



# RAPPORTAGE

## KETENANALYSE TRANSPORT DAMWAND

### Staaldam Beheer BV

---

Adres De Steven 24, 9206 AX Drachten

Tel 0512 - 515608

Website [www.sterk.eu](http://www.sterk.eu)

René Alink CO2-verantwoordelijke

E-mail [info@sterk.eu](mailto:info@sterk.eu)

25 november 2021

---

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>3</b>
1.1	OMSCHRIJVING VAN DE ACTIVITEITEN .....	3
1.2	AANPAK.....	3
<b>2</b>	<b>BESCHRIJVING VAN DE KETEN</b> .....	<b>4</b>
2.1	STAPPEN IN DE KETEN, RELEVANTE SCOPE 3 CATEGORIEËN .....	4
2.2	SYSTEEMGRENZEN.....	5
2.3	IDENTIFICATIE PARTNERS IN DE KETEN.....	5
2.4	MOGELIJKHEDEN VOOR REDUCTIE .....	5
2.5	BRONNEN.....	5
<b>3</b>	<b>BIJLAGEN</b> .....	<b>6</b>
3.1	BIJLAGE 1: VERKLARING BEOORDELING KETENANALYSE .....	6
3.2	BIJLAGE 2: KWANTIFICERING SCOPE 3 UITSTOOT .....	7

# 1 INLEIDING

## 1.1 OMSCHRIJVING VAN DE ACTIVITEITEN

Een belangrijke voorwaarde voor de keuze van de ketenanalyse is, dat het product een significant deel uitmaakt van de emissies. Daarom heeft Sterk BV gekozen voor het vervoeren van damwand in plaats van per as. (zie voor de onderbouwing van deze keuze het rapport scope 3).

Een belangrijk punt in deze ketenanalyse is de algemene beschrijving van de ketenanalyse voor scope 3. Het is belangrijk dat inzichtelijk wordt welke bedrijven meegenomen dienen te worden in het onderzoek. Het GHG-protocol geeft hierbij het volgende aan:

*“Because the assessment of scope 3 emissions does not require a full cycle assessment, it is important, for the sake of transparency, to provide a general description of the value chain and associated GHG sources.”*

## 1.2 AANPAK

Als basis voor deze rapportage is het GHG protocol, deel A “Corporate Accounting and Reporting Standard” gekozen. Hoofdstuk 4 “setting Operational Boundaries”. De 4 stappen uit het GHG-protocol zijn de basis voor de indeling van deze rapportage.

Hieronder volgt een korte toelichting op de passages uit het GHG-protocol:

1. Beschrijving van de waarde keten.  
Het is noodzakelijk om voor de scope 3 emissie-inventaris een volledige levenscyclus uit te voeren.
2. Bepaling van de relevante emissiecategorieën.  
Niet alle scope 3 emissiebronnen van Sterk BV zijn relevant, daarom moet bepaald worden welke emissiecategorieën relevant zijn. Dit kan door te kijken naar de omvang van de bron en de invloed op de emissiebronnen.
3. Het bepalen van de ketenpartners.  
Nadat elke emissiecategorie is bepaald moet in beeld worden gebracht welke ketenpartners hierbij betrokken zijn. Het gaat hier dan voornamelijk om de ketenpartners die een significante bijdrage hebben aan de emissiebron.
4. Het kwantificeren van de emissies.  
Hier gaat het om het inzichtelijk maken van de aanpak. Doordat er een beperkte inzichtelijkheid is wordt een lagere nauwkeurigheid geaccepteerd. Het gaat hier vooral om relatieve omvang en mogelijkheden tot reductie.

## 2 BESCHRIJVING VAN DE KETEN

In dit deel wordt de keten van het bewust inkopen verankeringsmaterialen beschreven. De keten beslaan zowel up- als downstream activiteiten. In dit hoofdstuk volgt een beknopte beschrijving van de keten, activiteiten, relevante scope 3 categorieën en mogelijkheden tot reductie.

### 2.1 STAPPEN IN DE KETEN, RELEVANTE SCOPE 3 CATEGORIEËN

Sterk BV koopt damwanden in bij de leverancier. De ingekochte damwanden worden vervoerd per as naar de betreffende depots (Drachten of Eemnes). Door de damwanden per schip te laten vervoeren (i.p.v. per as) kan Sterk BV een CO2-reductie behalen. De totale keten bestaat uit opdrachtvorming, inkoop, transport naar het depot en opslag op depot.

Stappen	Activiteit	Relevante scope 3 categorieën	Kwantificering scope 3 emissie
Opdrachtvorming	Inzichtelijk maken van het benodigde damwand voor Sterk BV.	Niet van toepassing.	Niet van toepassing.
Inkoop	Maken van een inkooplijst voor de damwanden die worden ingekocht.	Niet van toepassing.	Niet van toepassing.
Transport naar het depot	Transport van de leverancier naar het depot.	Relevante scope 3 categorie: Upstream transport en distributie.	Zie bijlage 2 van de ketenanalyse.
Opslag op depot	Opslaan van de damwanden door eigen materieel op de locatie.	Niet van toepassing.	Niet van toepassing.

## 2.2 SYSTEEMGRENZEN

Emissies die meegenomen worden in de ketenanalyse zijn weergegeven in onderstaande figuur.



## 2.3 IDENTIFICATIE PARTNERS IN DE KETEN

Hieronder volgt een overzicht van de meest relevante partijen die verantwoordelijk zijn voor de uitstoot in de ketenanalyse van Sterk BV. Deze zijn onderverdeeld in verschillende groepen.

Groep	Naam bedrijf
Leverancier damwand	Hafen Mertert BV

## 2.4 MOGELIJKHEDEN VOOR REDUCTIE

Ketenstap	Reductiemogelijkheid
Opdrachtvorming	Niet van toepassing voor scope 3.
Inkoop	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afspraken maken om de damwanden te laten vervoeren per schip.</li> <li>Eisen stellen bij leveranciers dat ze rijden op HVO-brandstof.</li> </ul>
Transport naar projectlocatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transport naar de depot per schip.</li> <li>Transport met HVO brandstof.</li> <li>Voorlichting chauffeurs over zuinig rijden.</li> </ul>
Opslag op depot	Niet van toepassing voor scope 3.

Met betrekking tot scope 3 is een reductiedoelstelling geformuleerd. Deze doelstelling en maatregelen staan beschreven in het energie actieplan.

## 2.5 BRONNEN

- Handboek CO2-Prestatieladder 3.1.
- Green House Gas-Protocol - A Corporate Accounting and Reporting Standard.
- Green House Gas-Protocol - Corporate Value Chain (scope 3) Accounting and Reporting Standard..
- Website SKAO ([www.SKAO.nl](http://www.SKAO.nl)) en [CO2-emissiefactoren.nl](http://CO2-emissiefactoren.nl).

## 3 BIJLAGEN

### 3.1 BIJLAGE 1: VERKLARING BEOORDELING KETENANALYSE



#### VERKLARING BEOORDELING KETENANALYSE

**Datum** : 8 december 2021

**Beoordelaar** : Danny Rieske (AMK Inventis)

**Klant** : Sterk BV

**Ketenanalyse** : Transport damwand

AMK Inventis heeft ruime ervaring met het opstellen en becommentariëren van ketenanalyses en geldt als een professioneel erkend kennisinstituut. Zie hiervoor ook de Verklaring van Deskundigheid (apart op te vragen). Hierin staat benoemd welke ketenanalyses door AMK Inventis zijn opgesteld, met daarbij vermeld:

- Het onderwerp van de ketenanalyse;
- De opdrachtgever
- De beoordeelde certificerende instelling.

Tevens staat hierin beschreven welke adviseurs werkzaam zijn bij AMK Inventis en wat hun kennis- en opleidingsniveau is.

Deze ketenanalyse is opgesteld door René Alink van Sterk BV. De ketenanalyse is daarnaast volgens het vier-ogen-principe gecontroleerd door Danny Rieske. Dhr. Rieske is niet betrokken geweest bij het opstellen van het CO2-reductiebeleid van Daniël Pijnacker BV, wat de onafhankelijkheid ten opzichte van het opstellen van de ketenanalyse waarborgt.

Bij deze beoordeling is vastgesteld dat de gebruikte scope, de brongegevens en de berekeningen juist zijn weergegeven in het huidige rapport. Er zijn geen afwijkingen vastgesteld wat betreft volledigheid, onafhankelijkheid en deskundigheid van de analyse.

Voor akkoord getekend:

Datum: 8 december 2021

Danny Rieske  
Directeur  
AMK Inventis

### 3.2 BIJLAGE 2: KWANTIFICERING SCOPE 3 UITSTOOT

Jaar	2020												
Uitstoot per as											6.950,239,256	6.950,239	
Leverancier	Omschrijving levering	Adres leverancier	KM naar depot	Adres projectlocatie	Tonnage	Frequentie	KM enkel	KM retour	KM x Frequentie	Conversiefactor	Uitstoot kg CO2	Uitstoot ton CO2	
Luxport S.A.	Levering Damwand	Hafen Mertert, Mertert	498,80	De Steven 57, Drachtem	1,276	52	498,80	997,60	51.875,20	0,105	6.950.239,30	6.950,24	
Aanname:													
Opm.1	Omdat het aantal kilometers per as en per schip afzonderlijk niet inzichtelijk is nemen we aan dat de afstand gelijk is (per as).												
Opm.2	We nemen aan dat het verbruik per km van een vrachtwagen 35 liter per 100 km, dus 0,35 liter per km. (bron: webfleet.com)												
Opm.3	We nemen aan dat een schip 84 gram CO2 per km verbruikt, dus 0,084 kg CO2 per km. (bron: eoswetenschap.eu)												
Opm.4	We nemen aan dat de transportbewegingen heen- en terug zijn. (retour).												
Opm.5	We nemen aan dat er 25 ton op een vrachtwagen past.												
Opm.6	De vrachtwagens worden beladen met 25 ton. Het totale gewicht per as per auto is circa 45 ton. Dit betekent een conversiefactor van 0,105 tonkilometer.												
Opm.7	Het soort schip is onbekend hierdoor gaan wij berekenen met een conversiefactor van gemiddelde zeevaart, namelijk 0,012 tonkilometer.												