



Voortgangsrapportage
Scope 3 Ketenanalyse
Coaten kasten Verkeersregelautomaat (VRA)
Dyyniq Mobility

André Meijer Directeur Dyyniq Mobility	Pieter van Manen HSE Manager Dyyniq Mobility
Datum	Datum
Handtekening	Handtekening

○ **COPYRIGHT**

© Copyright 2017 Dynniq Nederland B.V. Amersfoort, Nederland.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of welke andere wijze van reproductie dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Dynniq Nederland B.V.

INHOUDSOPGAVE

VERSIEBEHEER	4
1 INLEIDING	5
2 VOORTGANG	6
2.1 DOELSTELLINGEN EN REFERENTIEBEREKENING	6
2.2 RESULTATEN	6
3 VERBETERVOORSTELLEN	7
3.1 GECOMBINEERDE ZENDINGEN	7
3.2 COATEN VOOR INSTALLATIE	7
3.3 IVRA	7

Versiebeheer

Versie	Datum	Auteur	Wijzigingen
Definitief	30-08-2017	Pieter van Manen	

1 Inleiding

Dit is de eerste voortgangsrapportage van 2017 van de CO₂ reductie maatregelen en resultaten m.b.t. het proces van het coaten van VRA's van Dyinniq Mobility. Dit project is gestart in 2013 en is beschreven in Scope 3 ketenanalyse CO₂ prestatieladder - VRA. De eerste resultaten van wijzingen in dit proces werden zichtbaar na een pilot in 2013.

Tussentijds is het proces wat aangepast, en waar mogelijk zal het proces in de toekomst ook continue aangescherpt danwel efficiënter gemaakt worden. Deze voortgangsrapportage beschrijft de resultaten en nieuwe inzichten met betrekking tot CO₂ reductie.

Voor de certificatie van Niveau 5 bepaalt Eis 4.B.2 van de CO₂-prestatieladder (conform SKAO Handboek 3.0, 10 juni 2015) dat op basis van de eerdere ketenanalyse: "Het bedrijf rapporteert tenminste halfjaarlijks (intern én extern) de voortgang ten opzichte van de doelstellingen voor het bedrijf en de projecten waarop CO₂-gerelateerd gunningvoordeel verkregen is".

2 Voortgang

2.1 Doelstellingen en referentieberekening

Uit de ketenanalyse Scope 3 ketenanalyse Co2 prestatieladder - VRA) blijkt dat de meeste CO₂ reductie in deze keten te behalen is door samen met de ketenpartner te focussen op de volgende aspecten:

- Het coaten van de VRA kasten uit te laten voeren bij één ketenpartner vooraf afbouw;
- De afbouw te doen na het coaten van de VRA kasten;
- Besparing op transport van coating ketenpartner door niet naar de locaties waar de VRA kasten worden geplaatst te laten reizen.

Er is besloten om deze ketenanalyse te gebruiken voor projecten die mogelijkheden bieden om te reduceren op de reisafstanden van de coating ketenpartner bij de VRA kasten. Hierbij is de reisafstand per VRA plaatsing het referentiepunt.

Er is gekozen om de ketenanalyse op te maken en op te volgen vanaf 2013 tot eind 2020. De reductiedoelstelling is als volgt geformuleerd: reductie van de CO₂ uitstoot per VRA wissel levert een gemiddelde besparing van 10% op. De referentie is opgenomen in de ketenanalyse. De berekeningen en onderliggende cijfers zijn terug te vinden in het document "Coating via Confed".

2.2 Resultaten

Tabel 2 toont aan wat in de periode van 01-01-2017 t/m 30-06-2017 de resultaten zijn.

Vrachtwagens ingezet t.b.v. vervoer VRA's door Confed (norm: euro4 motor. Gem. verbruik 1 liter per 3 km. Totaal 2.958 km gereden. Gedeeld door 3 is:	986	ltr
CO ₂ per liter diesel in kg (http://co2emissiefactoren.nl/)	3,230	kg CO ₂ / ltr

H1-2017	Aantal kasten	5
	Transport Confed – CAS – Confed / Confed – Projectlocatie aantal km	2.958
	Transport CO ₂ uitstoot in kg	3.185
	CO ₂ reductie t.o.v. conventionele manier in %	31%

Tabel 1

Procentueel is het aantal km en CO₂ uitstoot met 31 % gereduceerd, de doelstelling van 10% is daarmee ruimschoots behaald. Dit betreft een periode van 6 maanden.

3 Verbetervoorstellen

Dit is de tweede voortgangsrapportage voor het VRA coatingsproces. Het percentage ten opzichte van de eerste rapportage (23%) is naar verwachting gedaald maar nog steeds boven de doelstelling van 10%.

Om de positieve resultaten tot nu toe te blijven behalen en te gaan onderzoeken of er op andere manieren nog meer CO₂ gereduceerd rondom het VRA-proces kan worden zullen we in 2017 in ieder geval de volgende verbetervoorstellen verder uitwerken en in kaart brengen.

3.1 *Gecombineerde zendingen*

In de praktijk komt het met enige regelmaat voor dat kasten die onder 1 project vallen, samen worden verstuurt. Dit gebeurt echter niet consequent, is nu niet aantoonbaar en is daarom ook niet meegenomen in de berekeningen.

3.2 *Coaten voor installatie*

Mogelijk kunnen VRA-kasten in de toekomst direct van de kastenleverancier naar het coatingsbedrijf. Dit vraagt qua planning en logistiek wat werk, maar zou de hoeveelheid CO₂-uitstoot drastisch verlagen.

3.3 *IVRA*

De Intelligente Verkeersregel Automaat wordt de nieuwe generatie VRA. Vanaf 2017 zal er een pilot project met deze automaat gaan opstarten. Betere doorstroming van het verkeer en dus verlaging van de CO₂-uitstoot is één van de hoofddoelen die met deze automaat bereikt moet worden.