

## **1        Inleiding**

In het kader van het behalen van niveau 4 op de CO2-Prestatieladder voert de KoningGroep twee analyses uit van een GHG (Green House Gas) genererende keten. De dominantie analyse en de keten analyse. Dit document beschrijft beiden van de organisatie. Deze analyses zijn opgesteld door de KoningGroep met informatie en ondersteuning van collega's.

Het speelveld van de belanghebbende in de keten van de KoningGroep is hier vastgesteld en beschreven.

## **2 Dominantie analyse**

De KoningGroep dient deze analyse te kunnen overleggen waarin het laat zien dat haar meest belangrijke scope 3 emissie in het kaart heeft gebracht.

Deze emissies zijn in deze verslaglegging geïdentificeerd en op grove wijze gekwantificeerd.

### **2.1 Doelstelling**

Doel is om op basis van een grove berekening, te komen tot een rangorde van de meest materiele scope 2 emissiebronnen die tezamen de grootste (70-80%) bijdrage leveren aan totale scope 3 emissies van het bedrijf.

Dit door te letten op de volgende principes, zoals benoemd in Corporate Value Chain;

- relevantie
- completeren
- consistentie
- transparantie
- nauwkeurigheid

### **2.2 Beschrijving analyse**

We standaard schrijft voor tot het identificeren van de volgende relevante emissies

- omvang
- invloed
- risico
- stakeholders
- outsourcing
- overig

De rangorde dient aan te geven welke scope 3 emissies voor de KoningGroep meer en minder voor de hand liggen om een reductie aanpak voor te ontwikkelen. De berekende omvang van de scope 3 emissies dient bij de bepaling van de rangorde dan uiteraard het zwaarst gewogen te worden. In beperkte mate kan de rangorde vervolgens worden aangepast op grond van de overige 6 criteria.

Voorbeeld: Het heeft geen zin om CO<sub>2</sub>-reductie na te streven in een keten waar het bedrijf duidelijk geen enkele invloed op kan uitoefenen.

Naast bovenstaande criteria uit het GHG-protocol, worden de volgende 'overige' criteria ook van belang geacht:

- Aanvulling op bestaande kennis;
- Of de benodigde gegevens / informatie voorhanden zijn;
- Mogelijkheden voor emissiereductie.

### **2.3 Identificatie**

#### **2.3.1 Organisatorische grenzen**

Deze zijn beschreven in het document 'organisatie & grenzen'.

### **2.3.2 2 scope 3 categorieën**

## **2.4 Significante scope 3 analyse**

### **2.4.1 Upstream**

Onder deze categorie vallen de ingekochte goederen te scheiden in productie gerelateerd (A) en niet productie gerelateerd (B), zijnde

A

- verf / coatings
- grit
- diesel
- verbruiksartikelen

B

- kantoorartikelen
- energie kantoor

### **kapitaalgoederen**

Met betrekking tot kapitaal goederen wordt sinds enige jaren rekening gehouden met de milieuaspecten en de laatste vier/vijf jaren ook de energieaspecten. Echter deze goederen kennen vaak een levensduur van 10 tallen jaren. Invloed hierop is klein, zo niet onmogelijk.

### **brandstof en energie gerelateerde activiteiten**

Bij opdrachten wordt beoordeeld of het huren van materieel (nieuw) dit effectiever is dan het plaatsen van de eigen energiebronnen. (de generatoren / compressoren)

### **transport en distributie**

Ingehuurd transport is vooral van toepassing voor het aan en afvoeren van materieel naar de productielocatie, eventueel ook voor het aanleveren van te coaten materiaal op de eigen locatie.

### **gegenereerd afval (grit en verfafval)**

Afval wordt verzorgd door geselecteerde verwerkers. Deze geven inzicht, echter in geval van projecten worden de kosten naar de projecten geschreven.

### **zakentransport**

Dit betreft het eigen wagenpark. Invloed hierop is mogelijk, door te gaan carpoolen, overnachten etc.

### **geleasde bedrijfsgoederen**

Het merendeel van het wagenpark is in eigendom. Bij aanschaf wordt steeds weer de overweging gemaakt hoe hier mee om te gaan, afwegingen tussen zakelijk en economisch belang worden overwogen. Dit is moment en medewerker gebonden. Met betrekking tot woon/werk verkeer is dit in de zakelijke auto's meegenomen. Prive verkeer ten aanzien van woon/werk niet. Met prive auto's naar projecten toe is niet van toepassing.

## 2.4.2 Downstream

### transport

Ingehuurd transport is vooral van toepassing voor het aan en afvoeren van materieel naar de productielocatie, eventueel ook voor het aanleveren van te coaten materiaal op de eigen locatie.

Invloed op transport door derden wordt door ons beïnvloed door momenteel Euro 5 te monitoren en Euro 6 te wensen.

### verwerken van gekochte producten

inzicht 2016 - niet van toepassing

inzicht 2017

De werkzaamheden welke wij verrichten hebben terdege effect op brandstofverbruiken. Schepen welke voor onderhoud worden aangeboden en waarbij de huid voorzien wordt van een nieuwe conserveringslaag en/of voorzien van een antifouling hebben tot effect dat de huid schoon, wederom gladder is en aangekoekte algen verwijderd. Hierdoor worden energieverbruiken drastisch beperkt.

Ook als enige leverancier / verwerker van `propspeed heeft tot effect dat aangroei beperkt wordt en de stroomlijn, waarmee vervolgens brandstoffen bespaart worden, belangrijk verbeterd.

Kwantificering van de effecten is niet mogelijk, daar ons onbekend is, de frequentie van onderhoud, het aantal vaaruren (een stilliggend schip heeft meer aangroei), eigen onderhoud etc.

inzicht 2018

De werkzaamheden zijn vergelijkbaar met 2017. Wat nimmer meegenomen was bewustwording op hergebruik. Dit heeft vooral een indirect effect op CO2 reductie, maar de feitelijke reductie komt elders tot stand.

Glas wordt zorgvuldig verzameld en gerecycled;

Grit wordt hergebruikt, bij afvoer vervolgens verzameld en wederom voor gebruik beschikbaar gemaakt.

### gebruik van gekochte producten

niet van toepassing

### levensduur van de diensten

De levensduur van onze diensten is aan strenge garantiecriteriën verbonden. In geval de levensduur verlopen is, worden de producten (schepen / bruggen) over het algemeen opnieuw aangeboden aan de markt.

## 2.5 Kwalitatieve criteria

Voor ons zijn de volgende criteria relevant:

- belang voor de organisatie
- beïnvloedbaar

Op basis van de identificatie uit de voetafdruk blijkt dat het wagenpark substantieel

Datum : 08-04-2019    Dominantie en Keten analyse v6

---

verbruik heeft, maar ook feitelijk een van de weinige onderdelen van onze organisatie zijn waarop we invloed kunnen uitoefenen en dat andere factoren vooral bepaald worden door de projecten welke ons gegund worden, dit niet enkel naar project omvang maar ook naar de locatie waar de werkzaamheden uitgevoerd dienen te worden.

### **3 De ketenanalyse**

Een ketenanalyse houdt in dat van een bepaald product of dienst de CO<sub>2</sub> uitstoot wordt berekend van de gehele keten. Met de gehele keten wordt de gehele levenscyclus van het product bedoeld: van inwinning van de grondstof tot en met verwerking van afval (of recycling).

#### **3.1 De KoningGroep**

In het managementsysteem van de KoningGroep is het ontstaan van de KoningGroep beschreven. Relevante stakeholders hebben toegang tot deze informatie, danwel kunnen deze op aanvraag ontvangen.

Ontwikkeling binnen de KoningGroep mogen nooit ten koste gaan van de primaire doelstellingen van de organisatie. De KoningGroep heeft haar DNA beschreven, alsmede de etiketten en de merkwaaren van de organisatie en haar medewerkers.

#### **3.2 Doel van de ketenanalyse**

De belangrijkste doelstelling voor het uitvoeren van deze ketenanalyse is het identificeren van CO<sub>2</sub>-reductiekansen, het definiëren van reductiedoelstellingen en het monitoren van de voortgang. Op basis van het inzicht in de scope 3 emissies en de ketenanalyse zijn reductiedoelstellingen geformuleerd. Binnen het managementsysteem dat is ingevoerd wordt actief gemonitord op het reduceren van de scope 3 emissies. Het verstrekken van informatie aan partners binnen de eigen keten en sectorgenoten die onderdeel zijn van een vergelijkbare keten van activiteiten is hier nadrukkelijk onderdeel van.

De KoningGroep heeft (niet enkel op deze ketenanalyse) al meerdere stappen ondernomen om met partners het behalen van de reductiedoelstellingen te kunnen realiseren.

#### **3.3 Scope 3 emissies & keuze ketenanalyses**

De bedrijfsactiviteiten van de KoningGroep zijn onderdeel van een beperkte keten van activiteiten. Grondstoffen dienen te worden ingekocht. Materiaal en materieel is voor een belangrijk gedeelte in eigen bezit.

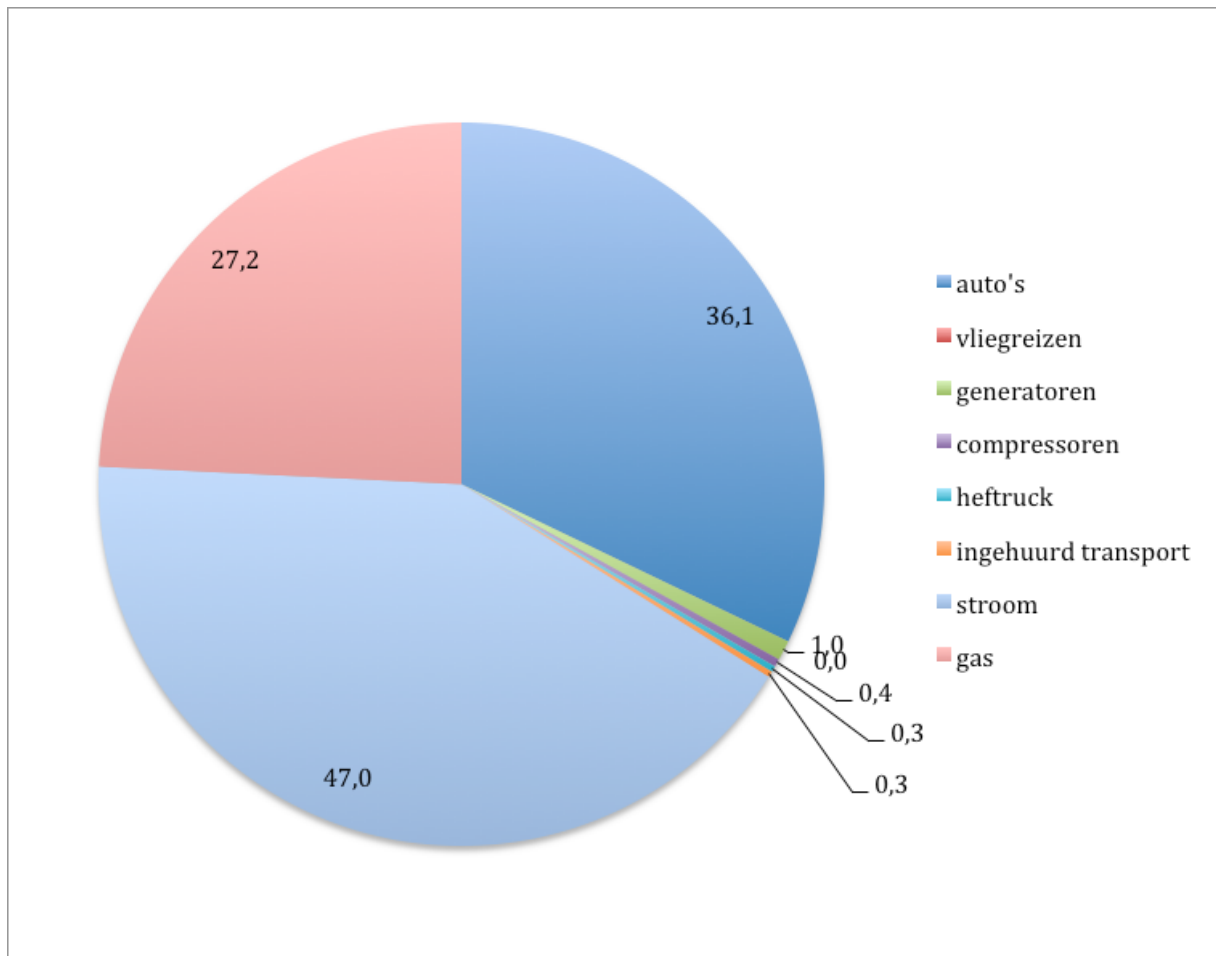
Grondstoffen welke worden ingekocht dienen eerst geproduceerd worden (upstream) en worden vervolgens getransporteerd, gebruik en verwerken van opgeleverde "producten" of "werken" ook gepaard met energiegebruik en emissies (downstream). Hierbij wordt de totale emissie in scope 3 voor het jaar 2015 geschat, waarbij het uitgangspunt is dat minimaal 80% van de uitstoot wordt meegenomen. Voor de volledige inventarisatie van de relevante scope 3 wordt verwezen naar de dominantieanalyse.

##### **3.3.1 Selectie ketens voor analyse**

De KoningGroep heeft conform de voorschriften van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 2.2 uit de top 2 een emissiebron moeten kiezen om een ketenanalyse van te doen.

Deze top 2 betreft:

1. Aangekochte brandstof ten behoeve van het eigen wagenpark
2. Aangekochte brandstof ten behoeve van generatoren en compressoren



Het eigen wagenpark heeft de grootste invloed op de CO2 uitstoot (36,1%) van de KoningGroep. Dit is al meerdere jaren gebleken uit de analyse welke de KoningGroep heeft uitgevoerd ten gevolge van het gecertificeerd zijn op niveau 3.

Derhalve is gekozen voor deze ketenanalyse. Om de ketenanalyse praktisch uitvoerbaar en bruikbaar te houden wordt gekozen voor het wagenpark in zijn geheel. Gezien het feit het merendeel van wagens in eigendom zijn, is de invloed op de keuze van het wagenpark is groot.

Een relatief kleine reductie zorgt voor een kleine maar ook constante besparing op de langere termijn.

Verder zijn er nog twee andere categorieën welke zal een substantieel nog van betekenis zijn

1. stroomverbruik op de hoofdlocatie (47,0 %)
2. gasverbruik op de hoofdlocatie (27,2 %)

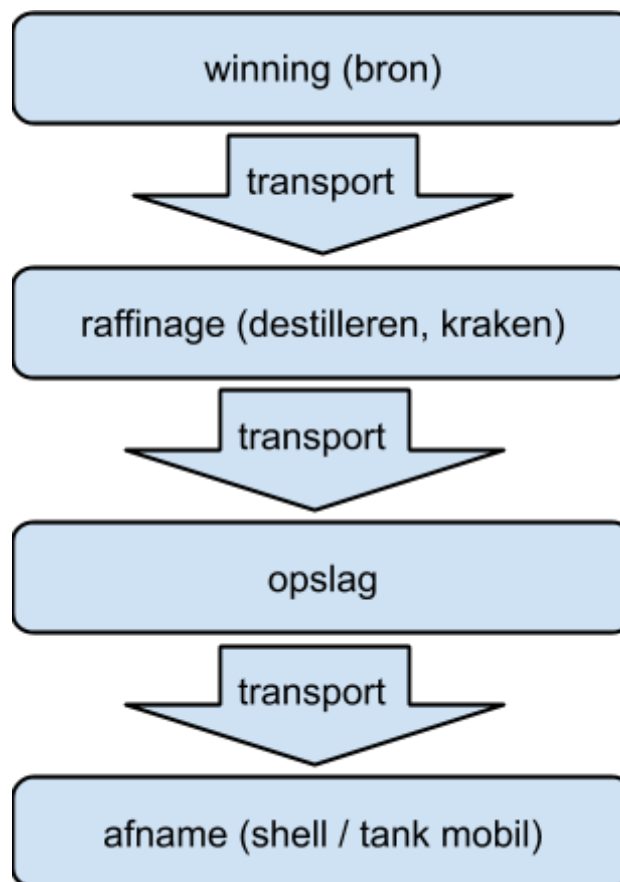
Alhoewel effect van stroomverbruik groter is dan het wagenpark is dit minder beïnvloedbaar, daar de installaties lange termijn investeringen zijn. Daarnaast is het verbruik sterk afhankelijk van het aangeboden werk. Wat overigens ook voor het wagenpark geldt.

### 3.3.2 Scope ketenanalyse

Deze ketenanalyse heeft betrekking op de meest materiële emissie categorie "brandstoffen". Uit de inventarisatie van scope 3 emissies blijkt dat brandstof voor het een grootste beïnvloedbare deel van de uitstoot in deze categorie zorgt.

### 3.3.3 Identificeren van schakels in de keten

In dit hoofdstuk worden de schakels in de keten in kaart gebracht. Onderstaand schema presenteert de schakels in de keten van brandstof voor de wagens.





### 3.4 CO2 uitstoot per schakel in de keten

In dit hoofdstuk wordt per schakel uit de keten de CO2 uitstoot berekend. Het gaat hierbij om de totale CO2 uitstoot over de gehele keten van het door de KoningGroep gebruikte brandstofverbruik.

categorie	conversiefactor	CO2 door derden op basis van het eigen reeele verbruik
winning / raffinage	30% geproduceerd per ltr	13,3 ton
distributie / transport	4% geproduceerd per ltr	1,8 ton

De eerste schakel van de keten is het winnen van de grondstof. De aardolie wordt op zee gewonnen door middel van boorplatformen of op het land, middels oppompen. Het omhoog halen van de aardolie kost veel energie en bij het opweken van de energie komt CO2 vrij. Dat zelfde geldt eveneens voor de raffinage en transport van de aardolie.

De gehanteerde conversiefactor is ontleend voor de winning, raffinage, distributie en transport vanuit gegevens verstrekt door Shell.

Het wagenpark van de KoningGroep tankt bij het shell tankstation, gelegen langs de vestiging van de KoningGroep te Oosterhout. Kortweg de buurman. Met betrekking tot tanken onderweg, indien noodzakelijk, tankt men met behulp van een tankpas van Mobil. Het geniet de nadrukkelijke voorkeur dit te beperken.

### 3.5 Conclusie en reductie

Over het algemeen kunnen we stellen dat de KoningGroep bewust is van het feit dat het eigen wagenpark niet de grootste, maar wel de grootste beïnvloedbare factor is in het realiseren van een reductie doelstelling.

Gesteld is dat men 2% per jaar brandstofbesparing wenst te realiseren.

Voor het jaar 2014 is dit niet gelukt. Het wagenpark is ten opzichte van 2011 uitgebreid en het aantal gereden km is gestegen.

In 2012 zijn we nadrukkelijker en gespecificeerder gaan meten. In geval derhalve 2012 als referentie jaar nemen. Dient vastgesteld te worden dat bewuste aankoop van auto's registreren van kilometers en medewerkers attenderen op rijgedrag een wezenlijke bijdrage heeft geleverd, welke beduidend groter is dan de doelstelling van 2% per jaar, maar in absolute getallen tot we de eerste CO2 audit als referentie jaar nemen. 2013 is wezenlijk anders ten gevolge van projecten verweg. Een wisselend wagenpark, wisselende chauffeurs etc.

Om de doelstelling te realiseren voor de komende jaren, zal nadrukkelijker ingezet worden op bewuste aankoop bij vervanging van wagens, carpoolen in geval afstanden dit effectiever maken, inhuren van extern transport indien blijkt dat dit reductie realiseert ten opzichte van de bij ons aanwezige minder brandstof vriendelijke auto's. (bijv. de brandweerauto).

Datum : 08-04-2019    Dominantie en Keten analyse v6

---

Voorlopig hebben we geen geloof in electricische auto's.