een gemiddelde prijs van 29 eurocent inclusief btw gekozen. Van deze prijzen is 21% belasting afgetrokken.

- Aangezien de auto's van medewerkers ook verkocht worden, kan het voorkomen dat medewerkers gedurende het jaar van voertuig wisselen. Er is aangenomen dat het brandstoftype op het moment van berekenen gedurende het hele jaar hetzelfde is.
- Brandstofkosten van de werkplaatsen zijn niet meegenomen, aangezien deze brandstof wordt doorbelast aan de klant en niet door Riva Holding B.V. wordt verbruikt.
- Medewerkers die worden voorzien met een zakelijke auto mogen hier ook privé mee rijden. Deze kilometers hoeven niet te worden toegerekend aan Riva Holding B.V., maar hiervoor is wel gekozen.
- Indien niet bekend is wat het brandstoftype van een tankbeurt was, is dit verveeld volgens de verdeling van wel inzichtelijke gegevens. Hiermee wordt getracht een zo realistisch mogelijk beeld te verkrijgen.
- De totale hoeveelheid brandstof wordt geëxtrapoleerd naar 12 maanden, op basis van gegevens van januari t/m oktober 2019.
- Elektra en gasverbruik komen voort uit meterstanden en/of gegevens van de leverancier. Indien nodig zijn deze gegevens geëxtrapoleerd naar de juiste periode.

2.7 Onzekerheidsonderzoek en resultaten

Er is getracht de onzekerheid tot een minimum te beperken. Aannames moesten echter gemaakt worden, omdat het huidige systeem niet kan voorzien in zuivere data. Gezien deze aannames is een kwantitatieve bepaling van de onzekerheid niet mogelijk.

De gekozen berekeningen en aannames leiden, ons inziens, tot een realistisch beeld. Systeemverbeteringen worden onderzocht om aannames te verminderen en zuivere data te verkrijgen voor volgende jaren.

2.15 Statement met betrekking tot verificatie van de emissie-inventaris

De emissie-inventaris is niet onafhankelijk gecontroleerd.