

## CO2-voortgangsrapportage 2022

**5.233.809 Ton**

Lading vervoerd

**30.402 Ton**

CO<sub>2</sub>e (WTW)

**9,71 Kg**

(Gem.) CO<sub>2</sub>e per ton lading

### 1. Inleiding

Middels deze voortgangsrapportage wil Jan Bakker Transport B.V. interne en externe belanghebbenden informeren over de CO<sub>2</sub>-footprint, reductiedoelstellingen, de genomen maatregelen en eventueel behaalde resultaten. In deze voortgangsrapportage worden de voortgangen beschreven ten aanzien van de geformuleerde reductiedoelstellingen. Hierbij 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.

Eerder publiceerden wij de voortgangsrapporten over het eerste en het tweede halfjaar van 2022. Deze rapportage is derhalve een samenvatting van beide.

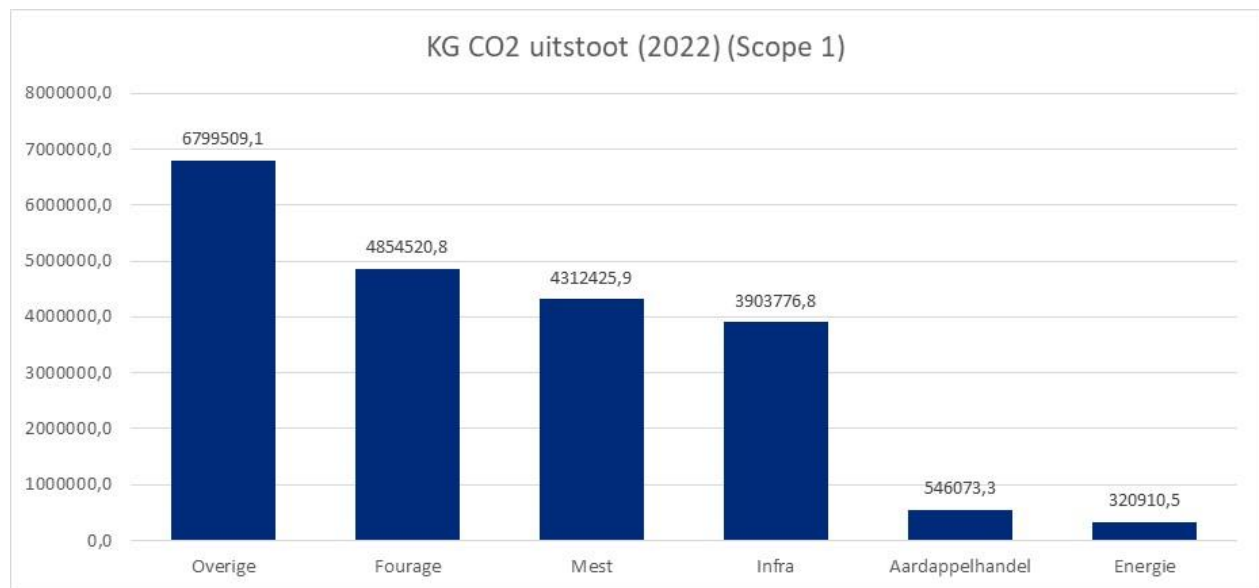
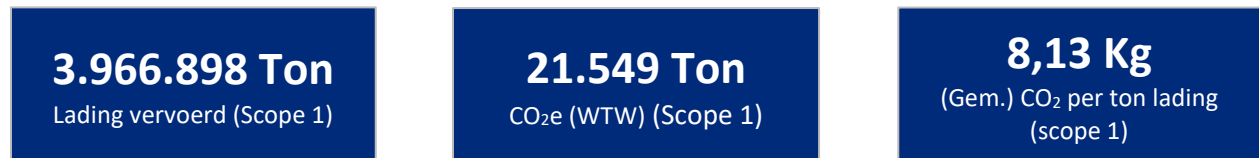
### 2. Energiebeleid

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 CO<sub>2</sub>-emissies en bijpassende reductiemogelijkheden te identificeren. Deze reductiemogelijkheden leiden tot concrete reductiedoelstellingen. Jan Bakker Transport B.V. heeft al vanaf 2017 het CO<sub>2</sub>-ladder certificaat voor niveau 4.

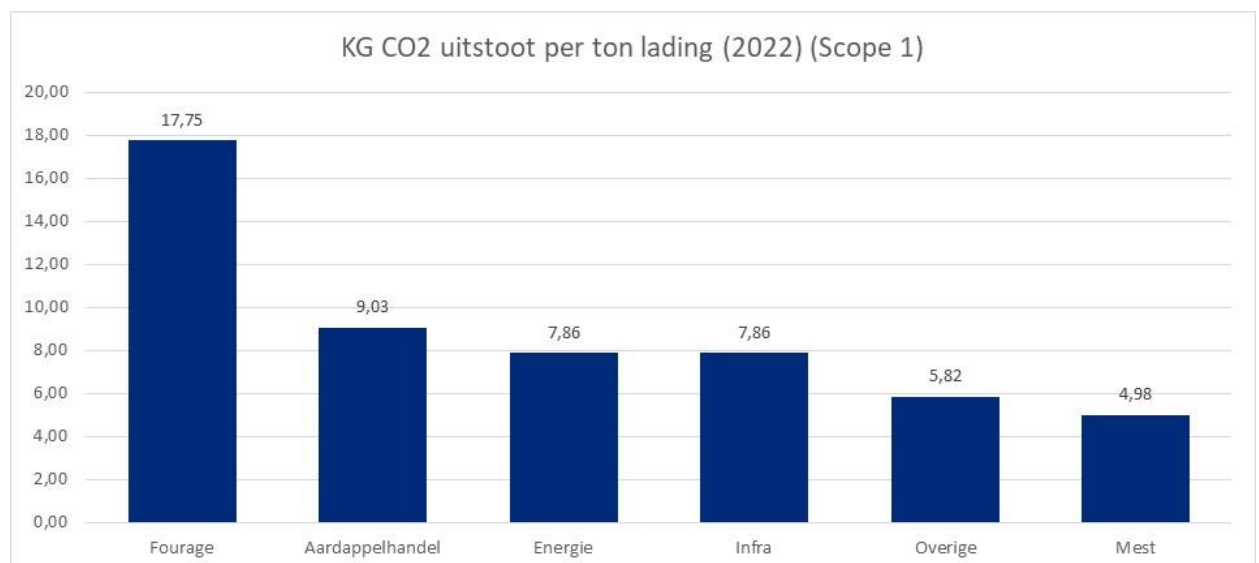
Duurzaamheid zit ons in het hart. Dit dragen we uit middels innovatieve projecten en ontwikkelingen. Voorbeelden hiervan zijn de aanschaf van elektrische vrachtauto's (levering vanaf Q1 2023), het opslaan van onze eigen zonne-energie in accu's (oplevering Q3 2023) en het vervangen van verouderde elektrische apparaten voor nieuwe zuinige apparaten.

## 3. CO<sub>2</sub>-footprint

### 3.1 Scope 1 (Goederenvervoer)



In bovenstaande tabel is de totale hoeveelheid uitgestoten CO<sub>2</sub> per afdeling te zien. Hieruit blijkt dat afdeling Infra de grootste uitstoot in kilogrammen heeft, echter vanwege de grotere hoeveelheid ritten binnen deze afdeling, is de hoeveelheid CO<sub>2</sub> per verscheepte ton lager.



# JAN BAKKER

## CO<sub>2</sub> uitstoot per kilometer

Jaar	Gereden kilometers	CO <sub>2</sub> -uitstoot (kg)	kg CO <sub>2</sub> per KM
2016	12.714.680	13.310.528	1,05
2017	13.397.595	14.542.646	1,09
2018	12.710.616	14.655.734	1,15
2019	14.731.414	15.883.816	1,08
2020	16.850.126	19.865.809	1,18
2021	16.257.948	19.432.876	1,20
2022	19.902.797	21.549.187	1,08

## CO<sub>2</sub> uitstoot per afdeling (Scope 1)

Afdeling	Totaal kg CO <sub>2</sub> (WTW)	kg CO <sub>2</sub> per ton lading	kg CO <sub>2</sub> per ton / per KM
Fourage	3.906.488	16.42	0.12
Infra	4.373.954	7.33	0.07
Energie	320.910	3.42	0.08
Overige	8.191.405	5.78	0.07
Aardappelhandel	546.073	8.88	0.08
Mest	4.210.356	4.78	0.06

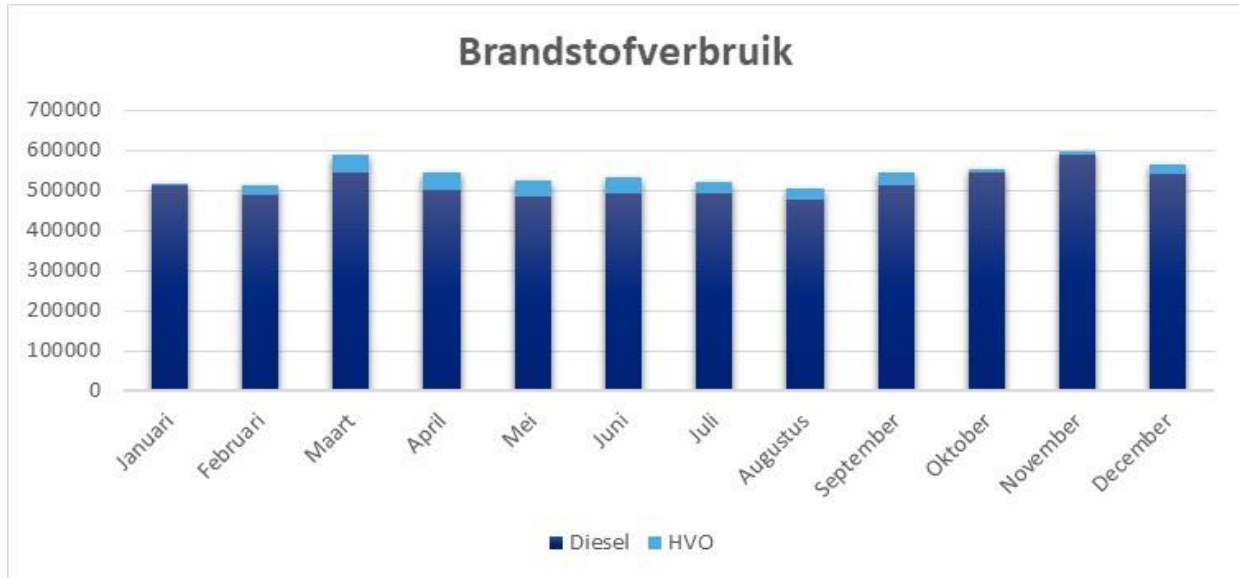
## Ton CO<sub>2</sub> uitstoot per afdeling / Per periode (Scope 1)

Afdeling	Fourage	Energie	Infra	Aardappel	Mest	Overige
Januari	176,47	15,45	599,85	34,74	299,94	652,69
Februari	170,18	11,70	636,01	37,81	313,25	531,95
Maat	191,19	26,11	569,06	51,61	483,46	577,92
April	152,84	13,21	435,09	47,95	573,13	532,08
Mei	135,50	31,53	443,57	45,07	398,46	637,02
Juni	359,64	39,61	357,35	51,14	307,32	609,17
Juli	480,20	44,30	253,70	38,12	340,01	562,77
Augustus	64,28	5,14	29,54	6,84	49,19	1506,30
September	588,17	37,91	280,02	69,93	265,04	550,52
Oktober	554,04	39,09	299,59	59,19	304,04	639,09
November	549,82	31,06	319,08	52,25	395,70	700,84
December	484,17	25,78	151,09	51,42	480,80	691,05
<b>Totaal Ton CO<sub>2</sub></b>	<b>3.906,49</b>	<b>320,91</b>	<b>4.373,95</b>	<b>546,07</b>	<b>4.210,36</b>	<b>8.191,41</b>

# JAN BAKKER

**6.175.655 Liter**  
Diesel

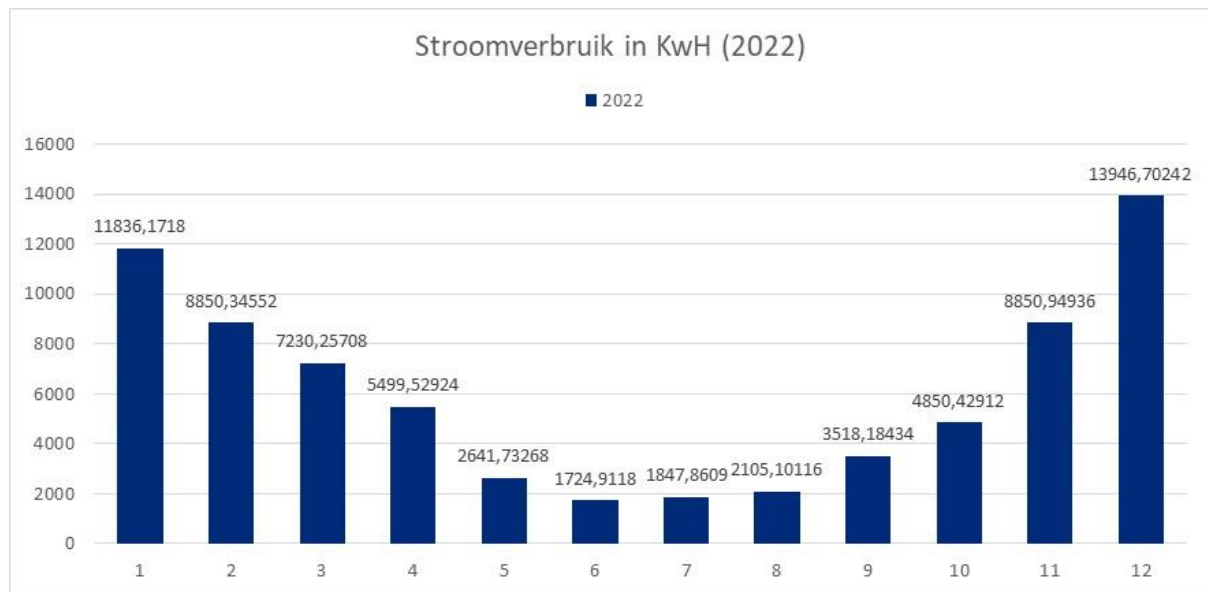
**322.101 Liter**  
HVO



## 3.2 Scope 2 emissies

### 3.2.1 Kantoorpand emissies

Doordat ons kantoorpand in 2019 energieneutraal is gebouwd en we gebruik maken van onze eigen zonnepanelen, groene stroom voor zover afname via het net nog noodzakelijk is en een warmtepomp, is de emissie van ons kantoorpand te verwaarlozen (emissiefactor voor gecertificeerde groene stroom is 0, zie Stroometiket Vattenfall in de bijlage). Hieronder treft u een overzicht van het energiegebruik van ons pand.



Waarden zijn in kilowatt / uur (kWh).

## 3.3 Scope 3 emissies

**1.266.912 Ton**

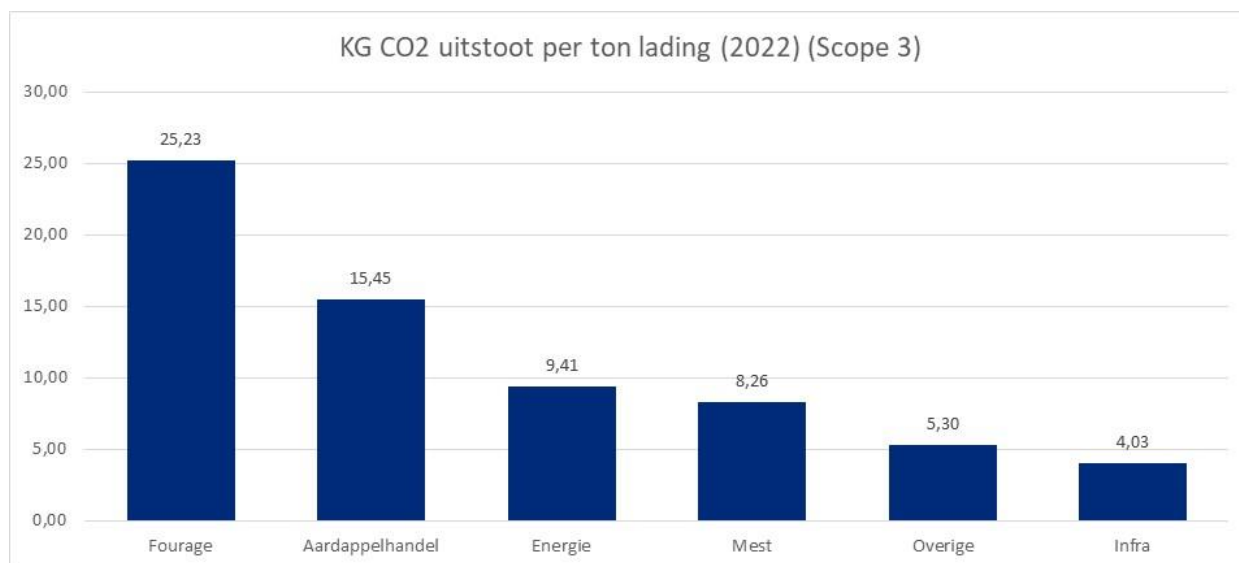
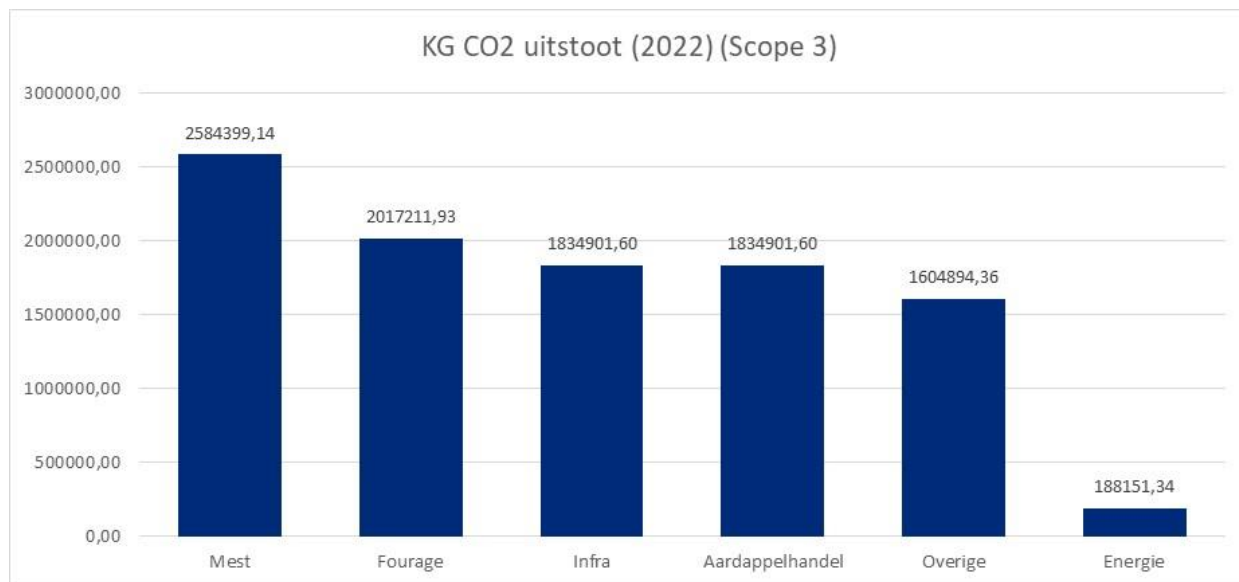
Lading vervoerd (Scope 3)

**8.852 Ton**

CO<sub>2</sub>e (WTW) (Scope 3)

**11,28 Kg**

(Gem.) CO<sub>2</sub> per ton lading  
(Scope 3)



Vanwege de geringe aanvoer van informatie van ingehuurd transport, is het lastig om betrouwbare rapportages te maken betreffende scope 3. Wanneer er enkel geschatte data voorhanden is, in plaats van werkelijk gemeten data, werken wij met een algemene emissiefactor. Dit is een gemiddeld getal uit de transportsector, waarmee wordt gerekend in de uiteindelijke rapportages. Samen met een laag betrouwbaarheidsniveau van de data levert dit een overwegend negatief beeld op, terwijl dat in werkelijkheid niet altijd zo is.

# JAN BAKKER

## 3.4 Emissiefactoren

Bovenstaande informatie is tot stand gekomen door middel van emissiefactoren die landelijk zijn vastgesteld. Onze bron voor deze informatie is <https://www.co2emissiefactoren.nl/>.

Emissiefactoren	Kg Co2-Eq / Eenheid	Eenheid	Type	Datum laatste aanpassing
Diesel (Fossiel)	3,473	Liter	WTW	jan-21
Biodiesel (HVO)	0,314	Liter	WTW	feb-21
Zware trekker + Oplegger	0,088	TonKilometer	WTW	jan-21

## 4. Ketenanalyses

Voor wat betreft onze ketenanalyses kijken we terug naar de analyses die in 2018 zijn gedaan. Helaas is geen duidelijkheid te geven over de mate waarin we aan de doelen, gesteld in deze ketenanalyses, voldoen. Dit kan worden verklaard door de mate van betrouwbaarheid van onze data en het wisselen van systeem; hierdoor is het zogenoemd appels met peren vergelijken.

Uit de rapportages van BigMile blijkt bovendien dat een groot deel van het brandstofverbruik onverantwoord blijft, omdat wij weinig zicht hebben op deze data bij onze ketenpartners. Hierdoor wordt het kengetal uit de sector toegepast wat weer een scheef beeld van de werkelijkheid geeft. Wanneer wij met onze externe ketenpartners meer informatie uitwisselen, kunnen we hier een reëler beeld van maken. Dit is daarom, zoals al eerder aangegeven, een van onze toekomstige doelstellingen.

## 5. CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen

De mate waarin de gemaakte doelstellingen voor 2022 zijn behaald, is niet te meten. Vanwege de overgang naar TransportPlan is de wijze van dataverzameling dusdanig veranderd, dat er geen reëel beeld meer te schetsen valt van de vergelijking tussen deze twee jaren. In de voormalige administratiesoftware werd veel met geschatte data gewerkt. Dit geeft ruimte voor een brede interpretatie van het te behalen doel maar weinig waarde aan de uitkomst.

Met onze nieuwe TMS-, administratie- en plansoftware wordt data werkelijk gemeten. Hierdoor ontstaat een hoger betrouwbaarheidsniveau in de dataset dan voorheen mogelijk was. Doordat de cijfers uit vorige jaren zodanig onbetrouwbaar zijn, hebben wij zoals gezegd 2022 aangemerkt als nieuw referentiejaar. Hierdoor kunnen wij in de toekomst met werkelijke datasets, nauwkeurige benchmarks uitvoeren op de te behalen doelstellingen.

## 6. Maatregelen in projecten met gunningsvoordeel

Er zijn in 2022 geen projecten geweest met aantoonbaar CO<sub>2</sub>-gerelateerd gunningsvoordeel. Er zijn dan ook geen maatregelen op dit gebied te benoemen.

## 7. Mogelijkheden voor individuele bijdrage

Verduurzamen doen we samen. Daarom hebben we verschillende stakeholders binnen onze organisatie verantwoordelijk gemaakt voor het bedenken, uitvoeren en monitoren van ontwikkelingen op gebied van Duurzaamheid. Enkele voorbeelden zijn:

# JAN BAKKER

## 7.1 Chauffeur coaching

Voor de begeleiding van onze chauffeurs hebben wij een vacature voor een chauffeurscoach. Onderdeel van deze functie zal zijn om middels individuele data uit de boardcomputer chauffeurs te coachen op hun eigen rijgedrag en -rijstijl. Het is interessant om na een coachingsgesprek de nieuwe periode te vergelijken met de voorgaande periode. Zo wordt inzichtelijk of de tips tot een reductie in brandstofverbruik, (banden)slijtage en schades kan worden behaald.

## 7.2 Elektrische vrachtauto's

Jan Bakker heeft in 2022 15 elektrische vrachtauto's aangeschaft. Deze zullen vanaf Q1 2023 worden geleverd.

## 7.3 Aanleg laadplein en opslag duurzame energie

Vanaf Q1 2023 zal bij ons kantoorpand een accupakket worden geplaatst dat de overdag opgewekte energie van onze zonnepanelen opslaat. Deze energie zal gebruikt gaan worden om maximaal 20 elektrische vrachtauto's 's nachts op te laden. De verwachte oplevering van dit laadplein is september/oktober 2023.

## 7.4 Vervanging serverpark

In de tweede helft van 2022 zijn de servers en computers in kantoor vervangen door energiezuinige apparatuur. De mate waarin dit een daadwerkelijke reductie in onze uitstoot geeft, zal zichtbaar zijn in de cijfers van 2023.

## 8. Trends

Binnen de organisatie is een trend waarneembaar op het gebied van zuinig rijden: we zien aan de rijstijltotalen die iedere maand een verbetering laten zien, dat er steeds meer voeling komt met dit onderwerp en onze medewerkers zich zelf bewust zijn van hun mogelijke invloed hierop.

Trends binnen de projecten zijn niet vast te stellen, aangezien we geen projecten met gunningsvoordeel hebben gehad in 2022.

## Meer informatie

Meer informatie over de prestaties van Jan Bakker Transport B.V. in het kader van de CO2-prestatieladder is te verkrijgen bij de afdeling KAM, via [kam@janbakker.nl](mailto:kam@janbakker.nl).