



Carbon Footprint 2e helft 2015

(referentiejaar = 2010)

Opgesteld door:	Akkoord:
I. Bangma 	O. Van der Ende 

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 CO₂-problematiek.

Rapportage

Deze carbon footprint is opgesteld over de 2^e helft van het jaar 2015. In 2010 heeft Van der Ende voor het eerst de carbon footprint opgesteld, deze dient als referentiejaar. Deze rapportage is niet geverifieerd door een onafhankelijke instantie.

Beleidsverklaring

Binnen Van der Ende is een beleidsverklaring voor energiebesparing en CO₂-reductie opgesteld. [Document 3.B.1 – Beleidsverklaring CO₂-reductie].

2. CARBON FOOTPRINT

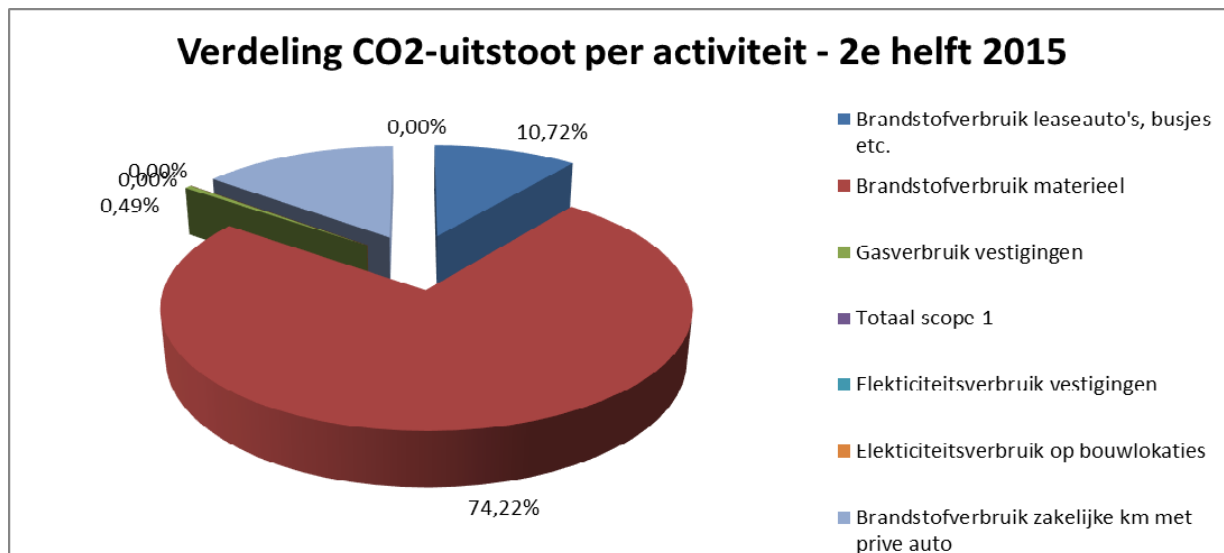
Op basis van de diverse soorten CO₂-emissies is de totale CO₂-emissie (scope 1 & 2 emissie conform ISO 14064) voor de Van der Ende Steel Protectors Group berekend.

De totale CO₂-emissie binnen Van der Ende Steel Protectors Group in de tweede helft van 2015 is gelijk aan 1095,95 ton CO₂. Het grootste aandeel hierin, 74,22 %, is afkomstig van brandstofverbruik van het materieel. In onderstaande tabel is de totale CO₂-emissie onderverdeeld naar de verschillende soorten weergegeven. Tevens is hierin de verdeling per FTE aangegeven.

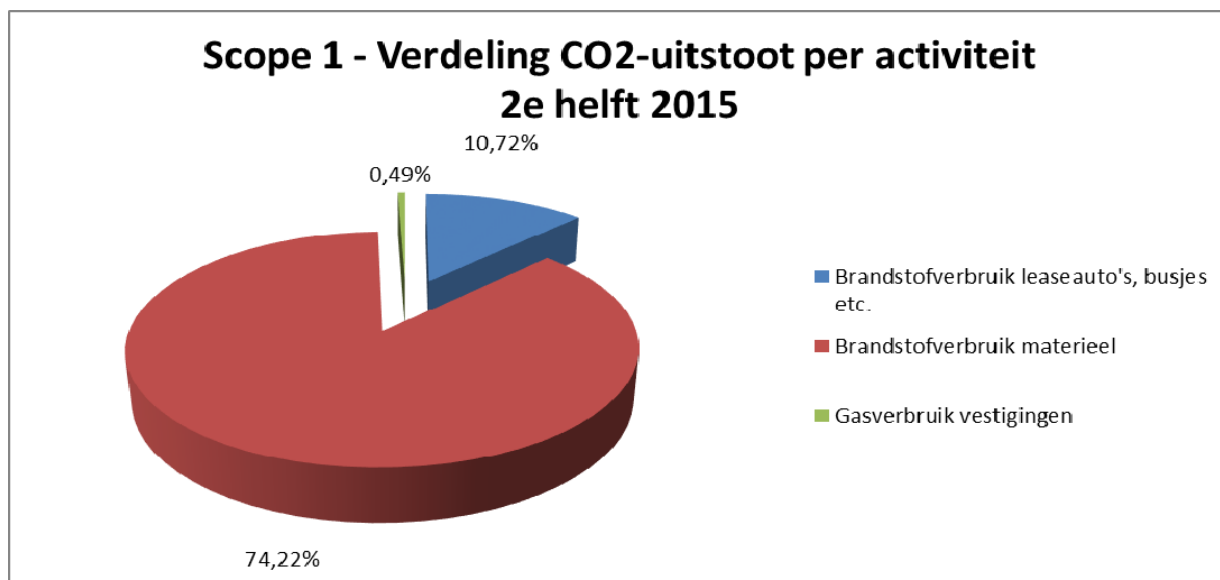
Activiteit	CO ₂ ton	perc.	Per FTE
Brandstofverbruik leaseauto's, busjes etc.	117,53	10,72%	0,93
Brandstofverbruik materieel	813,42	74,22%	6,40
Gasverbruik vestigingen	5,37	0,49%	0,04
Totaal scope 1	936,32		7,37
Elektriciteitsverbruik vestigingen	0,00	0,00%	0,00
Elektriciteitsverbruik op bouwlocaties	0,00	0,00%	0,00
Brandstofverbruik zakelijke kilometers met prive auto	159,63	14,57%	1,26
Vliegverkeer	0,00	0,00%	0,00
Totaal scope 2	159,63		1,26
Totaal	1095,95		8,63

2.1. Directe CO2-emissies (scope 1)

De directe CO2-emissie bestaan uit de emissies veroorzaakt door het brandstofverbruik van het eigen materieel, het brandstofverbruik van het eigen wagenpark, het gasverbruik en het brandstofverbruik van de zakelijke kilometers met privé auto's. Het elektriciteitsverbruik is in de totale CO2-emissie nauwelijks significant ten opzichte van voorgenoemde factoren.



Figuur 1: Directe CO2-emissies (scope 1 en 2)



Figuur 1: CO₂-emissie scope 1

Brandstofverbruik auto's

De totale CO₂-emissie voor 2015 van het brandstofverbruik eigen wagenpark is gelijk aan 234,3 ton CO₂. Dit is gelijk aan 10,7 % van de gehele CO₂-emissie in 2015. De verdelingen van de CO₂-emissie voor benzineauto's is iets kleiner (46%) als voor dieselauto's (54 %).

Brandstofverbruik materieel

De CO₂-emissie door het brandstofverbruik materieel wordt veroorzaakt door het verbruik van diesel. De CO₂-emissie door diesel verbruik materieel is bepaald aan de hand van de financiële administratie. Hier is gekeken hoeveel diesel er voor materieel is ingekocht. Het verbruik in deze categorie is verantwoordelijk voor 74,22 % van de gehele CO₂-emissie in de tweede helft van 2015.

Gasverbruik

Het gas wordt op de vestiging in Barendrecht verbruikt voor de verwarming van het kantoor en de loods. Het gasverbruik is verantwoordelijk voor 13,77 ton CO₂-emissie met 0,49 % van de totale CO₂-emissie. Het gasverbruik is bepaald aan de hand van meter opnames en de jaarafrekening van de gasleverancier.

Onderbouwing carbon footprint scope 1

De CO₂-emissie door brandstoffen is berekend aan de hand van de volume-eenheden van de verbruikte brandstoffen. De brandstof verbruiken zijn 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 CO₂-emissieberekening is dus ook de emissie meegenomen veroorzaakt door privékilometers.

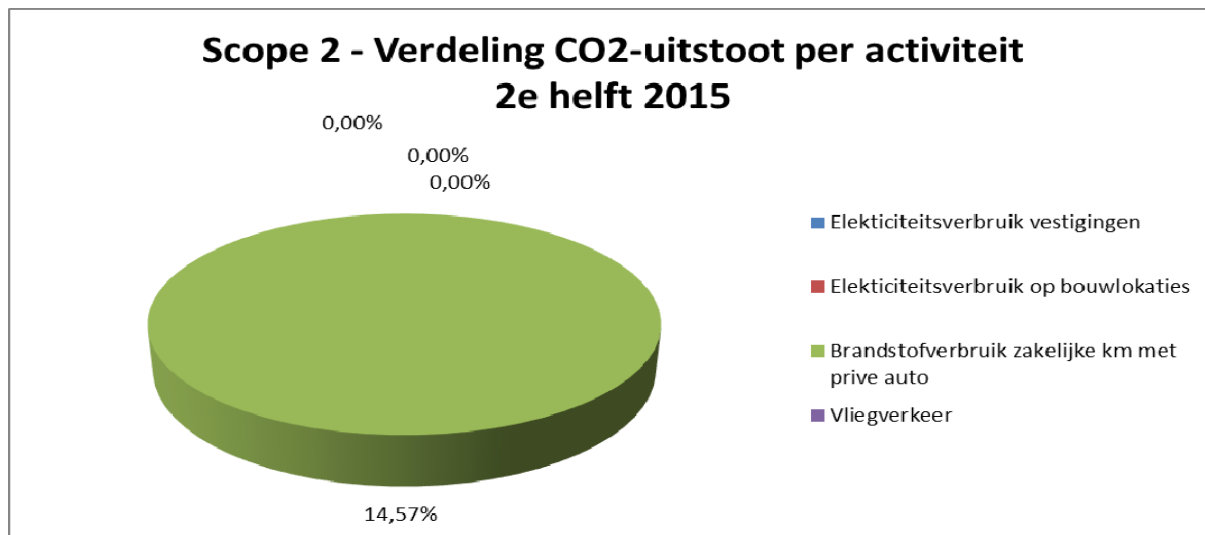
In de tweede helft van 2015 heeft de organisatie geen biomassa verbrand.

Binnen de rapportage zijn de CO₂-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 tweede helft van 2015 is de 11e gerapporteerde periode. Wijzigingen in de geïnventariseerde emissies zijn niet aan de orde. Tevens zijn geen wijzigingen in de analyse methode doorgevoerd t.o.v. de eerste helft 2015.

2.2. Indirecte CO₂-emissies door energieopwekking (scope 2)

De indirecte CO₂-emissies bestaan uit de emissies veroorzaakt door de inkoop van elektriciteit op de vestigingslocatie, zakelijk gebruik van privéauto's en zakelijke vliegreizen.



Figuur 2: CO₂-emissie scope 2

Elektriciteitsverbruik

Het elektriciteitsverbruik van de vestigingen resulteert niet in een CO₂-uitstoot omdat er gebruik gemaakt wordt van 100% gecertificeerde windenergie binnen de organisatie. Het elektriciteitsverbruik is gebaseerd op de maandelijkse afrekeningen van de leverancier.

Brandstofverbruik zakelijke kilometers met privé auto

De totale CO₂-emissie van het brandstofverbruik zakelijk verkeer privéauto in heel 2015 is gelijk aan 290,4 ton CO₂. Dit is gelijk aan 8,85 % van de gehele CO₂-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 een aanname gedaan van een verdeling van 65 % met diesel aangedreven auto's en 35 % met benzine aangedreven auto's. Op basis van de conversiefactor is de emissie bepaald.

Vliegverkeer

In de tweede helft van 2015 heeft er geen vliegverkeer plaatsgevonden.

Onderbouwing carbon footprint scope 2

Binnen de rapportage zijn de CO₂-emissie geïdentificeerd. Geen van de bronnen zijn uitgesloten. Het binden of compenseren van scope 2 emissies heeft niet plaatsgevonden.

2.3. Overige indirecte CO₂-emissies (scope 3)

Voor het bepalen van de scope 3 emissies zijn door DHV een tweetal ketenanalyses uitgevoerd van meest materiële emissies. Hiervoor is gekozen voor de volgende ketens:

- Straalgrit
- Coating

De uitwerking hiervan is opgenomen in het document 4.A.1. - ketenanalyse.