

mateco

YOUR BETTER WAY UP

Pittsburghstraat 1
3047 BL Rotterdam

Nevenvestigingen:

Eiffelstraat 11, 8013 RT, Zwolle

Vlothavenweg 8, 1013 BJ, Amsterdam

Doornhoek 3724, 5465 TA, Veghel

Scottweg 12, 4462 GS, Goes

Nusterweg 74, 6136 KV, Sittard

Pakketboot 7, 3991 CH, Houten

Ambachtsweg 10, 9563 TV, Ter Apelkanaal

Telefoon: 010-2081500

E-mail: info@mateco.nl

Website: www.mateco.nl



CO2-prestatieladder – Emissie-inventaris (3.A.1) 2023 H1

08-09-2023

Managing Director

M. Streppel

INHOUDSOPGAVE

| | |
|-----------------------------|---|
| Inleiding | 3 |
| 2. Berekeningsmethodiek | 5 |
| 3. CO2-footprint | 7 |
| 4. Analyse van de voortgang | 8 |

INLEIDING

mateco b.v. (verder te noemen mateco) heeft als opdrachtgevers bouw-, gevel, sloop-, schoonmaakbedrijven, RWS, installateurs, schilders, etc. Deze opdrachtgevers gebruiken steeds vaker de CO₂ prestatieladder als selectiecriteria bij haar leveranciers. Deze opdrachtgevers proberen hiermee haar leveranciers uit te dagen en te stimuleren om de eigen CO₂ uitstoot te reduceren. Met dit als gegeven ziet het bedrijf de CO₂ prestatieladder als kans voor de toekomst. Ook ziet mateco in deze CO₂ prestatieladder een mooie kans om haar steentje bij te dragen aan een beter milieu.

Door te zorgen voor een reductie in de CO₂-uitstoot en daarmee het verbruik van de fossiele brandstoffen te verlagen. De CO₂-prestatieladder stimuleert bedrijven om de eigen CO₂ uitstoot inzichtelijk te hebben en te reduceren. Sinds 16 maart 2011 heeft de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen het beheer en eigenaarschap van de CO₂-Prestatieladder overgenomen van ProRail." Als onderdeel van haar implementatie van de CO₂-Prestatieladder rapporteert mateco over haar CO₂-uitstoot, maatregelen en voortgang op de reductiedoelstellingen.

In dit rapport wordt de emissie inventaris van mateco weergegeven van het jaar 2023 H1.

Deze emissie-inventaris beschrijft de volgende aspecten

- Berekeningsmethodiek;
- CO₂-footprint;
- Analyse van de voortgang.

Dit rapport geeft inzicht in de herkomst van de GHG (Green House Gas Protocol) emissies, met daarin de verdeling naar directe en indirecte GHG-emissies. Het rapport zal geverifieerd worden door de certificerende instelling NCI tijdens de externe audit. Het rapport is uitgevoerd conform ISO-14064-1: 2018:

| 14064: paragraaf 9.3 | Omschrijving: | Paragraaf: |
|----------------------------|---|---|
| A | Beschrijving van de verslaggevende organisatie | Inleiding |
| B | Persoon of entiteit die verantwoordelijk | Inleiding |
| C | Rapportage periode | Inleiding |
| D | Documentatie van organisatiegrenzen | Inleiding |
| E | Documentatie van organisatiegrenzen inclusief het definiëren van significante emissies | Document Energiebeoordeling |
| F | Directe uitstoot van broeikasgassen, apart gekwantificeerd voor: CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, NF ₃ , SF ₆ en andere groepen (HFK's, PFK's, enz.) In ton CO ₂ e | H3. CO ₂ -footprint Excel 3.A.1 Emissie Inventaris |
| G | een beschrijving van hoe biogene CO ₂ -uitstoot en verwijderingen worden behandeld in de Broeikasgassen (BKG)-inventaris en de relevante biogene CO ₂ -emissies en verwijderingen afzonderlijk gekwantificeerd in tonnen CO ₂ e | H2. Berekeningsmethodiek H3. CO ₂ -footprint Excel 3.A.1 Emissie Inventaris |
| H | Directe CO ₂ uitstoot (scope 1) | H3. CO ₂ -footprint Excel 3.A.1 Emissie Inventaris |
| I | Uitsluitingen | H2. Berekeningsmethodiek 2.5 Uitsluitingen |
| J | Indirecte CO ₂ uitstoot (scope 2) | H3. CO ₂ -footprint Excel 3.A.1 Emissie Inventaris |
| K | het geselecteerde historische basisjaar en de Broeikasgassen (BKG)-inventaris op het basisjaar | H2. Berekeningsmethodiek 2.4 Herberekening basisjaar & historische gegevens |
| L | uitleg van elke wijziging in het basisjaar of andere historische broeikasgasgegevens of categorisering en elke herberekening van het basisjaar of ander historisch BKG-inventaris en documentatie van eventuele beperkingen op de vergelijkbaarheid als gevolg van een dergelijke herberekening | H2. Berekeningsmethodiek 2.4 Herberekening basisjaar & historische gegevens |
| M | verwijzing naar of beschrijving van kwantificeringsbenaderingen, inclusief redenen voor hun selectie | H2. Berekeningsmethodiek 2.1 Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren H3. CO ₂ -footprint |
| N | uitleg van eventuele wijzigingen in eerder gebruikte kwantificeringsbenaderingen | H2. Berekeningsmethodiek 2.3 Wijzigingen berekeningsmethodiek |
| O | verwijzing naar, of documentatie van, gebruikte broeikasgasemissie- of verwijderingsfactoren | H2. Berekeningsmethodiek 2.1 Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren H3. CO ₂ -footprint |
| P | beschrijving van de impact van onzekerheden op de nauwkeurigheid van de Broeikasgasemissies en verwijderingsgegevens per categorie | H2. Berekeningsmethodiek 2.8 Onzekerheden |
| Q | beschrijving en resultaten van onzekerheidstests | H2. Berekeningsmethodiek 2.8 Onzekerheden |
| R | een verklaring dat het broeikasgasrapport is opgesteld in overeenstemming met dit document | Inleiding |
| S | een toelichting waarin wordt beschreven of de Broeikasgassen (BKG)-inventaris, het rapport of de verklaring dat is geweest geverifieerd, inclusief het type verificatie en het bereikte niveau van zekerheid | Inleiding |
| T | de Global Warming Potential (GWP)-waarden die in de berekening zijn gebruikt, evenals de bron. Als de Global Warming Potential (GWP)-waarden niet overgenomen uit het laatste IPCC-rapport, vermeld de emissiefactoren of de database referentie gebruikt in de berekening, evenals hun bron. (GWP: Het is een maatstaf die het opwarmingsvermogen van een broeikasgas aangeeft vergeleken met dat van koolstofdioxide (CO ₂) ofwel CO ₂ emissiefactoren. | H2. Berekeningsmethodiek 2.1 Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren |

2. BEREKENINGSMETHODIEK

Het opstellen van de Emissie-inventaris is onderdeel van het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO2-prestatieladder is ingevoerd. Om deze reden is het meest recente Handboek (3.1) CO2-prestatieladder zoals uitgegeven door de Stichting Klimaatneutraal Aanbesteden & Ondernemen (SKAO) leidend binnen de berekeningsmethodiek.

2.1 Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren

Het meest recente Handboek CO2-prestatieladder zoals uitgegeven door de SKAO vormt de basis voor de berekeningen. De emissiefactoren zoals genoemd op de website worden aangehouden. Voor een lijst met gebruikte conversiefactoren zie de website www.co2emissiefactoren.nl 2023 Lijst CO2-emissiefactoren.

Het gebruik van Diesel, benzine en AdBlue zijn overgenomen van de facturen en leveringsoverzichten van de toeleveranciers. Het gebruik van elektra en gas is uit het online-platform van Eneco gehaald.

2.2 Berekening/ allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel

In 2023 H1 was er geen sprake van projecten met gunningsvoordeel.

2.3 Wijzigingen berekeningsmethodiek

T.o.v. 2022 zijn er een aantal emissiefactoren aangepast zoals vermeld in de Emissiefactoren lijst 2023, namelijk:

Gas: 2079

Diesel: 3256

Benzine: 2821

2.4 Herberekening basisjaar & historische gegevens

Het basisjaar is niet herrekend.

2.5 Uitsluitingen

Gasflessen en koelmiddelen worden bij mateco B.V. in zeer kleine hoeveelheden gebruikt, hierdoor zijn deze gassen en koelmiddelen uitgesloten in de emissie-inventaris. Er zijn geen overige uitsluitingen.

2.6 Opname van CO2

Er heeft in de afgelopen periode geen opname van CO2 plaatsgevonden binnen de bedrijfsactiviteiten.

2.7 Biomassa

Er is in 2023 H1 geen gebruik gemaakt van biomassaverbranding.

2.8 Onzekerheden

Alle resultaten moeten altijd geïnterpreteerd worden met een bepaalde onzekerheidsmarge. Op basis van de gegevens zoals in dit rapport weergegeven, kan er echter gesteld worden dat deze marges in de loop der tijd minder zullen worden. In de toekomst zullen de cijfers nauwkeuriger zijn door een aangepaste meetmethode. Bij het opstellen van de emissie inventaris gaan we uit van een onzekerheid die kleiner is dan 5% van de volledige CO₂-uitstoot van mateco B.V. totaal.

mateco B.V. blijft actief op de markt haar diensten aanbieden. Afhankelijk van de hoeveelheid opdrachten en de grootte daarvan zal een omzetvermeerdering een kantelpunt kunnen zijn in de CO₂ reductie.

3. CO2-FOOTPRINT

Het basisjaar is 2018

De CO2-footprint van 2023 H1

| | | | | H1 2023 |
|---|---------|----------------|-----------------|---------------------|
| Scope 1 | omvang | eenheid | conversiefactor | ton CO ₂ |
| Gasverbruik | 41.130 | m ³ | 2.079 | 85,51 |
| Brandstofverbruik leaseauto's (diesel) | 5.745 | liters | 3.256 | 18,71 |
| Brandstofverbruik leaseauto's (CNG) | | kilo | | 0,00 |
| Brandstofverbruik leaseauto's (benzine) | 29.768 | liters | 2.821 | 83,98 |
| Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen (diesel) | 616.470 | liters | 3.256 | 2.007,23 |
| Adblue | 16.045 | liters | 260 | 4,17 |
| Stadswarmte | | GJ | | 0,00 |
| Totaal scope 1 | | | | 2.200 |
| Scope 2 | omvang | eenheid | conversiefactor | ton CO ₂ |
| Elektraverbruik - grijs | 0 | kWh | 456 | 0,00 |
| Elektraverbruik - groen | 433.099 | kWh | 0 | 0,00 |
| Elektraverbruik leaseauto's | 0 | kWh | 0 | 0,00 |
| Zakelijke km priveauto's (diesel) | 0 | km's | n.v.t. | 0,00 |
| Zakelijke km priveauto's (CNG) | 0 | km's | n.v.t. | 0,00 |
| Zakelijke km priveauto's (benzine) | 0 | km's | n.v.t. | 0,00 |
| Brandstofverbruik huur (diesel) | 0 | liters | n.v.t. | 0,00 |
| Brandstofverbruik huur (CNG) | 0 | liters | n.v.t. | 0,00 |
| Brandstofverbruik huur (benzine) | 0 | liters | n.v.t. | 0,00 |
| Vliegreizen < 700 | 0 | km's | n.v.t. | 0,00 |
| Vliegreizen 700 - 2500 | 0 | km's | n.v.t. | 0,00 |
| Vliegreizen > 2500 | 0 | km's | n.v.t. | 0,00 |
| Totaal scope 2 | | | | 0 |
| Totaal scope 1 en 2 | | | | 2.200 |
| | | | | uren 219.024 |
| Scope 3 | omvang | eenheid | conversiefactor | ton CO ₂ |
| Papierverbruik | 0 | kg | 1.300 | 0,00 |
| Treinkilometers | 0 | km's | 65 | 0,00 |
| Waterverbruik | 0 | liter | 0,34 | 0,00 |
| Afval | 0 | kg | 1.687 | 0,00 |
| Totaal scope 3 | | | | 0 |
| Totaal scope 1, 2 en 3 | | | | 2.200 |

4. ANALYSE VAN DE VOORTGANG

In het jaar **2018** (basisjaar) bedroeg de CO₂-footprint van mateco **4.128 ton CO₂**.

In het jaar **2019** bedroeg de CO₂-footprint van mateco **4.665 ton CO₂**.

Als we naar de verdeling kijken, dan is te zien dat 84,3% afkomstig is van gereden kilometers. 68,7% wordt uitgestoten door vrachtwagens, 11,6% door service- en bedrijfswagens en 4% door woon- en werkverkeer. Circa 15,6% van de CO₂-uitstoot is afkomstig van de 6 bedrijfspanden. Om de CO₂-uitstoot significant te kunnen verlagen zal de focus dus moeten liggen op de uitstoot door vrachtwagens en de service- en bedrijfswagens.

In **2020** is de CO₂-emissie dus **gedaald met 20,1% t.o.v. 2019 naar 3.728 ton CO₂**. Het elektriciteitsverbruik grijze stroom is naar 0%, omdat er vanaf 2020 gebruik gemaakt wordt van Hollandse Wind van Eneco.

Vanaf 2020 wordt gebruik gemaakt van MAN TeleMatics® App, zodat de organisatie, maar ook de chauffeurs van de service- en vrachtwagens voertuig- en chauffeursoverzichten kunnen uitdraaien. Binnen het systeem is ook een analysetool welke informatie verstrekt over rijstijl, rijstandaard, standtijd en over de individuele chauffeurs.

In **2021** bedroeg de CO₂-footprint van mateco **3803 ton CO₂**. Dit is een stijging van 2,0% t.o.v. 2020. Als we kijken naar de uitstoot per gewerkt uur werd er in 2020 8671,86 gram CO₂ per gewerkt uur uitgestoten. In 2021 was dit 8126,07 gram CO₂ per gewerkt uur. Dit is een **reductie van 6,3% t.o.v. 2020** per gewerkt uur.

In **2022** was de totale CO₂-uitstoot van mateco **4206 ton CO₂**. Ook dit jaar is er in de totale uitstoot een verhoging te zien, namelijk 10,6%. Als we kijken naar de uitstoot per gewerkt uur is er in 2022 9464,61 gram CO₂ per gewerkt uur uitgestoten. Ook wanneer we 2022 gaan vergelijken met het basisjaar 2018, toen de uitstoot per gewerkt uur 9996,32 gram CO₂ was is er niet de reductie van 6% te zien. De **reductie in 2022 t.o.v. 2018 is namelijk 5,32%**.

De verklaring voor de vermindering in reductie is als volgt: het aantal liters diesel verbruikt door bedrijfsmiddelen is gestegen met 33,9%. Bijna 20% van deze stijging komt door de locatie Ter Apelkanaal die erbij gekomen is. De autohoogwerkers van deze locatie zorgen voor een stijging van 119.778 liter diesel wat gelijk staat aan een CO₂-uitstoot van 391 ton. Ook het dieselverbruik van de vrachtwagens is iets hoger dan in 2021. Dit is te verklaren door een hoger ziekteverzuim waardoor andere keuzes zijn gemaakt op gebied van logistiek. Door ziekte kon bijvoorbeeld op een bepaalde locatie de betreffende machine niet op tijd gereed gemaakt worden, denk hierbij aan keuren, onderhoud en schades oplossen. Hierdoor is gekozen voor een machine van een andere locatie wat resulteerde in meer kilometers.

In **2023 H1** bedroeg de CO₂-footprint van mateco **2200 ton CO₂**. Als we kijken naar de uitstoot per gewerkt uur werd er in 2018 9996,32 gram CO₂ per gewerkt uur uitgestoten. In 2023 H1 was dit 10.044,6 gram CO₂ per gewerkt uur. Dit is een **stijging van 0,5% t.o.v. 2018** per gewerkt uur.

Aan het eind van 2023 zal duidelijk zijn of de doelstelling behaald is of niet.