



Dé CO₂ Adviseurs

Laat de CO₂-Prestatieladder voor je werken

Voortgang CO₂ Reductieplan 2014 Project GOLVO Noord Nederland

Opdrachtgever

Gebroeders Van der Lee

Contactpersoon

Machteld Houben

Auteur:

Bjorn Benschop

Autorisatiedatum:

dd-mm-jjjj

Versie:

1.0

Handtekening autoriserend verantwoordelijk manager:

.....



Inhoud

1	Inleiding.....	3
2	Energiebeoordeling	4
3	Doelstelling en maatregelen	5
3.1	<i>HOOFDDOELSTELLING</i>	5
3.1.1	<i>Scope 1&2 Subdoelstelling kantoor (gas&elektra)</i>	5
3.1.2	<i>Scope 1 Subdoelstelling brandstofverbruik auto's</i>	5
3.1.3	<i>Scope 1 Subdoelstelling brandstofverbruik bedrijfsmiddelen</i>	6
3.1.4	<i>Scope 3 Subdoelstelling Asphalt</i>	6
3.1.5	<i>Scope 3 Subdoelstelling Geleiderail</i>	7
4	Voortgang CO ₂ reductie	8



1 Inleiding

In dit document worden de CO₂-reductiedoelstellingen van het project GOLVO N-NI, van Gebr. Van der Lee, gepresenteerd en de voortgang van de CO₂-reductie beoordeeld. Voorafgaand hieraan is de CO₂ footprint voor scope 1 en 2 opgesteld conform ISO 14064-1 en het GHG Protocol. Bij de start van het traject is een prognose-footprint opgesteld, aan de hand waarvan het werkelijk verbruik getoetst wordt om te zien of er reductie in de werkzaamheden behaald is.

In hoofdstuk 2 van dit document wordt de energie beoordeling beschreven waarin een analyse is uitgevoerd over de voortgang in CO₂ reductie en mogelijke verbeterpunten. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de doelstellingen beschreven. Van het concrete plan van aanpak en de uit te voeren maatregelen is een opsomming weergegeven in hoofdstuk 4.

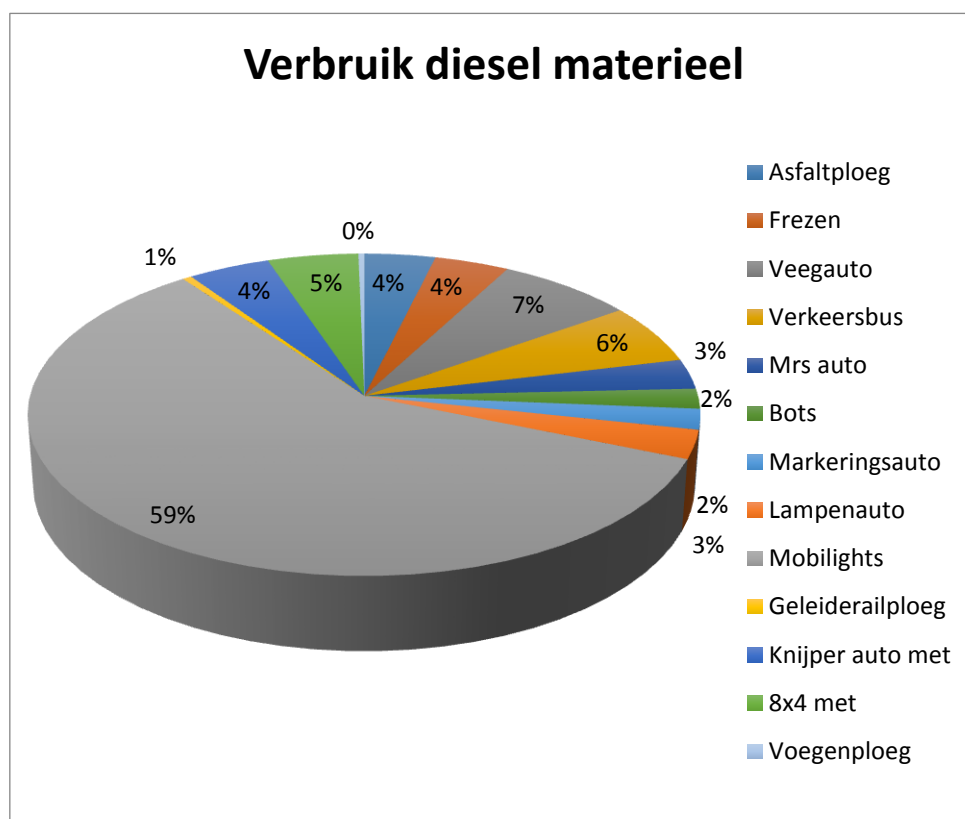
Het reductieplan is opgesteld in overleg en met goedkeuring van het management. De voortgang in (sub)doelstellingen en maatregelen wordt ieder half jaar beoordeeld.



2 Energiebeoordeling

Het doel van deze energiebeoordeling is de huidige en de historische energieverbruiken van project GOLVO N-NI in kaart te brengen. Deze beoordeling geeft minimaal 80% van de energie stromen weer. Zo zijn door deze analyse de grootste verbruikers geïdentificeerd en kan daar individueel op gestuurd worden. Daarop kunnen de belangrijkste processen die bijdragen aan CO₂-uitstoot effectief aangepakt worden. De analyse zelf is terug te vinden als extra tabblad in Emissie-inventaris (2014) (2.A.3 & 3.A.1).

De 80% grootste emissiestromen in het project GOLVO N-NI zijn het brandstofverbruik van materieel (machines+transport) en brandstofverbruik van het transport van asfalt. Voor het materieel is in onderstaande grafiek een verdeling gemaakt, waaruit blijkt dat bij de machines met name de mobilights veel brandstof verbruiken (op basis van prognose van aantal uren inzet en verbruik per uur):



Omdat het verbruik van diesel één van de grootste emissiestromen is, is het noodzakelijk daar voldoende aandacht aan te geven in het reductiesysteem. Denk bijvoorbeeld aan zuinig rijgedrag van chauffeurs en de inzet van efficiënt materieel dat geschikt is voor de uit te voeren taak.



3 Doelstelling en maatregelen

3.1 Hoofddoelstelling

project GOLVO N-NI heeft zich als doel gesteld om in het project GOLVO, gemeten vanaf prognose tot einde van het project, onderstaande CO₂-reductie te realiseren:

Scope 1 en 2 doelstellingen project GOLVO N-NI

project GOLVO N-NI wil ten opzichte van de prognose 5% minder CO₂ uitstoten

Bovengenoemde doelstelling wordt gerelateerd aan de tonnages asfalt in het project.

3.1.1 Scope 1&2 | Subdoelstelling kantoor (gas&elektra)

Maatregel	Opmerking
50% stroom inkopen met SMK-keurmerk	Deze maatregel is uitgesteld naar volgend jaar.
minimaliseren van gebruik van de elektrische kachel	Nog niet gelukt. Heeft slechts beperkt effect.
geven van besparingstips om medewerkers bewust te maken	Er zijn meermaals digitale posters opgehangen met tips voor alle medewerkers.

3.1.2 Scope 1 | Subdoelstelling brandstofverbruik auto's

Maatregel	Opmerking
Minimaal één auto aanschaffen die rijdt op alternatieve brandstoffen	Tijdelijk gelukt, maar had te weinig effect.



Alle medewerkers instrueren op het toepassing van 'Het Nieuwe Rijden'	Deze cursus zal begin 2015 starten.
Wedstrijd organiseren voor de zuinigste rijder	Mee bezig

3.1.3 Scope 1 | Subdoelstelling brandstofverbruik bedrijfsmiddelen

Maatregel	Opmerking
GreenSystem (verbetering productie van asfalt)	Eerste stappen gezet maar nog niet geïnstalleerd.
Nachtplanning: volle lading van vrachtwagens	Hier zijn we al mee begonnen
Depots waar freesasfalt opgeslagen kan worden	Dit wordt ontwikkeld.
Track&trace voor materieel incl file herkenning	Leverd geen significante reductie op. Niet mee door gegaan.

3.1.4 Scope 3 | Subdoelstelling Asfalt

Maatregel	Opmerking
Inventarisatie van reductiemogelijkheden	Inventarisatie van sector en keteninitiatief uitgevoerd
Toepassen GreenSystem	Zal vanaf 2015 worden toegepast
Zuiniger vervoersmiddelen	Geen zuinigere machines maar wel een efficiënter gebruik.



3.1.5 Scope 3 | Subdoelstelling Geleiderail

Maatregel	Opmerking
Zuiniger vervoersmiddelen in samenwerking met ketenpartners	Over gesproken maar nog geen concrete vervolgstappen. Vooral gericht op asfalt centrale.



4 Voortgang CO₂ reductie

Vanaf de start van het project tot eind 2014 is 3.626 ton CO₂ uitgestoten:

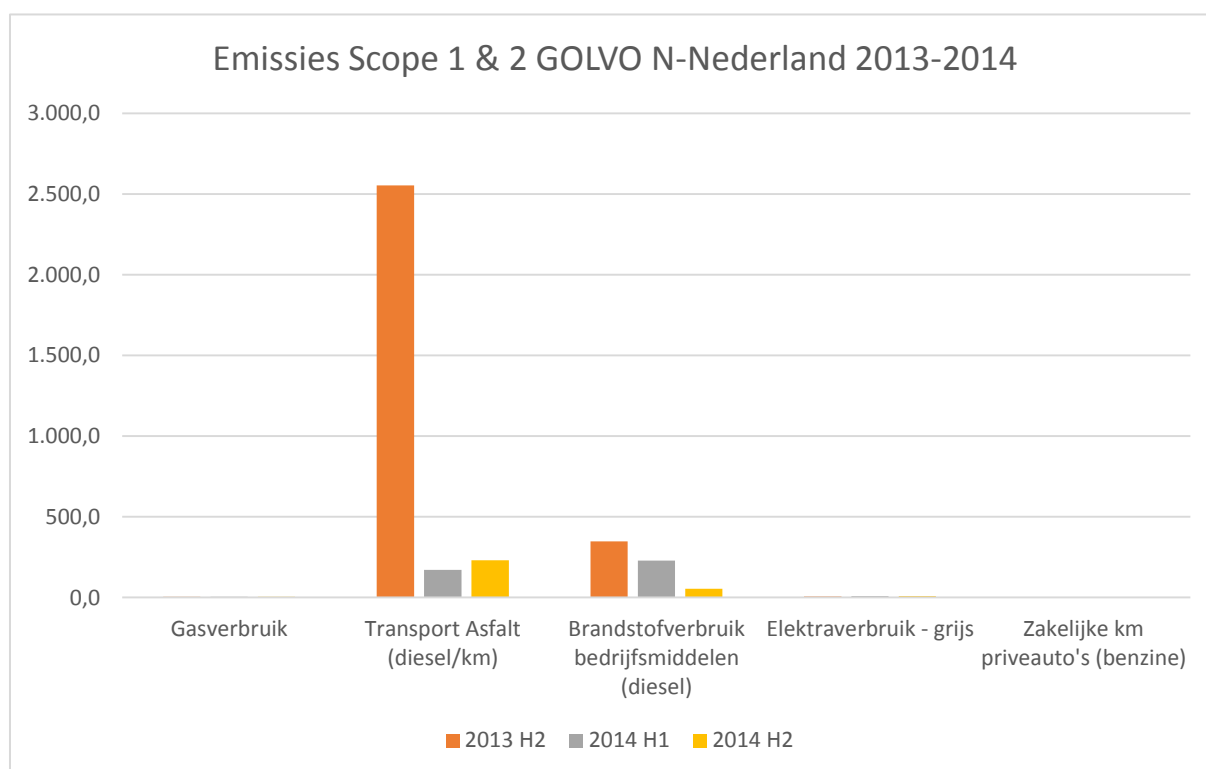
Scope 1	2013 H2	2014 H1	2014 H2
Gasverbruik	4,8	4,7	4,7
Brandstofverbruik (benzine)			
Brandstofverbruik (diesel)			
Transport Asphalt (diesel/km)	2.554,4	171,8	231,1
Brandstofverbruik materieel (diesel)	347,5	228,6	55,0

Totaal scope 1	2.906,7	405,1	290,8
(totaal uitstoot CO2 diesel)	2.901,9	400,4	286,1

Scope 2	2013 H2	2014 H1	2014 H2
Elektraverbruik - grijs	7,4	7,6	8,0
Elektraverbruik - groen			
Zakelijke km priveauto's (diesel)			
Zakelijke km priveauto's (benzine)			
Totaal scope 2	7,4	7,6	8,0

Totaal scope 1 en 2	2.914,1	412,7	298,8
Totaal start t/m 2014			3.626

Met name in het transport van asfalt is veel brandstof (en dus CO₂) verbruikt:





De voortgang wordt gerelateerd aan de prognose footprint van 2013 waarbij de omzet van het project is gedeeld door de totaalomzet van dat jaar; met dit % is vervolgens het aandeel CO₂ van het project t.o.v. totaalverbruik van 2013 berekend. In de prognose footprint zijn een aantal locaties waar gas- en elektra wordt verbruikt meegenomen, waaronder de asfaltcentrale en locaties van aannemers; de laatste horen in de keten thuis en zijn geen eigen verbruik, bovendien wordt voor de werkelijke CO₂ uitstoot van het project het verbruik van slechts één kantoorlocatie geregistreerd, waar een aantal mensen voor het project werkzaam zijn. Het gas- en elektraverbruik in de prognose is dus heel erg overschat. Om dit op te lossen is de prognose footprint, dus gas- en elektra opnieuw ingevoerd met de huidige cijfers die nu bekend zijn. Het nadeel hiervan is dat de prognose-footprint veel lager wordt dan de huidige CO₂ uitstoot, dus zal een forse toename verklaard moeten worden.