

2018

# Ketenanalyse uitbesteed transport



van wijk groep

Goedgekeurd door: H. van Wijk

A handwritten signature in blue ink on a light brown background.

Auteur: Lars van Wijk

Bedrijf: van wijk groep

1-1-2019

## Inhoud

Inleiding .....	3
1. Doel en afbakening .....	4
2. Uitbesteed transport .....	4
2.1 Transportmiddelen .....	4
2.2 Technologie .....	5
3. Partners en belanghebbenden in de keten .....	6
3.1 Partners in de keten .....	6
3.2 Belanghebbenden in de keten .....	7
4. Reductiemogelijkheden .....	8
5. Acties & doelstellingen .....	8
5.1 Plan van aanpak.....	8
6. Evaluatie.....	8

### Inleiding

In het document 'Scope 3 analyse' van H. van Wijk zijn de belangrijkste emissies in scope 3 in kaart gebracht. Deze analyse is uitgevoerd als onderdeel van de certificering voor niveau 5 voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder. Op basis van de daarin gemaakte weging van scope 3 is de keuze gemaakt om de keten van uitbesteed transport verder te analyseren. Deze analyse resulteerde in dit document.

In hoofdstuk 1 wordt het doel van deze ketenanalyse nader toegelicht en afgebakend. In hoofdstuk 2 wordt het proces nader omschreven, de partners in de keten zijn vermeld in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 zijn reductiemogelijkheden, acties en doelstellingen voor de komende jaren geformuleerd.



## 1. Doel en afbakening

Het doel van deze ketenanalyse is het in kaart brengen van de variabelen in de keten van het uitbesteed transport. Deze analyse moet bijdragen tot het identificeren en kwantificeren van de CO2 reductiemogelijkheden.

Hierbij is er een belangrijk aandachtspunt: het is niet in het belang van H. van Wijk om de transportactiviteiten terug te dringen omdat dit juist een belangrijk 'product' is van het bedrijf. De reductiedoelstellingen in deze ketenanalyse moeten gericht zijn om de CO2 uitstoot per eenheid (tijd en/of gereden kilometers) terug te dringen.

In deze ketenanalyse wordt alleen gekeken naar transport die als dienst aan opdrachtgevers wordt aangeboden. Transporten van derden (bijv. levering of afvoer van materialen) van en naar projecten van H. van Wijk worden buiten beschouwing gelaten. Ook alternatieve vervoerswijzen (bijv. over water) worden buiten beschouwing gelaten omdat deze niet in het belang zijn van H. van Wijk.

## 2. Uitbesteed transport

H. van Wijk beschikt over 8x4 kippers en 6x6 kraanauto's. Deze voertuigen kunnen worden ingezet voor transport van grond- en afvalstoffen voor de wegenbouw. Opdrachtgevers kunnen de voertuigen voor (een deel van) een dag inhuren. De voertuigen worden verhuurd voor een vastgestelde prijs per tijdseenheid, dit is inclusief brandstof.

De opdrachtgever bepaalt vervolgens waar het voertuig zal rijden en met welke lading.

Wanneer er meer vraag is dan capaciteit van H. van Wijk wordt er gebruikt gemaakt van partners. Zij worden door H. van Wijk ingehuurd om deze transporten voor de betreffende opdrachtgever uit te voeren.

### 2.1 Transportmiddelen

De voornaamste voertuigen die worden verhuurd aan opdrachtgevers zijn 8x4 en 6x6 vrachtwagens.

Belangrijke factoren voor de transportmiddelen zijn:

- verbruik per kilometer
- laadcapaciteit
- mogelijkheid om terreinen te betreden, afhankelijk van ondergrond

De 8x4 voertuigen zijn niet geschikt om op bouwterreinen in het zand te rijden. Dit is wel mogelijk met een 6x6. De 6x6 gebruikt echter wel aanzienlijk meer brandstof dan een 8x4. Naar schatting is dit zo'n 20% meer. Het verbruik wordt verder bepaald door het soort motor waarbij o.a. verschil is in euro 3, 4, 5 en 6.

Ook de laadcapaciteit van deze voertuigen is verschillend: een 8x4 kan doorgaans 16 a 17 m<sup>3</sup> vervoeren. Een 6x6 heeft een capaciteit van 10 m<sup>3</sup>. Een 8x4 is dus niet alleen zuiniger in verbruik maar heeft dus ook nog een gunstigere laadcapaciteit.

Als dit omgerekend wordt naar verbruik van 1m<sup>3</sup> dan is het verschil nog een stuk groter dan de genoemde 20%.

Door organisatorische maatregelen, zoals het leggen van rijplaten, kan er voor gezorgd worden dat een 8x4 ingezet wordt op een locatie die onder normale omstandigheden alleen met een 6x6 begaanbaar is.

## 2.2 Technologie

Ook in de transportsector geldt dat er diverse ontwikkelingen zijn bij de toeleveranciers van transportmiddelen. Dit betreft niet alleen de ontwikkeling van 'euro' motoren - waarvan de euro 6 de meest moderne en duurzame is.

Een belangrijke ontwikkeling betreft hybride voertuigen. Bij deze voertuigen wordt bijv. de kraan / knijper elektrisch aangedreven i.p.v. met diesel. Hierdoor is het tijdens deze werkzaamheden niet nodig om de vrachtwagen stationair te laten draaien.

Geheel elektrisch rijden lijkt in de nabije toekomst nog geen optie voor H. van Wijk. Er zijn wel ontwikkelingen gaan om speciaal voor de gemeente Amsterdam een volledig elektrische vrachtauto te laten bouwen. Dit plan is nog niet concreet.

Er wordt nog geen gebruik gemaakt hybride vrachtwagens. Vanzelfsprekend houdt het bedrijf deze ontwikkelingen wel nauwlettend in de gaten.



### 3. Partners en belanghebbenden in de keten

Er is een onderscheid te maken in partners en belanghebbenden in de keten. De partners zijn onderdeel van de keten. De belanghebbenden kunnen direct of indirect invloed hebben op de transportketen.

#### 3.1 Partners in de keten

De belangrijkste partners in de keten zijn:

1. De opdrachtgever
2. H. van Wijk Transport
3. Ingehuurde transporteurs
4. Eigen rijders

#### **Opdrachtgever**

Opdrachtgevers voor transportdiensten van H. van Wijk zijn doorgaans bedrijven die actief zijn in de bouw, met name de grond- wegen en waterbouw.

De opdrachtgever huurt transport in tegen een prijs per uur of dag. De prijzen zijn inclusief brandstof. De opdrachtgever heeft er dan ook geen direct belang bij om het transport zo zuinig mogelijk te laten plaatsvinden. Natuurlijk is dat indirect wel het geval omdat een lager verbruik ook kan resulteren in een lagere prijs van het transport. Voor de opdrachtgever is het aantrekkelijk het gehuurde voertuig juist zo optimaal (maximaal) mogelijk in te zetten.

De opdrachtgever bepaalt de keuze voor het in te zetten voertuig; een 6x6, 8x4 of ander type.

#### **H. van Wijk Transport**

H. van Wijk Transport ontvangt de aanvraag van de opdrachtgever. Afhankelijk van de situatie kan H. van Wijk invloed uitoefenen op de keuzes van de opdrachtgever. Als H. van Wijk zelf voldoende capaciteit heeft zullen er in principe eigen middelen worden ingezet.

Bij onvoldoende eigen capaciteit wordt navraag gedaan bij andere transporteurs. Dit zijn doorgaans vaste partners.

In tegenstelling tot de opdrachtgever heeft H. van Wijk wel een belang om een vrachtwagen zo efficiënt / zuinig mogelijk te gebruiken. Lagere brandstofkosten betekent een betere marge op de prijs. Hetzelfde geldt voor de ingehuurde transporteurs en eigen rijders. De chauffeur van de vrachtwagen heeft hier vanzelfsprekend de meeste invloed op.

#### **Ingehuurde transporteurs**

H. van Wijk maakt voornamelijk gebruik van een vaste partij waar vrachtwagens worden ingehuurd indien er extra capaciteit nodig is. Dit is de firma Travcom. Dit bedrijf heeft vrij recent het certificaat CO2 Prestatieladder niveau 3 behaald.

Ook voor Travcom geldt: bij onvoldoende capaciteit wordt er bij derden ingehuurd. In geval van Travcom zijn dit vooral eigen rijders.

#### **Eigen rijders**

Dit zijn zelfstandig opererende chauffeurs met een eigen vrachtwagen.

### 3.2 Belanghebbenden in de keten

Vanwege de mogelijke invloed op de transportketen worden de volgende belanghebbenden nog kort benoemd in deze ketenanalyse:

1. Fabrikant van de voertuigen
2. Wegbeheerders
3. Overheid, nationaal
4. Overheid, regionaal / lokaal
5. Omwonenden
6. Brandstofketen

Deze belanghebbenden kunnen direct of indirect invloed hebben op de keten.

#### **Fabrikant**

Productie van vrachtwagens: door innovaties mogelijk duurzamere middelen beschikbaar. Ook onderdelen van de vrachtwagens kunnen invloed hebben op het verbruik, bijvoorbeeld de bandenkeuze.

#### **Wegbeheerder**

De soort wegverharding en het onderhoud hiervan kan invloed hebben op het verbruik van de vrachtwagens

#### **Overheid, nationaal**

Landelijke wetgeving die van invloed kan zijn op de keten. Dit kunnen bijvoorbeeld eisen zijn waaraan een vrachtwagen moet voldoen

#### **Overheid, regionaal / lokaal**

In steeds meer steden worden milieu-zones ingevoerd. Bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam waar de vrachtwagen van H. van Wijk geregeld te vinden zijn. Hier geldt als minimum eis dat vrachtwagens tenminste van een euro 4 motor moeten zijn voorzien. Het is denkbaar dat deze eis t.z.t. zal veranderen naar euro 5 of 6.

#### **Omwonenden**

Omwonenden hebben geen directe hinder van CO<sub>2</sub> maar wel van fijnstof. Dit wordt o.a. door het wegverkeer veroorzaakt. Deze hinder kan gevolgen hebben voor de eisen aan het transport.

#### **Brandstofketen**

De prijzen van brandstof kunnen (sterk) verschillen per periode. Dit is van vele factoren afhankelijk. De prijs van de brandstof kan invloed hebben op CO<sub>2</sub> reductie. Hoe hoger de prijs is, hoe aantrekkelijk het is om minder brandstof per voertuigkilometer uit te gebruiken (en dus CO<sub>2</sub> te reduceren). Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat er duurzamere brandstoffen beschikbaar komen die resulteren in minder CO<sub>2</sub> per voertuigkilometer (en bij voorkeur ook minder andere schadelijke milieu-effecten)



## 4. Reductiemogelijkheden

Op basis van de in deze ketenanalyse verzamelde informatie zijn acties en doelstellingen vastgesteld. De belangrijkste / meest concrete acties en doelstellingen zijn onderstaand vermeld:

1. Uitbesteed transport zoveel mogelijk lokaal organiseren
2. Stimuleren van opdrachtgevers om 8x4 vrachtwagens in te huren en zonodig organisatorische aanpassingen te doen op de werklocatie zoals bijvoorbeeld het toepassen van rijplaten.
3. Inzet van euro 6 vrachtwagens
4. Inhuur bij duurzame transporteurs, tenminste CO2 Ladder niveau 3
5. Bij werkplekinspecties ook toezien op uitbesteed transport
6. Mogelijk voor de toekomst: inhuren / inzetten van hybride vrachtwagens.

Daarnaast is het van belang om verschillende ontwikkelingen te volgen. Onder andere op het gebied van banden (lagere rolweerstand?) en brandstof (schoner?). Deze kennis dient vanzelfsprekend te worden gedeeld met partners in de keten om bij te kunnen dragen aan CO2-reductie in de transportketen van H. van Wijk.

Het is lastig om de exacte reductie te bepalen omdat dit van diverse factoren afhankelijk is. Vooral nog gaat H. van Wijk uit van een (potentiële) reductie van de CO2 uitstoot van 5 tot 10% over een tijdsbestek van 5 jaar (2023).

## 5. Acties & doelstellingen

Het is lastig om de exacte reductie te bepalen omdat dit van diverse factoren afhankelijk is. Vooral nog gaat H. van Wijk uit van een (potentiële) reductie van de CO2 uitstoot van 5 tot 10% over een tijdsbestek van 5 jaar (2023).

Niet voor alle reductiemogelijkheden is het even vanzelfsprekend SMART doelstellingen en/of acties te formuleren of de resultaten ervan meetbaar te maken (bijv. het zoveel mogelijk lokaal organiseren van uitbesteed transport).

### 5.1 Plan van aanpak

	<i>Omschrijving</i>	<i>Verantwoordelijke</i>	<i>Streef datum</i>	<i>Datum gereed</i>
1.	In kaart brengen van certificering m.b.t. duurzaamheid van toeleveranciers H. van Wijk	L. van Wijk	aug. 18	
2.	Opdrachtgever stimuleren duurzame keuzes te maken, tenminste voorleggen voor projecten met gunningsvoordeel	L. van Wijk	project met gunning	

## 6. Evaluatie

In de loop van 2019 zal worden geëvalueerd of het (gevraagd en ongevraagd) aanbieden van een alternatieven offerte zinvol is geweest en in hoeveel gevallen dit heeft geleid tot een andere keuze (en daarmee dus reductie in de keten). Op basis van deze evaluatie zal de doelstelling zonodig worden aangepast.