

Ketenanalyse – Ingehuurd materieel

Road Maintenance Support BV

Organisatie: Road Maintenance Support
Contactpersoon: Amy Keverling-Buisman

Adviseur: Daan Meijers
Advies bureau: De Duurzame Adviseurs

Publicatie datum: 21-05-2024
Versie: 1.0



Inhoudsopgave

1	 Inleiding en verantwoording	3
1.1	ACTIVITEITEN ROAD MAINTENANCE SUPPORT	3
1.2	WAT IS EEN KETENANALYSE	3
1.3	DOEL VAN DE KETENANALYSE	3
1.4	VERKLARING AMBITIENIVEAU	3
1.5	LEESWIJZER	4
2	 Scope 3 & keuze ketenanalyses	5
2.1	SELECTIE KETENS VOOR ANALYSE	5
2.2	SCOPE KETENANALYSE	6
2.3	PRIMAIRE & SECUNDAIRE DATA	7
2.4	ALLOCATIE DATA	7
3	 Identificeren van schakels in de keten	8
3.1	KETENPARTNERS	10
4	 Kwantificeren van emissies	11
4.1	INVENTARISATIE BENODIGD MATERIEEL DOOR DE PLANNER	11
4.2	AANVRAAG VAN INGEHUURD MATERIEEL	11
4.3	VERVOER VAN INGEHUURD MATERIEEL	11
4.4	INZET VAN INGEHUURD MATERIEEL TIJDENS DE WERKZAAMHEDEN	11
4.5	VERVOER VAN INGEHUURD MATERIEEL	12
5	 Doelstelling en plan van aanpak	13
5.1	CO2 REDUCTIE DOELSTELLING	13
5.2	PLAN VAN AANPAK – CO2 REDUCTIE IN DE KETEN	13
5.4	ONZEKERHEDEN EN VERBETERMOGELIJKHEDEN IN INFORMATIE	14
	 Bronvermelding	15
6	 Verklaring opstellen ketenanalyse	16

1 | Inleiding en verantwoording

In het kader van het behalen van niveau 5 op de CO₂-Prestatieladder voert Road Maintenance Support een analyse uit van een GHG (Green House Gas) genererende keten. Dit document beschrijft de ketenanalyse van ingehuurd materieel.

1.1 Activiteiten Road Maintenance Support

Vanuit de vraag om het beheer van de Coentunnel te gaan verzorgen is Road Maintenance Support destijds als speciale projectorganisatie opgericht. Inmiddels zijn we gestaagd verder gegroeid, is het onderhouden van tunnels weliswaar een specialisme van ons geworden, maar verzorgen we daarnaast ook vele andere werkzaamheden. Werken in de wereld van RMS betekent immers werken aan een diversiteit aan projecten op het gebied van zowel Asset, Traffic als Incident Management.

Onze klanten zijn grotendeels gevestigde namen in de infra wereld. Projecten worden veelal aanbesteed en binnengehaald door onze aandeelhouders waarbij Road Maintenance Support een of meerdere van de facetten rondom traffic, incident en assetmanagement invult.

1.2 Wat is een ketenanalyse

Een ketenanalyse houdt in dat van een bepaald product of dienst de CO₂-uitstoot wordt berekend van de gehele keten.

Voor de ketenanalyse heeft RMS gekozen voor het gericht verminderen van de CO₂ emissies in de keten van ingehuurd materieel. RMS huurt materieel in voor specifieke werkzaamheden, als aanvulling op het eigen materieel. Hierbij is de inhuur van materieel altijd incl. brandstof, waardoor het brandstofverbruik dus buiten de eigen scope 1 en 2 emissies en binnen de scope 3 emissies.

1.3 Doel van de ketenanalyse

De belangrijkste doelstelling voor het uitvoeren van deze ketenanalyse is het creëren van inzicht in de indirecte emissies in de keten, het identificeren van CO₂-reductiekansen, het definiëren van reductiedoelstellingen en het monitoren van de voortgang binnen de keten van RMS.

Op basis van het inzicht in de scope 3 emissies en de ketenanalyse wordt een reductiedoelstelling geformuleerd. Binnen het energiemanagementsysteem dat is ingevoerd wordt actief gestuurd 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. Road Maintenance Support zal op basis van deze ketenanalyse stappen ondernemen om partners binnen de eigen keten te betrekken bij het behalen van de reductiedoelstellingen.

1.4 Verklaring ambitieniveau

De organisatie is tot op heden een middenmoter op het gebied van CO₂ reductie in de keten. De organisatie werkt al langer met de CO₂ prestatieladder op niveau 3 en heeft zich tot op heden dus met name bezig gehouden met het verduurzamen van de eigen organisatie.

RMS gaat zich nu ook meer toeleggen op het verduurzamen van de keten waarin de organisatie zich bevindt. Daarbij heeft de organisatie de motivatie om de keten te verduurzamen, maar ook de zelfkennis dat de organisatie een relatief kleine partij is en het inzicht in de keten tot op heden op het gebied van CO₂ emissies nog beperkt is. De ambitie is om het gesprek met ketenpartners, specifiek gericht op leveranciers, te starten om deze samenwerkingen structureel te verduurzamen.

1.5 Leeswijzer

In dit rapport presenteert Road Maintenance Support de ketenanalyse van Ingehuurd Materieel. De opbouw van het rapport is als volgt:

- Hoofdstuk 2: Scope 3 emissies & keuze ketenanalyse
- Hoofdstuk 3: Identificeren van schakels in de keten
- Hoofdstuk 4: Kwantificeren van de emissies
- Hoofdstuk 5: Reductiemogelijkheden
- Hoofdstuk 6: Bronvermelding

2 | Scope 3 & keuze ketenanalyses

Voordat wordt bepaald welke ketenanalyse uitgevoerd wordt, maakt onderstaande tabel overzichtelijk wat de product-markt Combinaties zijn waarop RMS het meeste invloed heeft om de CO₂-uitstoot te beperken. De achterliggende berekeningen zijn terug te vinden in het Excel bestand: "Scope 3 - kwalitatieve en kwantitatieve analyse".

PRODUCTEN EN MARKTEN Opdrachtgevers	OVERHEID Gemeenten Provincies Waterschappen	PRIVATE PARTIJEN Aannemers Installateurs	% TOTALE OMZET
Asset Management (groen onderhoud, grijs onderhoud, blauw onderhoud)	gemeente rotterdam (1%)	Aannemers (33%)	34%
Traffic Management (uitvoeren van de geplande verkeersmaatregelen)		Aannemers (33%)	33%
Incident Magement (uitvoeren van ongeplande verkeersmaatregelen)		Aannemers (33%)	33%
	1%	99%	100%

2.1 Selectie ketens voor analyse

Road Maintenance Support zal conform de voorschriften van de CO₂-Prestatieladder 3.1 uit de top twee een emissiebron moeten kiezen om een ketenanalyse over op te stellen. De top twee betreft:

- Asset Management – Aangekochte goederen en diensten
- Traffic Management – Aangekochte goederen en diensten

Voor Road Maintenance Support is het enigszins lastig om uit de onderstaande analyse een onderwerp voor de ketenanalyse te kiezen. Dit komt voornamelijk doordat de dienstverlening evenredig is verdeeld. Echter hebben de drie vormen van dienstverlening een grote overlap qua categorieën die van toepassing zijn.

Door Road Maintenance is gekozen om een ketenanalyse op te stellen over de PMC 'Asset Management', welke betrekking zal hebben op de categorie 'Aangekochte goederen en diensten'. Meer specifiek zal dit gericht zijn op de inhuur van materieel. Binnen de grootste 80% van de inkooplijst bevinden zich meerdere leveranciers van ingehuurd materieel. Dit materieel wordt ingehuurd voor een totaalprijs incl. brandstof. Deze ketenanalyse richt dan ook met name op het brandstofverbruik van dit materieel.

PMC's sectoren en activiteiten	Omschrijving van activiteit waarbij CO2 vrijkomt	Relatief belang van CO2-belasting van de sector en invloed van de activiteiten		Potentiële invloed van de organisatie op CO2-uitstoot		Rangorde gebaseerd op analyse (per activiteit)	Definitieve top 6 (per categorie)			
		Sector	Activiteiten	Kolom 3 en 4 gaan over de sector en de theoretische mogelijkheid om te reduceren. Kolom 5 en 6 gaan pas over de organisatie zelf, dus wat zij zelf daadwerkelijk zouden kunnen.						
<i>Relevante sectoren (markten/thema's) en bedrijfsactiviteiten. Gebaseerd op huidige omvang en prognose voor de komende jaren.</i>	<i>Benoeming van CO2-uitstotende activiteiten, upstream en downstream. Zie bovenstaande lijst.</i>	<i>CO2-uitstoot van de betreffende sector, kwalitatief onderbouwd met bronnen.</i>	<i>Inschatting van effect van aanpassingen of verbeteringen op CO2-emissies.</i>	<i>Verwachte omvang van activiteiten in de sector in eigen orderportefeuille.</i>	<i>Verwachte invloed op CO2-uitstoot</i>	<i>Meest materiële emissies die beïnvloedbaar zijn door de organisatie.</i>	<i>Gebaseerd op deze analyse en aanvullende inzichten van de organisatie.</i>			
Assetmanagement - aannemers (33%)	Aangekochte goederen en diensten	Groot		Klein			1			
	inkoop van arbeid		Klein		Klein	3				
	inkoop van goederen (asfaltreparaties, plantgoed, paaltjes)		Klein		Klein	3				
	inkoop van gereedschap (in)huur van materieel		Middelgroot		Middelgroot	2				
			Groot		Middelgroot	1				
	Kapitaalgoederen									
	Inkoop van groot materieel	Groot	Klein	Klein	Middelgroot	3				
	Productie afval						4			
	groen afval (maaien en snoei) wegdecreiniging, inzameling VZP	Groot	Middelgroot	Klein	Middelgroot	2				
		Groot	Middelgroot	Klein	Klein	3				
	Woonwerkverkeer									
	brandstof woonwerkverkeer	Groot	Klein	Klein	Klein	3				
Traffic management - aannemers (33%)	Aangekochte goederen en diensten	Groot		Klein	Klein	Klein	2			
	inkoop van arbeid		Klein					Klein	4	
	inkoop van goederen (bebording, kegels)		Middelgroot					Klein	Middelgroot	3
	inkoop van gereedschap (in)huur van materieel		Middelgroot					Klein	Middelgroot	2
			Groot					Klein	Middelgroot	2
	Kapitaalgoederen									
	Inkoop van groot materieel	Groot	Klein	Klein	Middelgroot	1				
	Productie afval									
	afval borden beplakken	Groot	Klein	Klein	Klein	3	5			
	Woonwerkverkeer									
	brandstof woonwerkverkeer	Groot	Klein	Klein	Klein	3				
incident management - aannemers (33%)	Aangekochte goederen en diensten	Groot		Klein	Klein	Klein	3			
	inkoop van arbeid		Klein					Klein	4	
	inkoop van goederen (bebording, kegels)		Middelgroot					Klein	Middelgroot	3
	inkoop van gereedschap (in)huur van materieel		Middelgroot					Klein	Middelgroot	2
			Middelgroot					Klein	Middelgroot	2
	Kapitaalgoederen									
	Inkoop van groot materieel	Groot	Groot	Klein	Groot	1				
	Productie afval									
	wegdecreiniging	Groot	Klein	Klein	Klein	2	6			
	Woonwerkverkeer									
	brandstof woonwerkverkeer	Groot	Klein	Klein	Klein	3				

2.2 Scope ketenanalyse

Road Maintenance Support huurt materieel in voor werkzaamheden binnen het Asset Management. Dit materieel bevat onder andere verschillende soorten wagens, een verscheidenheid aan specifieke maaiwerktuigen en materieel benodigd voor verkeersmaatregelen. De inschatting, mede gebaseerd op de eerste gesprekken met leveranciers, is dat dit materieel voor een zeer groot deel wordt aangedreven op diesel brandstof. Asset management behoort tot de dagelijkse werkzaamheden van RMS en ook uit de inkooplijst blijkt dat er bij voor grote bedragen materieel wordt ingehuurd. Het is dan ook aannemelijk dat het brandstofverbruik van ingehuurd materieel een van de grootste bronnen van scope 3 emissies is voor RMS.

2.3 Primaire & Secundaire data

In deze ketenanalyse wordt gebruik gemaakt van zowel primaire als secundaire data. De primaire data komt van leveranciers van RMS. Hierbij is het doel om over de jaren steeds meer secundaire data te vervangen door primaire data. Binnen het verzamelen van primaire data wordt prioriteit gegeven aan leveranciers die veel ingehuurd materieel leveren aan RMS. Deze leveranciers zijn opgenomen in paragraaf 3.1 ketenpartners.

VERDELING PRIMAIRE EN SECUNDAIRE DATA	
Primaire data	Voor de primaire data wordt contact gezocht met de leveranciers van ingehuurd materieel. De leveranciers voorzien RMS van specifieke gegevens over het brandstofverbruiken van het materieel. Tijdens het opstellen van de ketenanalyse is bij de leverancier van maai-zuigers/vanrailmaaiers, M. Dekker, primaire data uitgevraagd.
Secundaire data	Scientific Based Targets Initiative (SBTI)

Tabel 1: Verdeling primaire en secundaire data

2.4 Allocatie data

Er wordt geen gebruik gemaakt van allocatie van data.

3 | Identificeren van schakels in de keten

De bedrijfsactiviteiten van Road Maintenance Support zijn onderdeel van een keten van activiteiten. Zo moeten materialen die worden ingekocht eerst geproduceerd worden (upstream) en gaat het transporteren, gebruik en verwerken van opgeleverde “producten” of “werken” ook gepaard met energiegebruik en emissies (downstream). De stappen binnen de keten van assetmanagement zijn als volgt:

Uitvraag

In de basis begint dit met het uitvraag voor werkzaamheden, over het algemeen gebeurt dit vanuit onze aandeelhouders, Dura Vermeer, de Eijk Groep en TBI. Onze klanten zijn vaak onze aandeelhouders of een combinatie van andere grote aannemers. De werkzaamheden vallen onder het begrip operationeel eigendom beheer (OEB).

Nulinspectie

Op basis van een nulinspectie bepalen we het huidige kwaliteitsniveau van de assets. Hiermee wordt een inschatting gemaakt van de benodigde werkzaamheden en het benodigde materieel.

Offerte RMS

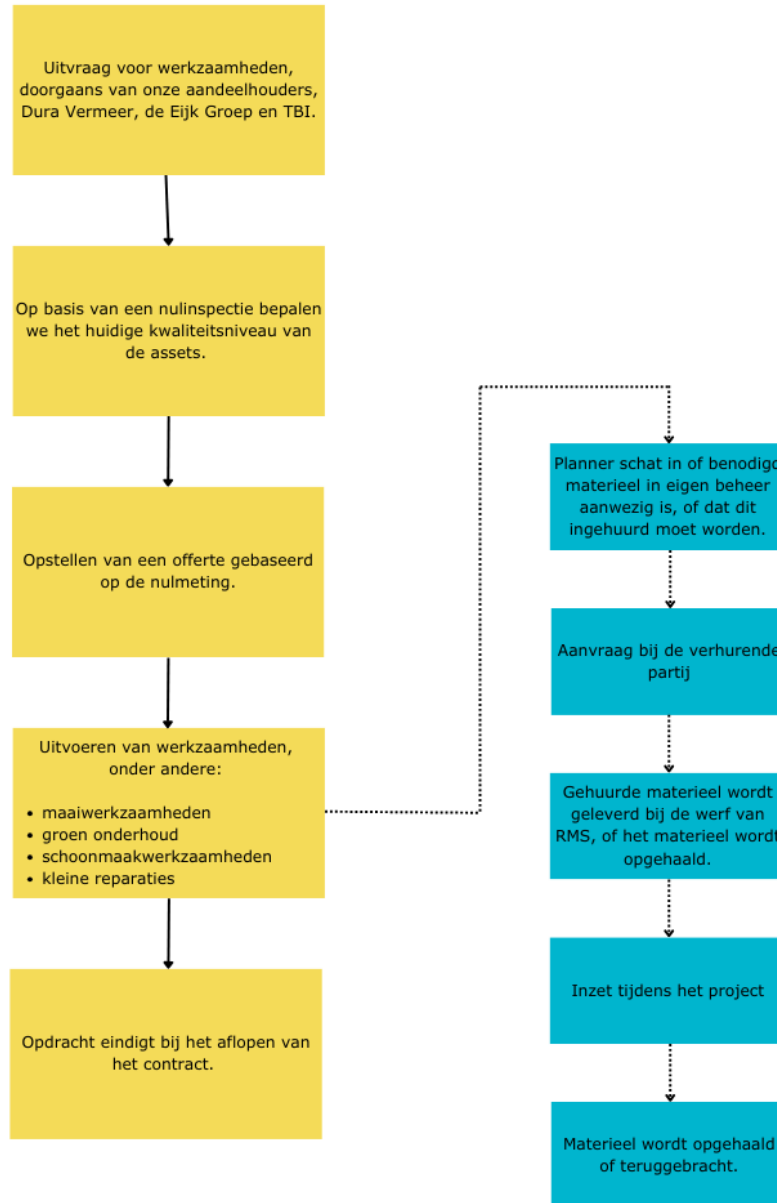
We kunnen daarmee een specifiek en concrete aanbieding doen van onze werkzaamheden.

Uitvoeren van werkzaamheden

Als we de opdracht binnen halen dan betekent dit in de praktijk dat we veelal uitvoerend werk doen, zoals maaiwerkzaamheden en ander groen onderhoud, maar ook schoonmaakwerkzaamheden op de weg of inspecties en de analyse van de resultaten hiervan. Qua correctief onderhoud worden we ingezet voor kleine reparaties aan asfalt.

Afloop van het contract

Onze werkzaamheden zijn afgerond wanneer het contract afloopt en onze informatie opgeleverd moet worden aan onze opdrachtgevers. Vervolgens is het de vraag of het contract wel/niet verlengd wordt voor de werkzaamheden.



Figuur 1: Ketenstappen

Figuur 1 beschrijft de diverse fasen van Asset Management. Daarnaast worden de verschillende stappen van het ingehuurd materieel weergegeven.

3.1 Ketenpartners

Binnen bovenstaande keten zijn de volgende ketenpartners betrokken:

Ketenpartners	
Opdrachtgevers	<ul style="list-style-type: none"> • Dura Vermeer • Eijkelboom • TBI • Andere grote aannemers
Leveranciers van ingehuurd materieel	<ul style="list-style-type: none"> • Van de Maagdenberg (combiwagens) • Eijkelboom (bermmaaiers/bosmaaiers) • M. Dekker (maai-zuigers/vanrailmaaiers) • Van de Broek (zaagwerkzaamheden) • Traffic Service Nederland (verkeersmaatregelen) • Versluys Verkeerstechniek (verkeersmaatregelen) • Huur en Stuur (kranen/werktuigen excl. Personeel) • Gebr. Baars (knijperauto)

4 | Kwantificeren van emissies

Op basis van de beschrijving van de keten zoals weergegeven in hoofdstuk 3 tracht RMS een inschatting te maken van de CO₂ uitstoot per ketenstap. Elke paragraaf beschrijft een onderdeel van de keten en de bijbehorende CO₂-uitstoot.

In dit hoofdstuk gebruik je de indeling uit paragraaf 3.1 om voor elke fase/stap in de keten de CO₂-uitstoot te berekenen. In de laatste paragraaf presenteer je de totale CO₂-uitstoot.

4.1 Inventarisatie benodigd materieel door de planner

Binnen deze eerste stap inventariseert de planner welk materieel benodigd is voor de specifieke opdracht. Wanneer er materieel nodig is wat RMS niet in eigen beheer heeft, moet dit ingehuurd worden bij verschillende partijen. Binnen deze ketenstap vinden geen significante CO₂ emissies plaats.

4.2 Aanvraag van ingehuurd materieel

Nadat de planner de inventarisatie heeft opgemaakt, wordt de aanvraag voor materieel uitgezet bij de leveranciers. In hoofdstuk 3.1 is opgenomen welke partijen dit doorgaans betreft. Het materieel wordt altijd incl. brandstof gehuurd. RMS betaalt dus een totaalprijs voor zowel het inhuren van materieel en de bijbehorende brandstofkosten.

De machines/voertuigen die ingehuurd worden door RMS zijn als volgt:

- Combiwagens (kelders/kolken cleanen)
- Vangrailmaaiers
- Maaizuigers (trekker+herder)
- Maaizuiger (Vredo)
- Trekker met pers
- Trekker met acrobaat
- Trekker met schijvenmaaiers
- H7 met klepel/schijvenmaaier
- Rupskraan met bosfrees/sorteergrijper
- Botsabsorbers/actiewagens
- Midgravers/rupsdumpers
- Hoogwerkers

Ook binnen deze ketenstap vinden geen significante CO₂ emissies plaats.

4.3 Vervoer van ingehuurd materieel

Als het materiaal is ingehuurd, dient deze vervoerd te worden naar de werf van RMS. Hierbij zijn 2 verschillende scenario's mogelijk. RMS haalt het materieel zelf op bij de leverancier, of de leverancier bezorgt het materieel bij RMS. Hierover wordt per aanvraag een beslissing genomen. Op dit moment is er nog geen inzicht in deze emissies en wordt hier geen informatie over verzameld. De verwachting is dat dit per leverancier en waarschijnlijk zelfs per situatie zal verschillen. Het inzicht in transport van materieel tussen de leverancier en RMS is daarom een belangrijk onderdeel van het plan van aanpak, omschreven in het volgende hoofdstuk.

4.4 Inzet van ingehuurd materieel tijdens de werkzaamheden

Het is aannemelijk dat de emissies van deze keten voor een zeer groot deel plaatsvinden tijdens de uitvoer van werkzaamheden. Op dit moment heeft geen inzicht in de verbruiken van materieel en de exacte inzet van dit materieel. Hiervoor is een plan van aanpak opgesteld, om dit inzichtelijk te maken. In hoofdstuk 5 staat omschreven hoe dit plan vormgegeven is. De komende jaren zal de organisatie structureel met deze data werken om deze ketenstap steeds specifieker te kwantificeren.

4.5 Vervoer van ingehuurd materieel

Als de werkzaamheden zijn afgerond wordt het materieel opgehaald door de leverancier, of teruggebracht naar de leverancier. Ook voor deze ketenstap geldt dat er slechts beperkt inzicht in de emissies van deze stap. Ook bij het transport van RMS terug naar de leverancier is het de verwachting dat dit per leverancier en zelfs per situatie zal verschillen. Het creëren van inzicht, om zo deze ketenstap te kunnen kwantificeren is onderdeel van het plan van aanpak, zie hoofdstuk 5.

5 | Doelstelling en plan van aanpak

5.1 CO2 reductie doelstelling

Het eerste concrete doel is 30% CO2 reductie in 2030 ten opzichte van 2023 binnen de keten van ingehuurd materieel. Deze doelstelling wordt (voorlopig) gerelateerd aan de omzet.

Deze doelstelling komt voort uit de benadering conform de Science Based Targets waarin een emissievrije bedrijfsvoering en keten in 2050 de ambitie is. De maatregelen worden afgestemd op het behalen van deze doelstelling. Wanneer de organisatie in 2050 een emissievrije bedrijfsvoering wilt voeren, dient er vanaf 2023 jaarlijks 3,7% gereduceerd te worden. Het tussendoel voor 2030 wordt daarmee vastgesteld op 29,6%, afgerond naar 30%.

5.2 Plan van aanpak – CO2 reductie in de keten

De eerste rapportage van de ketenanalyse dient met name om inzicht te krijgen, om zo voor de komende jaren een gedegen plan te kunnen ontwikkelen om CO2 te reduceren. De ketenanalyse zal jaarlijks worden uitgebreid, om zo steeds meer stappen te zetten binnen deze keten. Om dit te bewerkstelligen is het volgende plan van aanpak opgesteld:

De eerste stap is het verbeteren van inzicht in de emissies binnen de keten.

Tijdens de eerste rapportage is een screening uitgevoerd om te bepalen waar de emissies in de keten zich bevinden. Hieruit volgend heeft RMS een lijst met leveranciers opgesteld van ingehuurd materieel en wat voor soort materieel dit in grote lijnen betreft. Op dit moment zijn de eerste gesprekken al gaande met deze leveranciers, waarbij de volgende vragen centraal staan om het inzicht te verbeteren:

- Wat voor materieel wordt er precies ingehuurd?
- Hoelang wordt dit materieel verhuurd?
- Hoeveel tijd wordt dit materieel ingezet door RMS?
- Wat zijn de gemiddelde verbruiken van dit materieel per uur?
- Hoe wordt het materieel getransporteerd tussen de leverancier en RMS?

Hieronder staat een planning opgenomen om het inzicht te verbeteren. De keuzes om bepaalde leveranciers prioriteit te geven is over het algemeen gebaseerd op hun positie in de inkooplijst. Leveranciers waar voor een hoger bedrag wordt ingekocht, worden als eerst benaderd voor primaire data. M. Dekker is als eerste leverancier benaderd over dit onderwerp, omdat er over andere onderwerpen al contact gelegd was met deze leverancier. Hierdoor kon er relatief snel een eerste stap gezet worden voor deze leverancier.

Leverancier	Type materieel	Status	Planning
M. Dekker	maai- zuigers/vanrailmaaiers	Gesprek gestart in 2024. Vraag over informatie van verbruiken staat uit bij de M. Dekker	2024 - juni
Eijkelboom	bermmaaiers/bosmaaiers		2024 - juli
Traffic Service Nederland	verkeersmaatregelen		2024 - september
Versluys Verkeerstechniek	verkeersmaatregelen		2024 - oktober
Van de Broek	zaagwerkzaamheden		2024 - november
Van de Maagdenberg	combiwagens		2025 – februari
Gebr. Baars	knijperauto		2025 – maart
Huur en Stuur	kranen/werktuigen excl. Personeel		2025 – maart

Nadat er een goed inzicht is gecreëerd gaat RMS zich richten op de volgende 3 pijlers om structureel CO2 te reduceren binnen de keten. In de komende rapportages zal het plan verder worden aangescherpt en uitgewerkt, zodat het plan zo goed mogelijk toepasbaar blijft.

1. Inzet van elektrisch en zuinig materieel:

- Afspraken over inzet materieel, hierbij zullen CO2 emissies structureel in de afweging worden meegenomen, inventariseren wat de mogelijkheden op dit moment zijn, t.o.v. het huidige ingehuurde materieel;
- Inzet van alternatieve brandstoffen in het huidige materieel, bijv. HVO100;

2. Samenwerking met leveranciers:

- Regelmatig overleg over zowel de inzet van materieel op korte termijn en de wensen voor de toekomst. Wat zijn de mogelijkheden voor dit materieel over bijv. 5 jaar;
- Het delen van inzichten en overleggen over mogelijk gezamenlijk te nemen maatregelen ten opzichte van CO2 in onze keten;
- Gezamenlijk de cursus het nieuwe rijden organiseren;
- Overleg over transportbewegingen tussen de organisaties, kan dit efficiënter ingericht worden;

3. Projectmatige benadering van de CO2-reductie:

- Per project specifieke maatregelen inplannen omtrent het ingehuurde materieel;
- Evalueren van genomen maatregelen zodat deze ook toegepast kunnen worden bij andere projecten.

5.4 Onzekerheden en verbetermogelijkheden in informatie

Bij het opstellen van de ketenanalyse zijn er nog veel onzekerheden en verbetermogelijkheden met betrekking tot de data. Op dit moment is er nog weinig informatie beschikbaar vanuit de leveranciers, het doel is om dit in 2025 wel te hebben. Echter blijft RMS bij het verzamelen van informatie sterk afhankelijk van de leveranciers. Wanneer leveranciers geen bruikbare data kunnen of willen aanleveren, zal de data van andere leveranciers als een 'proxy' ingezet worden. Dit houdt in dat er voor deze leveranciers een inschatting gemaakt zal worden, op basis van de informatie van andere (vergelijkbare) leveranciers.

| Bronvermelding

BRON / DOCUMENT	KENMERK
Handboek CO ₂ -prestatieladder 3.1, 22 juni 2020	Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen
Corporate Accounting & Reporting standard	GHG-protocol, 2004
Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard	GHG-protocol, 2010a

Tabel 2: Referentielijst voor ketenanalyse – Ingehuurd materieel

De opbouw van dit document is gebaseerd op de Corporate Value Chain (Scope 3) Standaard. Daarnaast is, waar nodig, de methodiek van de Product Accounting & Reporting Standard aangehouden (zie de onderstaande tabel).

CORPORATE VALUE CHAIN (SCOPE 3) STANDARD	PRODUCT ACCOUNTING & REPORTING STANDARD	KETENANALYSE
H3. Business goals & Inventory design	H3. Business Goals	Hoofdstuk 1
H4. Overview of Scope 3 emissions	-	Hoofdstuk 2
H5. Setting the Boundary	H7. Boundary Setting	Hoofdstuk 3
H6. Collecting Data	H9. Collecting Data & Assessing Data Quality	Hoofdstuk 4
H7. Allocating Emissions	H8. Allocation	Hoofdstuk 2
H8. Accounting for Supplier Emissions	-	Onderdeel van implementatie van CO ₂ -Prestatieladder niveau 5
H9. Setting a reduction target	-	Hoofdstuk 5

Tabel 3: Theoretische norm en onderbouwing ketenanalyse – Ingehuurd materieel

6 | Verklaring opstellen ketenanalyse

De Duurzame Adviseurs heeft ruime ervaring met het opstellen van ketenanalyses en geldt daarom als een professioneel erkend kennisinstituut. Zie hiervoor ook de Verklaring van Deskundigheid (meegeleverd bij de ketenanalyse of eventueel apart op te vragen). Hierin staan benoemd welke ketenanalyses door De Duurzame Adviseurs opgesteld zijn, met daarbij onderwerp, opdrachtgever, datum en Certificerende Instelling door wie de ketenanalyse is goedgekeurd. Ook staat hierin beschreven welke adviseurs werkzaam zijn voor De Duurzame Adviseurs en wat hun kennis- en opleidingsniveau is.

Deze ketenanalyse is opgesteld door Daan Meijers. De ketenanalyse is daarnaast volgens het vier-ogen principe gecontroleerd door Guus de Jong. Guus de Jong is verder niet betrokken geweest bij het opstellen van het CO₂-reductiebeleid van Road Maintenance Support BV, wat zijn onafhankelijkheid ten opzichte van het opstellen van de ketenanalyse waarborgt. Bij deze beoordeling is vastgesteld dat de gebruikte scope, brongegevens en 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:

	
Daan Meijers Adviseur CO2 – De Duurzame Adviseurs	Guus de Jong Adviseur CO2 – De Duurzame Adviseurs



**de duurzame
adviseurs**

Disclaimer & Colofon

Uitsluiting van juridische aansprakelijkheid

Hoewel de informatie in dit rapport afkomstig is van betrouwbare bronnen en exceptionele zorgvuldigheid is betracht tijdens het samenstellen van deze rapportage kunnen De Duurzame Adviseurs geen juridische aansprakelijkheid aanvaarden voor fouten, onnauwkeurigheden, ongeacht de oorzaak daarvan en voor schade als gevolg daarvan. De borging en uitvoering van de opgestelde beoogde doelen en maatregelen aanwezig in dit rapport liggen bij de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever. Voor het niet behalen van doelen en/of het onjuist aanleveren van data door de opdrachtgever, kunnen De Duurzame Adviseurs niet aansprakelijk worden gesteld.

In geen enkel geval zijn De Duurzame Adviseurs, haar eigenaren en/of medewerkers aansprakelijk ten aanzien van indirecte, immateriële of gevolgschade met inbegrip van gederfde winst of inkomsten en verlies van contracten of orders.

Bescherming intellectueel eigendom

Het auteursrecht op dit document berust bij De Duurzame Adviseurs of bij derden welke bij toestemming deze documentatie beschikbaar hebben gesteld aan Road Maintenance Support BV.

Vermenigvuldiging in wat voor vorm dan ook is alleen toegestaan door voorafgaande toestemming door De Duurzame Adviseurs.

Ondertekening

Auteur(s):	Daan Meijers, De Duurzame Adviseurs
Kenmerk:	Ketenanalyse – Ingehuurd materieel
Datum:	5-6-2024
Versie:	1.0
Verantwoordelijke manager:	Amy Keverling-Buisman

Handtekening autoriserende manager:
