

# Memo

## Beoordeling ketenanalyse



**Opdrachtgever:** Reijm Groep I BV

**Opsteller:** Martin Vos, MVos Advies BV



**MVOS**  
advies

Maatschappelijk  
Verantwoord  
Ondernemen

## **Inleiding**

Naar aanleiding van het contact met Marcel de Lange stuur ik hierbij het verslag met betrekking tot de becommentariëring van de ketenanalyse voor Reijm Groep. Reijm Groep wil zich graag niveau 5 op de CO2-Prestatieladder behalen. Om dit te bereiken dient onder andere minimaal één ketenanalyse gemaakt en becommentarieert te worden. MVos Advies heeft als onafhankelijk kennisinstituut de ketenanalyse van Reijm Groep becommentarieerd. In deze memo worden de bevindingen beknopt toegelicht.

Reijm Groep is zelf verantwoordelijk voor het inventariseren van de CO2 data. MVos Advies heeft beoordeeld of de CO2-emissie van Reijm Groep is opgezet overeenkomstig het GHG-Protocol.

## **Algemeen**

Reijm Groep verwoordt in de ketenanalyse op een navolgbare en logische wijze de manier waarop de keten is geanalyseerd. Voor de keten worden de aannames, de rekenmethodiek en de daaruit voortvloeiende resultaten op de juiste manier beschreven.

## **Becommentariëring ketenanalyse**

### *Scope 3 emissies*

Reijm Groep heeft de scope 3 emissie over 2016 berekent. Dit is gedaan aan de hand van de sectoren, thema's en activiteiten. Hiermee wordt voldaan aan de eis uit het handboek. Uit de scope 3 analyse blijkt dat transport door externen de grootste veroorzaker van CO2 is. In de scope 3 analyse is het verwerken van de afvalstromen niet meegenomen, in de ketenanalyse overigens wel. Mijn advies is om dit mee te nemen in de scope 3 analyse of te beargumenteren waarom dit niet meegenomen is.

### *Ketenpartners*

In hoofdstuk drie worden de diverse ketenpartners beschreven. Op een duidelijke manier wordt een overzicht gegeven van de stappen die doorlopen worden en welke ketenpartners hierbij betrokken worden. Ook wordt inzichtelijk gemaakt welke activiteiten behoren tot scope 1& 2 en tot scope 3.

### *CO2 Emissiefactoren*

In hoofdstuk vier worden de emissies van de diverse stappen in de keten gekwantificeerd. Deze kwantificering wordt in het rapport op samenvattende wijze uitgewerkt. In de bijlage staan de berekeningen helemaal uitgewerkt. In de rapportage zijn de laatste CO2 emissiefactoren van [www.co2emissiefactoren.nl](http://www.co2emissiefactoren.nl) gebruikt.

In de berekening wordt de CO2 emissie bepaald aan de hand van het aantal gereden kilometers. Dit betekent dat het verminderen van het aantal kilometers aantoonbaar leidt tot minder CO2. Maatregelen die zich richten op een lager brandstofverbruik (Het Nieuwe Rijden, zuiniger materieel, etc.) leiden, in de gebruikte berekening, niet tot een reductie. Het is, met iets meer werk, ook mogelijk om te richten op het brandstofverbruik van de vrachtwagens. Mijn advies zou zijn om dit te doen. Dan kan de CO2 emissie bepaald worden aan de hand van het aantal liters diesel. Hiermee is elke maatregel die genomen wordt, om te rekenen naar een reductie in brandstof en dus CO2 reductie.

#### *Reductie doelstelling*

In hoofdstuk 9 (en op twee andere plekken) van de ketenanalyse wordt de doelstelling geformuleerd. In de doelstelling wordt gesproken over een reductie van 4% in 2021 tov. 2016. In de zinnen erna lijkt het erop dat beschreven wordt dat er 4% per jaar gereduceerd wordt. Daarnaast is het vanuit het handboek verplicht om een doelstelling te hebben voor het jaar van hercertificering (dit geldt ook voor scope 1 & 2), in jullie geval is dit waarschijnlijk 2020. Verder is het van belang dat er voor de tussenliggende jaren een jaardoel is bepaald. Op deze manier kun je elk jaar aantonen hoe de voortgang is tov. de doelstelling. Mijn advies is om, op één plek, de beschrijving van de doelstelling te verduidelijken, een doel voor het jaar van hercertificering toe te voegen en een tabel toe te voegen met daarin het verloop van de reductie per jaar.

## **Conclusie**

Reijm Groep verwoordt in de ketenanalyse op een navolgbare en logische wijze de methode waarmee de keten is geanalyseerd. Uit de becommentariëring blijkt dat er nog verbeteringen mogelijk zijn. De belangrijkste aanbeveling is het inzichtelijk maken van het brandstofverbruik en de berekening hierop aan te passen.



Martin Vos, MSc  
Eigenaar MVos Advies BV  
Datum: 02-10-2017