

JAN BAKKER

Ketenanalyse Infratransport in het kader van CO₂-prestatieladder gebaseerd op de emissiedata over 2022

JAN BAKKER TRANSPORT BV



	Naam	Datum	Paraaf
Opgesteld door:	Jakob Croeze (Trigade Staphorst)	25 april 2023	
Externe beoordeling deskundige:	Tony van der Geld (Trigade Den Bosch)	9 mei 2023	
Goedkeuring door:	Henk van de Vosse	10 mei 2023	

JAN BAKKER

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Doel van het document	3
1.2 Contactpersoon	3
2. Beschrijving van de keten	4
2.1 Activiteiten	4
2.2 Partners in de keten	5
3. Scope 3 emissies	5
3.1 Vrijkomen scope 3 emissies	5
3.2 Kwantificatie scope 3 emissies	6
4. Reductiedoelstellingen	6
4.1 Vaststelling reductiedoelstellingen	7
4.2 Onderbouwing doelstellingen	7
5. Maatregelen en plan van aanpak	8
6. Conclusie	9



1. Inleiding

1.1 Doel van het document

Al meerdere jaren heeft het milieu een belangrijke plaats in het beleid van Jan Bakker Transport B.V. Dit begon middels certificering volgens ISO 14001, later verdiept door deelname aan het programma Lean and Green (tot 2017). Vanaf dat jaar wordt er aan dit beleid verder invulling gegeven door het verankeren van met name CO₂-reductieprogramma's binnen de organisatie, wat heeft geleid tot een huidige certificering volgens de CO₂-prestatieladder niveau 4.

Bij de CO₂-prestatieladder niveau 4 wordt er niet alleen gekeken naar de emissies van Jan Bakker Transport B.V. zelf, de zogenaamde scope 1 en scope 2 emissies, maar is er ook aandacht voor de scope 3 emissies. Scope 3 emissies zijn emissies die ontstaan als een gevolg van de activiteiten van Jan Bakker, maar die voortkomen uit bronnen die niet in eigen bezit zijn, of beheerd worden door Jan Bakker.

In 2021 heeft het bedrijf gezocht naar een software pakket om analyses te kunnen maken van de verschillende transporten binnen bepaalde sectoren. Er is gekozen voor het pakket BigMile. In 2022 was dit volledig operationeel en zijn de cijfers vrij nauwkeurig, in tegenstelling tot vorige rekenmethodes.

Uit de inventarisatie meest materiële scope 3 emissies is wederom het transport binnen de sector Infra als meest materiële emissie naar voren gekomen, hetgeen er toe heeft geleid dat opnieuw is gekozen voor een verdiepende ketenanalyse van deze bedrijfstak. De voorgaande ketenanalyse infra (2018) is daarbij als leidraad genomen, echter met de data van 2022 vanuit BigMile.

Allereerst zal de keten worden omschreven, hierbij worden de verschillende activiteiten binnen de keten kort benoemd en wordt aangegeven welke partners voor Jan Bakker belangrijk zijn in deze keten. In hoofdstuk 3 worden de scope 3 emissies omschreven en grotendeels gekwantificeerd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het software pakket BigMile.

Op basis hiervan zijn in hoofdstuk 4 doelstellingen en maatregelen opgenomen, inclusief plan van aanpak om de doelstellingen te behalen. Deze elementen worden kort samengevat in de conclusie, waarin tevens mogelijkheden voor verbetering van de ketenanalyse worden benoemd.

1.2 Contactpersoon

De ketenanalyse is uitgevoerd door Jakob Croeze. De rapportage is door externe deskundige Tony van der Geld (Trigade Den Bosch) beoordeeld.

Vervolgens is de analyse gecontroleerd door Henk van de Vosse, financieel directeur van Jan Bakker Transport B.V. Middels zijn paraaf op de voorkant van het document wordt de inhoud onderschreven door het hoger management.

Contactpersoon is Diana de Bie, KAM Manager. Vragen/opmerkingen over deze ketenanalyse kunnen worden geadresseerd via het telefoonnummer 0031 85 30 13 322 of het emailadres KAM@janbakker.nl.

2. Beschrijving van de keten

2.1 Activiteiten

De keten "Infra" bestaat voor Jan Bakker uit de volgende activiteiten:

Aannemen opdracht

De planner ontvangt van de opdrachtgever een werkopdracht. Deze opdracht beschrijft het benodigd materieel en de periode wanneer dit materieel benodigd is. De planner neemt contact op met de betrokken uitvoerder om de opdracht na te lopen en aan te passen indien nodig. Als de opdracht correct is, wordt de opdracht in het systeem gezet.

Voor grote opdrachten, die meerdere weekenden en/of meer dan 50 auto's omvatten, wordt de aanvraag nader beoordeeld om eventuele mogelijkheden om de opdracht met minder materieel uit te voeren te identificeren. Indien die mogelijkheid bestaat, wordt in overleg met de opdrachtgever de opdracht aangepast.

Bepalen inzet eigen materieel

Als de opdracht correct en bevestigd is, worden de verschillende ritten in het systeem gekoppeld aan fysieke auto's. De betreffende chauffeurs krijgen middels de boordcomputer de ritten door en weten op de die manier wanneer ze op welke locatie moeten zijn.

Indien nodig inhuren extern materieel

Daar waar onvoldoende eigen materieel van Jan Bakker Transport B.V. ingezet kan worden, wordt extern materieel ingezet. Het uitgangspunt is om zo min mogelijk extern materieel in te zetten, maar dit is niet altijd mogelijk.

Omdat het inzetten van extern materieel vrijwel dagelijks voorkomt, zijn er een aantal vaste charters die meerijden in de planning van Jan Bakker Transport B.V., maar geen gebruik maken van de middelen van Jan Bakker Transport B.V. Deze bedrijven rijden met eigen materieel en voor eigen kosten en sturen Jan Bakker Transport een factuur voor geleverde diensten.

Indien ook alle vaste charters ingezet zijn terwijl er nog extra materieel benodigd is, worden overige externe transportbedrijven ingezet.

Uitvoeren opdracht

Conform planning wordt de opdracht uitgevoerd, door de eigen chauffeurs, de charters of de andere transportbedrijven. Chauffeurs melden zich op locatie bij de uitvoerder en voeren de opdrachten in overleg met de uitvoerder uit. Afhankelijk van het project, de soort werkzaamheden en de bereikbaarheid kan de exacte uitvoering van de opdracht verschillen.

Facturatie

Als de opdrachten zijn afgerond, worden de werkzaamheden conform afspraak gefactureerd aan de opdrachtgever. Extern materieel wordt conform afspraak betaald.

2.2 Partners in de keten

Belangrijkste partners in de keten “Infra” zijn:

- Opdrachtgevers
- Transporteurs

Opdrachtgevers

Opdrachtgevers kunnen indirect een invloed uitoefenen op de CO₂-emissies middels de planning: de locatie-indeling van de werkplaats en de indeling van het werk. Door vooraf de planning te bespreken met de opdrachtgever heeft de planner de mogelijkheid om eventuele CO₂-emissies als gevolg van een minder goede planning te voorkomen (zo weinig mogelijk lege ritten, minste kilometers omrijden, etc.). Opdrachtgevers gaan steeds meer over op emissieloos transport, vandaar dat Jan Bakker Transport B.V. 15 elektrische trucks heeft besteld die gefaseerd in 2023 worden geleverd. De eerste 4 zijn in het eerste kwartaal 2023 in gebruik genomen.

Transporteurs

De externe transporteurs zijn de feitelijke uitstoters van de scope 3 emissies als gevolg van uitstoot van diesel die in deze ketenanalyse worden beschreven. Voor het asfalttransport is een overzicht gemaakt van alle transporteurs die asfalttransport uitvoeren in opdracht van Jan Bakker Transport B.V. Deze staan in de data zoals gegenereerd door BigMile. Hieruit blijkt ook welke transporteurs meer, en welke minder werk uitvoeren en dus wat ongeveer hun relatieve aandeel in de scope 3 emissies van Jan Bakker is. Bij het opstellen van deze ketenanalyse was nog niet inzichtelijk in hoeverre deze bedrijven inzicht hebben in hun eigen CO₂-uitstoot en welke maatregelen zij nemen met betrekking tot CO₂-reductie. Voor kleinere transporteurs zal het niet lonen om elektrische voertuigen aan te schaffen. Voor de grotere zal in 2023 de nadruk liggen op het leggen/verdiepen van het contact en verkrijgen van inzage in kwantitatieve data van deze transporten.

3. Scope 3 emissies

3.1 Vrijkomen scope 3 emissies

Zoals ook voor de eigen CO₂-emissie inventaris van Jan Bakker geldt, zijn de belangrijkste emissies in de keten de emissies als gevolg van het fysieke transport, oftewel de emissies als gevolg van het verbranden van diesel. Bij de werkzaamheden op locatie wordt ook overig materieel ingezet, zoals kranen, freesmachines of graafmachines. Jan Bakker beschikt echter niet over dergelijke middelen en is ook niet verantwoordelijk voor de inhuur daarvan, dat wordt door de opdrachtgever zelf geregeld. Eventuele emissies van deze apparaten behoren derhalve niet bij de scope 3 emissies van Jan Bakker Transport B.V.

In onderstaande tabel is de verhouding eigen infratransport vs. ingehuurd infratransport* duidelijk gemaakt.

Verhouding Infra	Aantal vrachten	Verhouding
Eigen transport	222816	71%
Ingehuurd transport	92032	29%
Totalen:	314848	100%

** Data van ingehuurd transport is berekend met een kengetal. Dit is een gemiddeld getal vanuit de transportsector. Deze transporteurs hebben geen brandstof- of afstandsdetails met ons gedeeld, waardoor wij geen 'werkelijk gemeten' cijfers kunnen publiceren.*

3.2 Kwantificatie scope 3 emissies

Per vervoerder is een overzicht beschikbaar in BigMile maar vanwege AVG wordt deze niet gepubliceerd.

Afdeling Infra	Aantal vrachten	Totaal tonnage	Totaal kg CO2e	KG CO2e per ton	KG CO2e per Ton/Km
Eigen transport	222816	1673364	4600890	2,75	0,1447
Ingehuurd transport	92032	656288	1849981	2,82	0,1137
Totalen:	314848	2329652	6450871	2,79	0,1292

Vanaf Q3 van 2023 zal met behulp van BigMile worden bekeken, hoe de ontwikkelingen zijn op kwartaalniveau t.o.v. de nulmeting van dezelfde periode in het jaar 2022. Zo wordt de CO₂-uitstoot inzichtelijk in bepaalde seizoenen en kunnen prestaties op individueel niveau worden vergeleken. Vanwege de andere rekenmethode voor 2022 is ervoor gekozen om 2022 als referentiejaar te gaan gebruiken.

4. Reductiedoelstellingen

4.1 Vaststelling reductiedoelstellingen

Op basis van de hierboven beschreven ketenanalyse voor de keten Infra zijn de volgende CO₂-reductiedoelstelling geformuleerd:

- 4x per jaar CO₂-dialoog met onze top 5 leveranciers van ingehuurd transport; dit betreft 3 transporteurs in de sector infra;
- Inzage krijgen in kwantitatieve CO₂-emissie data van deze leveranciers;
- Voldoende kwantitatieve informatie over 2023 verkrijgen om kwantitatieve doelstelling onder 4 te kunnen onderbouwen;
- Vanaf 2024 een jaarlijkse verlaging van 1,5% in de scope 3 emissies van de keten Infra realiseren.

4.2 Onderbouwing doelstellingen

Deze reductiedoelstelling is vergeleken met de eigen doelstelling van Jan Bakker Transport B.V. en de reductiedoelstellingen van verschillende andere transportbedrijven die deelnemen aan de CO₂-prestatieladder.

Alle transportbedrijven hebben een doelstelling om het brandstofverbruik terug te dringen (scope 1), variërend tussen de 1,5% per drie jaar tot 15% in vijf jaar. Voor haar eigen scope 1 doelstelling heeft Jan Bakker Transport B.V. een reductiedoelstelling van 2% per jaar. De scope 3 doelstelling kan nu nog niet gekwantificeerd worden vanwege het ontbreken van harde data, daarom ligt daarop de focus. Het oppakken van deze dialoog en daarna vanaf 2024 bereiken van een jaarlijkse verlaging van 1,5% in de scope 3 emissies van deze keten, wordt geacht voldoende ambitieus en realistisch te zijn: dit percentage ligt iets lager dan de doelstelling in de scope 1 en 2 emissies, omdat dit via indirecte middelen zal moeten worden behaald.

De doelstellingen zijn te realiseren door gerichte planning, goed overleg met opdrachtgevers en inzet chauffeurs.

5. Maatregelen en plan van aanpak

Om de in hoofdstuk 4 gestelde doelstellingen te behalen, hebben we de volgende maatregelen/actiepunten vastgelegd:

- Communiceren van de gewenste dialoog met de top 5 ingehuurd transport (Q2 2023);
- Plannen van dialoog per kwartaal met top 5 ingehuurd transport Q3 en Q4 2023 (Q2 2023);
- Inzage krijgen in kwantitatieve data van top 5 ingehuurd transport (vanaf Q3 2023 doorlopend);
- Analyse scope 3 emissies van top 5 ingehuurd transport over voorgaande kwartaal (vanaf Q1 2024 doorlopend); en
- Controle en rapportage van de scope 3 emissies (vanaf Q1 2024 doorlopend).

Voor het plan van aanpak om bovenstaande maatregelen door te voeren, verwijzen we naar het Energie Management Actieplan.

6. Conclusie

Middels de doelstellingen en maatregelen benoemd in deze ketenanalyse, wil Jan Bakker Transport B.V. de CO₂-emissie van de scope 3 emissies in de keten Infra op termijn met minimaal 1,5% verminderen. Hiervoor is het noodzakelijk dat er eerst inzage komt in de daadwerkelijke emissie van deze activiteiten, waar nu de uitstoot nog is berekend op basis van algemene gegevens en de in BigMile zogenoemde bronzen data. Daarom zal op de korte termijn de focus liggen op het inzichtelijk krijgen van deze gegevens van onze belangrijkste ketenpartners. De eerste acties om dit te bewerkstelligen zijn inmiddels uitgezet.

Naar verwachting zullen de beschreven maatregelen in eerste instantie een positief effect hebben op de bepaling van betrouwbare emissiecijfers in onze scope 3 emissies. Uiteindelijk zal dit ook kunnen leiden tot een daadwerkelijke verlaging van de betreffende emissies, is onze verwachting. Daar waar de samenwerking wordt gezocht, kunnen doelen worden behaald. Samen sterk!