

# GRONDWERK

## Ketenanalyse en doelstellingen thuiswerken (4.A.1, 4.B.1)

### Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>2</b>
REFERENTIES .....	2
<b>2. DOELSTELLING EN BEPALEN SCOPE VAN DEZE KETENANALYSE</b> .....	<b>2</b>
BEOORDELING KETENANALYSE AAN DE GHG-PROTOCOL CRITERIA.....	2
<b>3. KETENANALYSE WOON-WERK VERKEER:</b> .....	<b>3</b>
IDENTIFICATIE KETENPARTNERS EN EMISSIES.....	3
CO <sub>2</sub> -UITSTOOT WOON-WERKVERKEER OVER 2019 .....	3
<b>4. MOGELIJKHEDEN VAN REDUCTIE VAN CO<sub>2</sub> UITSTOOT</b> .....	<b>3</b>
MOGELIJKE REDUCTIEMAATREGELEN.....	3
<b>5. RESULTATEN EN DISCUSSIE</b> .....	<b>4</b>
<b>6. DOELSTELLINGEN KETENANALYSE</b> .....	<b>4</b>
AMBITIEBEPALING.....	5
<b>7. REDUCTIES EN OPVOLGING</b> .....	<b>5</b>
VERWACHTE REDUCTIE IN 2022 .....	5
<b>8. VERANTWOORDELIJK PERSOON EN ONDERTEKENING</b> .....	<b>5</b>
<b>BIJLAGE:</b> .....	<b>6</b>
<b>BRONVERMELDING:</b> .....	<b>6</b>

## **1. Inleiding**

Het is de ambitie van Grondwerk PM om de emissies tot op niveau 4 van de CO<sub>2</sub> prestatieladder te beheren. Dit staat in het licht van partijen in de keten rondom ons die, in veel gevallen, beperkt of geen informatie beschikbaar hebben van hun CO<sub>2</sub> voetprint.

Vanuit de scope 3 analyse is een kwantificatie en keuze gemaakt voor een ketenanalyse, waarvan deze rapportage een uitwerking is.

### **Referenties**

Dit document is gebaseerd op de 'corporate value chain (scope 3) standaard (GHG, 2010a). Waar benodigd is de methode 'product accounting & reporting' standaard (GHG, 2010b) gebruikt.

## **2. Doelstelling en bepalen scope van deze ketenanalyse**

Het hoofddoel van deze ketenanalyse is het identificeren van CO<sub>2</sub> reductiemogelijkheden n.a.v. verdere inzichten in het verbruik. Deze analyse moet eraan bijgedragen dat doelstellingen opgesteld kunnen worden om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van woon-werkverkeer te reduceren.

De scope van deze keten is het proces van woon-werkverkeer medewerkers (privéauto's mdw voor woon-werkverkeer).

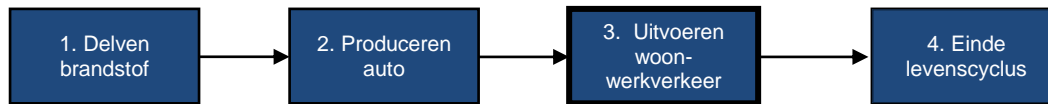
### **Beoordeling ketenanalyse aan de GHG-protocol criteria**

<b>GHG criteria</b>	<b>Invloed Grondwerk PM</b>	<b>Proces keten</b>
Relevantie	Gemiddeld	Het rijden naar kantoor en naar de klant is onderdeel van het werk maar is in veel gevallen niet noodzakelijk.
Mogelijkheden voor kostenbesparing	Gemiddeld	Kostenbesparing makkelijk te realiseren doordat er minder brandstof meer verbruikt wordt.
Beschikbaarheid van informatie	Gemiddeld tot groot	Van verkeer en verbruik is redelijk wat informatie te achterhalen via inzicht wagenpark medewerkers, tankbonnen en/of declaraties.
Potentiele reductiebronnen	Groot	De keuze voor het vermijden van reizen richting kantoor/klant heeft directe invloed op de CO <sub>2</sub> -emissie in de keten. Thuiswerken en via de fiets/OV reizen zou volgens ons een grote reductie opleveren.
Beïnvloedingsmogelijkheden	Groot	Als Grondwerk PM is onze invloed groot maar beperkt. We stimuleren medewerkers om zo milieubewust om te gaan met woon-werkverkeer maar de uiteindelijk keuze ligt bij de medewerker.

### 3. Ketenganalyse woon-werk verkeer:

Grondwerk PM heeft over 2019 18,6 ton aan CO<sub>2</sub>-uitgestoten op het gebied van zakelijk verkeer met privé-auto's. Het verkeer van Grondwerk PM wordt met name gebruikt voor het rijden naar de klant. Verreweg het meeste verbruik heeft relatie met de klant / primaire proces en wordt door de klant gewenst / verwacht.

De keten van het woon-werkverkeer kunnen we in de volgende flow weergeven.



#### Identificatie ketenpartners en emissies

##### 1. Delven brandstof

Niet van toepassing, deze waarde is al verwerkt in de emissiefactor WTW voor het brandstofverbruik / energieverbruik vervoer.

##### 2. Produceren auto

De productie van auto's gaan wij als grondwerk PM niet wegnemen of aanpassen. Medewerkers zullen ondanks het gebruik van een fiets of thuiswerken een auto aanschaffen. De gemiddeld uitstoot voor het produceren van een auto is 10.200 kg CO<sub>2</sub>. Ditzelfde geldt voor een elektrische auto. <sup>1</sup>

##### 3. Uitvoeren woon-werk verkeer

Woon-werkverkeer is opgenomen in document D03 onder scope 3. Hierin is te zien dat er gemiddeld genomen over 2019 en 2020 een verbruik is van 16,94 ton CO<sub>2</sub>.

##### 4. Einde levenscyclus

Einde van de levenscyclus van een privéauto. Deze stap kost heeft geen co2 uitstoot.

#### CO<sub>2</sub>-uitstoot woon-werkverkeer over 2019

Voor het woon-werkverkeer gebruiken we onze scope 3 emissie zoals terug te vinden is in D03. Emissie inventarisatie Grondwerk PM. Dit betrof 16,94 CO<sub>2</sub>. Hiernaast de productie van de auto van 10.200 kg CO<sub>2</sub>.

### 4. Mogelijkheden van reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot

Hier willen we graag kijken naar de onderdelen in de keten waar we mogelijkheden zien om reductiemaatregelen door te voeren. Dit maakt onze strategie om scope 3 reductiedoelstellingen te realiseren. Deze reductie willen we oppakken, in 2022 beginnend met de grootst mogelijke / meest toepasbare reductiemaatregelen. Hierna zullen we jaarlijks deze scope 3 ketenganalyse opvolgen.

#### Mogelijke reductiemaatregelen

Onderstaande een overzicht van de mogelijke reductiemaatregelen per keten-deel zoals hierboven geïnventariseerd en voor ons bekend.

Hierin zitten zowel autonome (zelf te nemen) acties als maatregelen die als initiatief of participatie met andere partijen gezamenlijk opgepakt moeten worden.

<sup>1</sup> <https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/elektrische-auto/alles-over-elektrische-auto/>

Grondwerk PM	Pagina 3 van 6
CO <sub>2</sub> portfolio: D06a.Ketenganalyse woon-werkverkeer (1)	Datum: 08-03-2022

### 1. Delven brandstof

Door andere keuzes van vervoersmiddelen/methode zal ook de daarbij benodigde brandstof- / energie-delving veranderen c.q. niet nodig zijn.

### 2. Produceren auto

Medewerkers zullen hoogstwaarschijnlijk zelf een auto aanschaffen ondanks de kans op thuiswerken of reizen met het OV. Er is de mogelijkheid om mee te denken met medewerkers tot de aanschaf van een goede fiets middels een fietsplan of regelen die het reizen met het OV aantrekkelijker maken. Daarnaast is het principe van een deelauto een mogelijkheid. Zo kunnen we mensen bewust maken van de alternatieven en is het mogelijk dat mensen wellicht geen auto aanschaffen.

### 3. Uitvoeren woon-werk verkeer

Mobiliteitsbeleid richt zich op het duurzaam uitvoeren van je werk. Is het nodig om naar de klant op locatie te gaan? Zo nee, dan is thuiswerken een goede optie. Alternatieven kunnen zijn om te reizen met het OV of de fiets uit te voeren. Hier zijn mogelijkheden in verduurzaming van mobiliteitsuitvoering.

## **5. Resultaten en discussie**

Vanuit deze analyse zien we mogelijkheden in een duurzaam mobiliteitsbeleid waarmee we verbeterstappen behalen op zowel delven brandstof, evt. productie vervoersmiddelen en uitvoering van vervoer.

Met deze reductie behalen we namelijk een CO<sub>2</sub>-reductie in de hele keten van de productie tot het uiteindelijke gebruik.

Deze reductie is realiseerbaar door maatregelen te nemen in ons bedrijfsprocessen. Hiervoor zijn diverse maatregelen te bedenken. Deze zijn als doelstelling in het volgende hoofdstuk beschreven.

Het blijft lastig om de gehele keten te beïnvloeden gezien de productie van een auto niet kan worden weggenomen door Grondwerk PM. Daarnaast zullen we niet alle invloed hebben op aanschaf van vervoersmiddelen. Resultaten zullen we dan ook vooral terugzien in uitgevoerd transport en bijbehorende energieverbruiken.

## **6. Doelstellingen ketenanalyse**

Vanuit bovenstaande uitwerking heeft het MT, ondertekend door Joris van Liebergen, besloten de volgende maatregelen op te pakken binnen Grondwerk PM.

Deze zijn gericht op de reductie van woon-werkverkeer binnen Grondwerk PM en in relatie tot onze dienstverlening met onze opdrachtgevers.

Hiermee willen we een reductie behalen van 2% over het woon-werkverkeer in scope 3.

We werken met een 6-traps mobiliteitsladder, zie ook document D04. Energie management actieplan. Er is een duurzaam mobiliteitsplan opgesteld. Hieronder vallen o.a. een fietsenplan, maatwerk op woon-werk-afstanden (klanten in de buurt van de medewerker), mogelijkheden van thuiswerkplan en het krijgen van een ov-jaarkaart.

- 1) Slim werken: de standaard is dat je de mogelijkheden bekijkt voor het thuiswerken.
- 2) Medewerkers helpen met de mogelijke aanschaf van een goede fiets of op de hoogte stellen van duurzame vervoersmogelijkheden.
- 3) Wanneer er toch gereden moet worden het nut van een deelauto kenbaar maken.

Grondwerk PM	Pagina 4 van 6
CO <sub>2</sub> portfolio: D06a.Ketenanalyse woon-werkverkeer (1)	Datum: 08-03-2022

- 4) Bewustwording bij medewerkers creëren van de uitstoot van woon-werkverkeer doorvoering van de benoemde reductiemogelijkheden.
- 5) Wellicht passend te noemen: doelstellingen rondom een keteninitiatief omdat deze betrekking zullen hebben op een scope 3-uitstoot c.q. doelstellingen zijn die in samenspraak met ketenpartners zijn opgepakt.

### **Ambitiebepaling**

Deze reductiedoelstelling zien wij als ambitieus gezien de beperkte invloed die wij als Grondwerk PM kunnen uitoefenen op medewerkers met een privé-auto / vervoer. Als we de doelstellingen vergelijken met sectorgenoten zien we dit als middenmoter. Dit blijkt uit vergelijkbare bedrijven die wij hebben onderzocht. Een van deze bedrijven is Task en AT Osborne. AT Osborne gaat voor een reductie van 3,5% in het woon-werkverkeer en is hiermee als grotere organisatie vergelijkend met onze doelstelling. Task heeft als doelstelling duurzaamheid en de CO<sub>2</sub>-prestatieladder meer vorm te geven in opdrachten, maar heeft hier geen reductie% aan gekoppeld.

Naast de vergelijking kunnen wij stellen dat de doelstellingen passend zijn bij het moment waar wij als Grondwerk PM nu staan. Het is voor ons het begin van de CO<sub>2</sub> prestatieladder en dit als een startpunt waar vanwaar wij kansen zien om CO<sub>2</sub> reductie te realiseren.

## **7. Reducties en opvolging**

### **Verwachte reductie in 2022**

Uitstoot over 2019 betrof 18,61 ton CO<sub>2</sub>.

Met bovengenoemde maatregelen willen we over 2022 een reductie van dit verbruik en hiermee van deze uitstoot van 2% realiseren gerelateerd aan onze omzet, 3% in 2023 en 4% in 2024 t.o.v. 2019.

	2019	2022	2023	2024
Uitstoot	18,61 ton CO <sub>2</sub>	18,24 ton CO <sub>2</sub>	18,05 ton CO <sub>2</sub>	17,86 ton CO <sub>2</sub>
Diesel	2,71 ton	Vooral slimmer werken en remote werken.	Mogelijke vervanging diesel of benzine naar LPG, EV, fiets of OV.	Verdere implementatie duurzaam mobiliteitsbeleid
Benzine	9,48 ton			
LPG	1,15 ton			
EV-auto	0,02 ton			
OV	5,26 ton			
<b>Behaalde CO<sub>2</sub> besparing</b>	<b>0 ton</b>	<b>0,37 ton</b>	<b>0,56 ton</b>	<b>0,75 ton</b>
<b>% besparing t.o.v. conventionele uitvoering</b>	<b>0%</b>	<b>2%</b>	<b>3%</b>	<b>4%</b>

## **8. Verantwoordelijk persoon en ondertekening**

.....  
Grondwerk PM  
Directeur Grondwerk PM

Grondwerk PM	Pagina 5 van 6
CO <sub>2</sub> portfolio: D06a.Ketenanalyse woon-werkverkeer (1)	Datum: 08-03-2022

Eindverantwoordelijke CO<sub>2</sub> prestatieladder portfolio.

**Bijlage:**

- Geen

**Bronvermelding:**

- Boekhoudprogramma;
- CO<sub>2</sub> portfolio waaronder specifiek”
  - D06.Analyse scope 3 emissies en keuze ketenanalyse;
  - Onderbouwing excel: Auto Lease km in privé auto 2019 – 2020

Grondwerk PM	Pagina 6 van 6
CO <sub>2</sub> portfolio: D06a.Ketenanalyse woon-werkverkeer (1)	Datum: 08-03-2022