



# Carbon Footprint 1e helft 2024

(Referentiejaar 2018)

| Opgesteld door:  | Akkoord:  |
|--|---|
| I. Bangma<br> | P. Van der Ende<br> |

## 1. Inleiding

Binnen de Van der Ende Steel Protectors Group BV staat zowel interne als externe duurzaamheid hoog op de agenda. Interne duurzaamheid richt zich met name op het eigen huisvestingsbeleid, de bedrijfsprocessen en maatschappelijke betrokkenheid (het leveren van een bijdrage in maatschappelijke vraagstukken). Extern maken we onze klant bewust van een duurzame oplossing voor hun het conserveren en gedurende de exploitatie blijven we zoeken naar duurzame oplossingen voor bestaande installaties.

De carbon footprint is een onderdeel van duurzaamheid, zowel intern als extern. Het is een maatstaf voor de invloed van menselijke activiteit op het milieu uitgedrukt in de hoeveelheid broeikasgassen. Van der Ende Steel Protectors Group wil met deze carbon footprint inzicht krijgen en derden inzicht geven in het effect van haar activiteiten op de CO<sub>2</sub>-emissie.

### Rapportage

Deze carbon footprint is opgesteld over de 1<sup>e</sup> helft van het jaar 2024. In 2010 heeft Van der Ende voor het eerst de carbon footprint opgesteld, dit is het basisjaar. De onderneming is sinds die tijd behoorlijk gegroeid. Daarom is in 2020 besloten om 2018 als referentiejaar aan te houden. Deze rapportage is niet geverifieerd door een onafhankelijke instantie.

### Beleidsverklaring

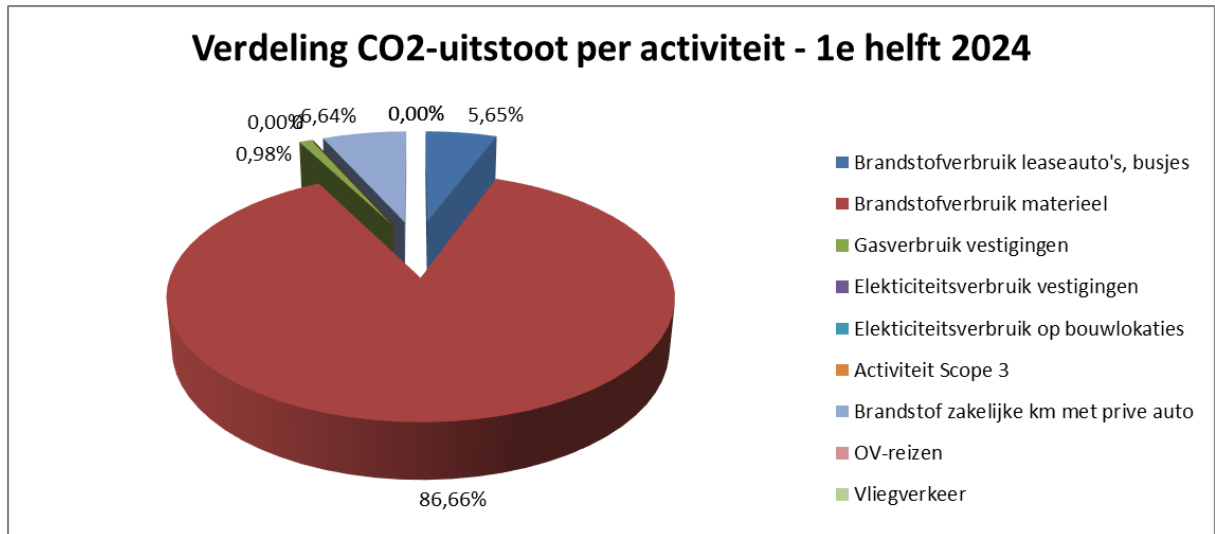
Binnen Van der Ende is een beleidsverklaring voor energiebesparing en CO<sub>2</sub>-reductie opgesteld. [Document 3.B.1 – Beleidsverklaring CO<sub>2</sub>-reductie].

## 2. Carbon footprint

Op basis van de diverse soorten CO<sub>2</sub>-emissies is de totale CO<sub>2</sub>-emissie (scope 1, 2 en 3 emissie conform ISO 14064:2019) voor de Van der Ende Steel Protectors Group berekend.

De totale CO<sub>2</sub>-emissie binnen Van der Ende Steel Protectors Group in de eerste helft van 2024 is gelijk aan 1066,0 ton CO<sub>2</sub>. Het grootste aandeel hierin, 86,7 %, is afkomstig van brandstofverbruik van het materieel. In onderstaande tabel is de totale CO<sub>2</sub>-emissie onderverdeeld naar de verschillende soorten weergegeven. Tevens is hierin de verdeling per FTE aangegeven.

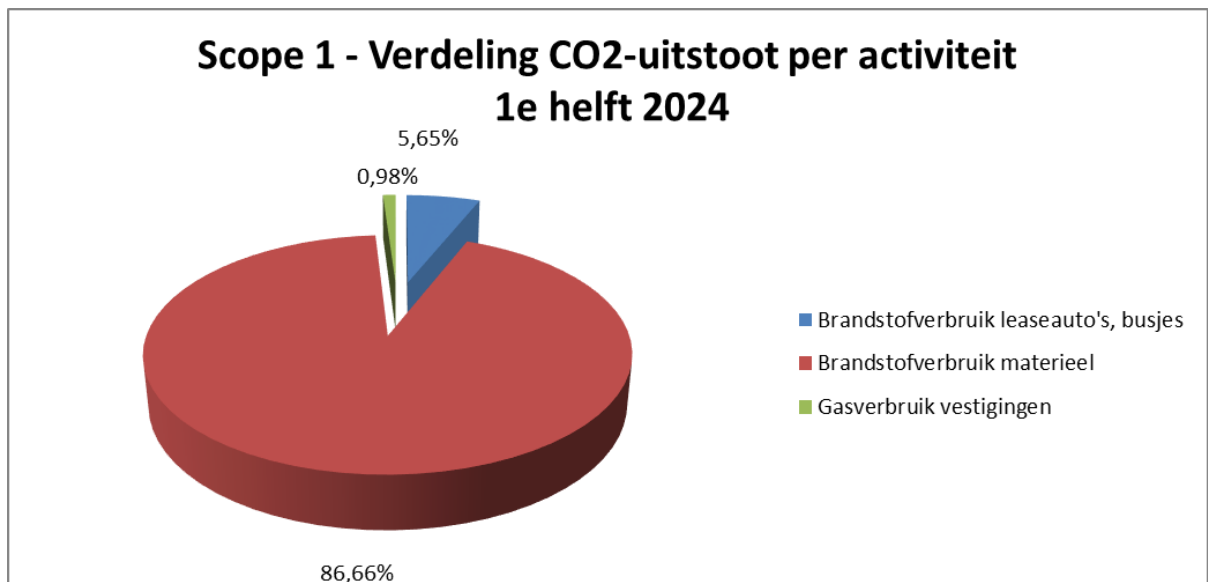
| CO <sub>2</sub> Uitstoot per activiteit | 1e helft 2024       |        |             |
|---|---------------------|--------|-------------|
|   | CO <sub>2</sub> ton | perc.  | Per FTE     |
| <b>Activiteit Scope 1</b>               |                     |        |             |
| Brandstofverbruik leaseauto's, busjes   | 60,19               | 5,65%  | 0,36        |
| Brandstofverbruik materieel             | 923,81              | 86,66% | 5,60        |
| Gasverbruik vestigingen                 | 10,40               | 0,98%  | 0,06        |
| Totaal scope 1                          | 994,40              |        | 6,03        |
| <b>Activiteit Scope 2</b>               |                     |        |             |
| Elekticiteitsverbruik vestigingen       | 0,00                | 0,00%  | 0,00        |
| Elekticiteitsverbruik op bouwlocaties   | 0,00                | 0,00%  | 0,00        |
| Elekticiteitsverbruik EV's laden        | 0,82                | 0,08%  | 0,00        |
| Totaal scope 2                          | 0,82                |        | 0,00        |
| <b>Activiteit Scope 3</b>               |                     |        |             |
| Brandstof zakelijke km met prive auto   | 70,81               | 6,64%  | 0,43        |
| OV-reizen                               | 0,00                | 0,00%  | 0,00        |
| Vliegverkeer                            | 0,00                | 0,00%  | 0,00        |
| Totaal scope 3                          | 70,81               |        | 0,43        |
| <b>Totaal</b>                           | <b>1066,03</b>      |        | <b>6,47</b> |



**Figuur 1: Verdeling CO2-emissies (scope 1, 2 en 3)**

## 2.1. Directe CO2-emissies (scope 1)

De directe CO<sub>2</sub>-emissie bestaan uit de emissies veroorzaakt door het brandstofverbruik van het eigen materieel, het brandstofverbruik van het eigen wagenpark, het gasverbruik. Het gasverbruik is in de totale CO<sub>2</sub>-emissie nauwelijks significant ten opzichte van voorgenoemde factoren.



**Figuur 1: CO<sub>2</sub>-emissie scope 1**

### Brandstofverbruik auto's

De totale CO<sub>2</sub>-emissie voor de eerste helft van 2024 van het brandstofverbruik eigen wagenpark is gelijk aan 60,2 ton CO<sub>2</sub>. Dit is gelijk aan 5,7 % van de gehele CO<sub>2</sub>-emissie die periode.

### Brandstofverbruik materieel

De CO<sub>2</sub>-emissie door het brandstofverbruik materieel voor de eerste helft van 2024 komt uit op 923,8 ton CO<sub>2</sub>. Dit is gelijk aan 86,7% van de gehele CO<sub>2</sub>-emissie die periode. De CO<sub>2</sub>-emissie door diesel verbruik materieel is bepaald aan de hand van de financiële administratie. Hier is gekeken hoeveel diesel er voor materieel is ingekocht.

### Gasverbruik

Het gas wordt op de vestiging in Barendrecht verbruikt voor de verwarming van het kantoor en de loods. Het gasverbruik is verantwoordelijk voor 10,4 ton CO<sub>2</sub>-emissie met 1,0 % van de totale CO<sub>2</sub>-emissie. Het gasverbruik is bepaald aan de hand van meter opnames en de jaarafrekening van de gasleverancier.

### Onderbouwing carbon footprint scope 1

De CO<sub>2</sub>-emissie door brandstoffen is berekend aan de hand van de volume-eenheden van de verbruikte brandstoffen. De brandstof verbruiken zijn bepaald o.b.v. de brandstofpassen en aangeleverd door de leasemaatschappij. Deze methode is inzichtelijk en transparant.

De leaseauto's worden tevens privé door de werknemers gebruikt. Deze beperking is niet in de inventarisatie doorgevoerd. Bij de CO<sub>2</sub>-emissieberekening is dus ook de CO<sub>2</sub>-emissie meegenomen veroorzaakt door privékilometers.

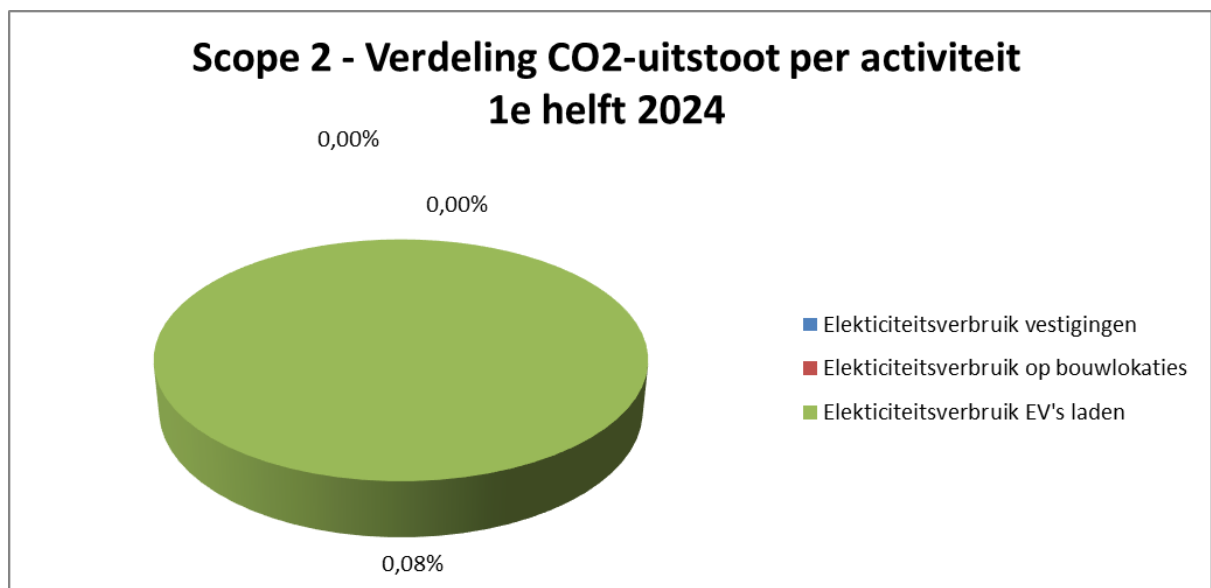
In de eerste helft van 2024 heeft de organisatie geen biomassa verbrand.

Binnen de rapportage zijn de CO<sub>2</sub>-emissie bronnen geïdentificeerd Koelvloeistoffen zijn uitgesloten in de berekening van de scope 1 emissies. Het binden of compenseren van scope 1 emissies heeft niet plaatsgevonden.

De carbon footprint van de eerste helft van 2024 is de 26e gerapporteerde periode. Wijzigingen in de geïnventariseerde emissies zijn niet aan de orde.

## 2.2. Indirecte CO<sub>2</sub>-emissies door energieopwekking (scope 2)

De indirecte CO<sub>2</sub>-emissies bestaan uit de emissies veroorzaakt door de inkoop van elektriciteit op de vestigingslocatie, elektriciteit verbruik projectlocaties en opladen van elektrische auto's (EV's).



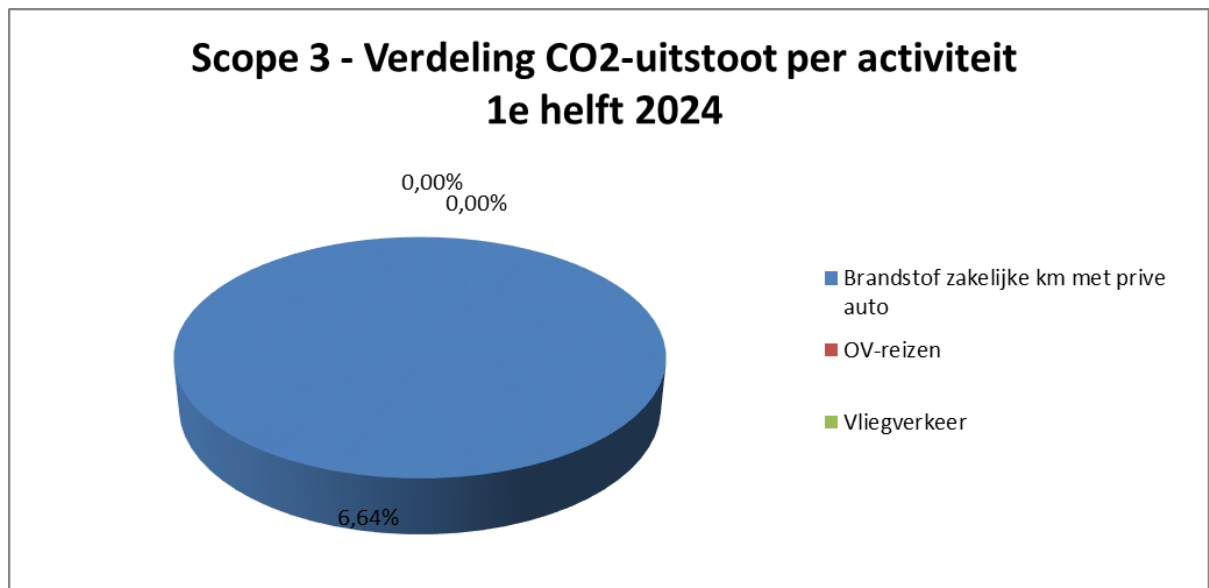
Doordat er volledig gebruik gemaakt wordt van groene stroom (met garantie van oorsprong) is de factor voor de CO<sub>2</sub>-emissie daarvan "0". Voor de elektriciteit ten behoeve van het opladen van EV's is er uitgegaan van de conversiefactor voor een mix tussen groene en grijze stroom. De CO<sub>2</sub>-emissie door het laden van EV's voor de eerste helft van 2024 komt uit op 0,82 ton CO<sub>2</sub>. Dit is gelijk aan 0,08% van de gehele CO<sub>2</sub>-emissie die periode. De uitstoot in scope 2 is daarmee een te verwaarlozen emissie factor op het geheel.

### Onderbouwing carbon footprint scope 2

Binnen de rapportage zijn de CO<sub>2</sub>-emissie geïdentificeerd. Geen van de bronnen zijn uitgesloten. Het binden of compenseren van scope 2 emissies heeft niet plaatsgevonden.

### 2.3. Overige indirecte CO<sub>2</sub>-emissies (scope 3)

De indirecte CO<sub>2</sub>-emissies in de keten bestaan uit de emissies veroorzaakt door het zakelijk reizen, zoals brandstofverbruik van zakelijk kilometers met privéauto's, gebruik van openbaar vervoer en de zakelijke vliegreizen.



**Figuur 3: CO<sub>2</sub>-emissie scope 3**

#### Brandstofverbruik zakelijke kilometers met privé auto

De totale CO<sub>2</sub>-emissie van het brandstofverbruik zakelijk verkeer privéauto in de eerste helft van 2024 is gelijk aan 70,8 ton CO<sub>2</sub>. Dit is gelijk aan 6,4 % van de gehele CO<sub>2</sub>- emissie van de organisatie. De benodigde gegevens in deze categorie zijn achterhaald aan de hand van de individuele maandelijkse KM-declaraties. Het aantal kilometers is bekend, maar niet met welke type auto ze gemaakt zijn. Van der Ende heeft o.b.v. een steekproef een gemiddelde verdeling bepaald van 15 % benzine-hybride auto's, 60% benzine en 25 % diesel aangedreven auto's. Op basis van de conversiefactor is de emissie bepaald.

#### OV reizen

In de eerste helft van 2024 zijn er geen zakelijke OV reizen gedeclareerd.

#### Vliegverkeer

In de eerste helft van 2024 heeft er geen vliegverkeer plaatsgevonden.

### 2.4. Overige emissies vanuit de ketenanalyse (scope 3)

Voor het bepalen van de meest materiële scope 3 emissies is er in 2023 een hernieuwde analyse uitgevoerd van de product markt combinatie. Op basis daarvan is de ketenanalyses straalgrit opnieuw vastgesteld als meest materiële emissie factor. Deze LCA is volledig geactualiseerd.

De uitwerking hiervan is opgenomen in het document 4.A.1. - ketenanalyse. Deze ketenanalyse is onafhankelijk gereviewed door een externe deskundige van 'De duurzame Adviseurs'.