

CO₂-voortgangsrapportage – april 2020

1. Inleiding

Middels deze voortgangsrapportage wil Jan Bakker Transport B.V. interne en externe belanghebbenden informeren over de CO₂-footprint, reductiedoelstellingen, de genomen maatregelen en eventueel behaalde resultaten. In deze voortgangsrapportage worden de eerste voortgangen beschreven, dit betreft de CO₂-footprint in 2016 (basisjaar), 2017, 2018 en 2019 en geformuleerde reductiedoelstellingen. Bij deze voortgangsrapportage 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.

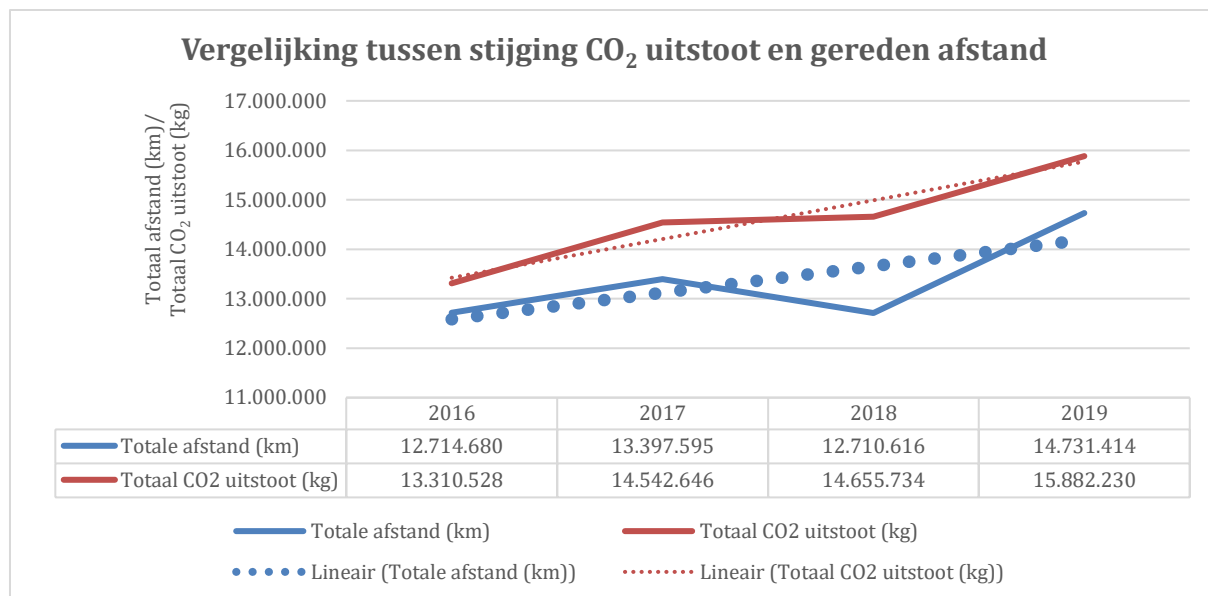
2. Energiebeleid

Het energiebeleid van Jan Bakker Transport B.V. is erop gericht om middels een systeem van continue verbetering inzicht te krijgen in de bronnen en omvang van de eigen CO₂-emissies en bijpassende reductiemogelijkheden te identificeren. Deze reductiemogelijkheden zullen leiden tot concrete reductiedoelstellingen. In het begin van 2017 heeft het bedrijf niveau 3 behaald en later in 2017 is het bedrijf geklommen naar niveau 4.

3.1 CO₂-footprint scope 1/2

Over 2019 is 4,9 miljoen liter diesel, 0,2 miljoen liter AdBlue, 32 duizend liter benzine en 52 duizend liter HVO verbruikt. Met het verbruikte gas voor het kantoorpand is hierbij 15.879 ton CO₂ ontstaan (scope 1 emissies). Met de gebruikte elektriciteit voor het kantoorpand is de totale CO₂-footprint voor de scope 1 en 2 emissies over 2019 15.883 ton CO₂. Het transport is dus verantwoordelijk voor meer dan 99% van de totale scope 1 en scope 2 emissies.

In 2019 is 2.572 ton CO₂ meer uitgestoten dan in 2016 (basisjaar). Echter is deze toename in CO₂ te verklaren door het toegenomen aantal vrachten (uitgedrukt in gereden kilometers). Dit was 2,0 miljoen kilometer meer zijn dan in 2016. Uit de vergelijking in kg CO₂ uitstoot per kilometer tussen de verschillende jaren blijkt geen groot verschil verwacht tussen het basisjaar en 2019. In **figuur 1** is de stijging van de CO₂ uitstoot en gereden afstand weergegeven.



Figuur 1 Vergelijking tussen stijging CO₂ uitstoot en gereden afstand. In de grafiek is de stijging weergegeven van de totale afstand per jaar in kilometers en de totale CO₂ uitstoot per jaar in kilogram. Uit de gegevens kan geconcludeerd worden dat (ten opzichte van 2016) dat de totale afstand in 2019 nagenoeg evenredig gestegen is met de totale CO₂ uitstoot.

3.2 CO₂-footprint scope 3

Door middel van de inventarisatie meest materiële scope 3 emissies is vastgesteld dat de keten infra en slib de meest materiële emissies zijn. Jan Bakker Transport heeft voor deze twee ketens een ketenanalyse opgesteld om inzicht in de scope 3 emissie te krijgen. In februari 2020 zijn de gegevens van deze inventarisatie geverifieerd. Tijdens deze verificatie zijn geen grote veranderingen in de meest materiële emissies vastgesteld en de keten infra en slib staan nog steeds bovenin de rangorde.

4.1 CO₂-reductiedoelstellingen scope 1/2

De volgende doelstellingen zijn vastgesteld:

1. CO₂-emissie als gevolg van brandstof per kilometer met 2% verminderen;
2. Na afloop van het huidige energiecontract, groene stroom inkopen;
3. Bij plannen voor de nieuwbouw rekening houden met implementeren van duurzame maatregelen.

Voortgang doelstellingen scope 1 /2

Vanaf 2018 wordt er HVO 100 getankt. Omdat er nog maar beperkt vraag naar is, gaat het tot nu toe om een beperkt aandeel op het totaal, zodat het effect op de CO₂ uitstoot ook beperkt is. Verder constateren we dat de CO₂ uitstoot per gereden kilometer beperkingen kent. Ten eerste wordt deze beïnvloed door het type transport (we doen relatief steeds meer werk in de wegenbouw). Ten tweede werkt het averechts op een efficiënte planning. Een efficiënte planning leidt tot relatief minder lege kilometers. Dit betekent relatief meer kilometers met belading, waardoor het brandstofgebruik en dus de CO₂ uitstoot per gereden kilometer stijgt.

Voor 2020 is de energie groen ingekocht.

Het nieuwe kantoorpand is energieneutraal gebouwd (EPC '0').

JAN BAKKER

4.2 CO₂-reductiedoelstellingen scope 3

De volgende doelstellingen zijn vastgesteld:

1. Middels inkoopvoorwaarden voor leveranciers een besparing van 1,5% CO₂/ gereden kilometer in de scope 3 emissies van de keten 'Infra' realiseren per 1-1-2019, ten opzichte van begin 2017
2. Middels inkoopvoorwaarden voor leveranciers een besparing van 1% CO₂/ gereden kilometer in de scope 3 emissies van de keten 'Slib' realiseren per 1-1-2019, ten opzichte van begin 2017.

Voortgang doelstelling scope 3:

In de afgelopen periode is Jan Bakker Transport B.V. druk bezig geweest met het verzamelen van primaire data voor de scope 3 emissies. Het bleek nog moeilijk om voldoende primaire data te verzamelen door onvoldoende medewerking van partners in de keten. Toch begint Jan Bakker Transport B.V. beter inzicht te krijgen in de primaire data voor de scope 3 emissies.

In 2019 is in de keten infra 1,23 kg CO₂ per gereden kilometer uitgestoten. In 2018 was dit 1,21 kg CO₂ per gereden kilometer. In 2019 is in de keten slib 1,14 kg CO₂ per gereden kilometer uitgestoten. In 2018 was dit 1,10 kg CO₂ per gereden kilometer. Voor beide ketens geldt dus een minimale toename in de CO₂ uitstoot per gereden kilometer. Deze berekeningen zijn gebaseerd op beperkte data en diverse aannames om ontbrekende data aan te vullen.

Jan Bakker Transport B.V. heeft in de 2^e helft van 2019 de top 10 charters infra en slib verzocht om gestandaardiseerde maatregelenlijsten in te vullen. Men is dus nog in de inventarisatiefase. Op basis van deze inventarisatie zal Jan Bakker Transport B.V. het komend jaar concretere maatregelen implementeren om de reductiedoelstelling te behalen.

Daarbij is vastgesteld dat de streeftermijn voor het behalen van de doelstellingen niet haalbaar is. Jan Bakker Transport B.V. heeft meer tijd nodig om draagvlak te creëren bij partners in de keten om voldoende primaire data te verzamelen. Met name het draagvlak van de partners in de keten infra is nog onvoldoende. Tevens heeft het plan van aanpak vertraging opgelopen vanwege persoonlijke omstandigheden. Jan Bakker Transport B.V. verwacht uiterlijk in 2020 de voorkeurseisen te communiceren aan hun charters in de keten infra en slib.

5. Meer informatie

Meer informatie over de prestaties van Jan Bakker Transport B.V. in het kader van de CO₂-prestatieladder is te verkrijgen bij Vanessa Klumper, v.klumper@janbakker.nl.