

## CO<sub>2</sub>-voortgangsrapportage 2023

**6.603.379 Ton**

Lading vervoerd

**30.499 Ton**

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

**11,66 Kg**

(Gem.) CO<sub>2</sub> 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 Transport B.V., maar die voortkomen uit bronnen die niet in eigen bezit zijn of beheerd worden door Jan Bakker Transport B.V.

Eerder publiceerden wij de voortgangsrapporten over het eerste en het tweede halfjaar van 2023. 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, het opslaan van onze eigen zonne-energie in accu's en het vervangen van verouderde elektrische apparaten voor nieuwe zuinige apparaten.

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

### 3.1 Scope 1 (Goederenvervoer)

**4.628.787 Ton**

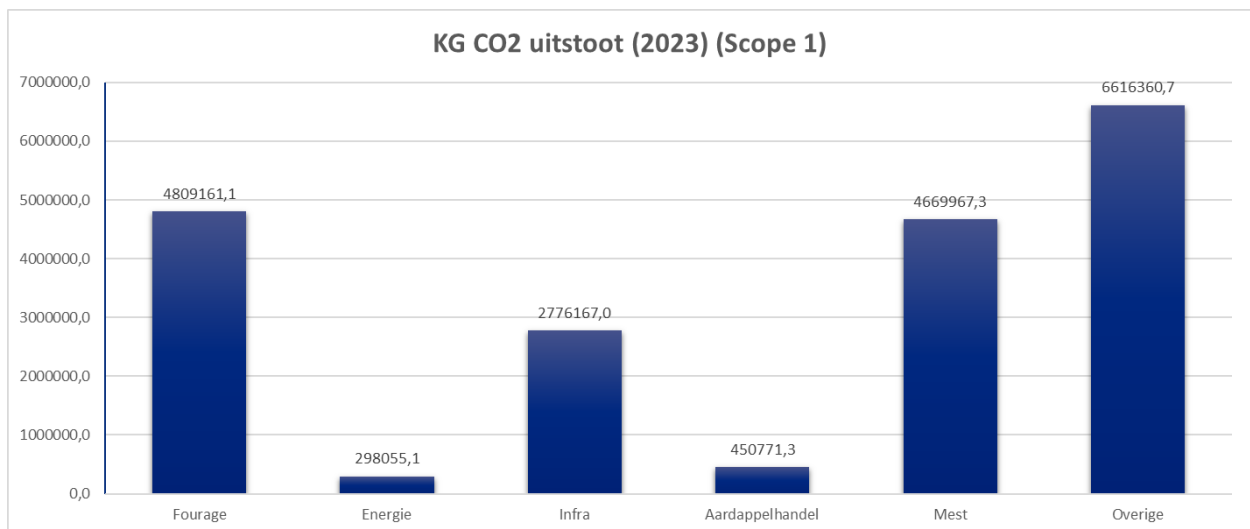
Lading vervoerd (Scope 1)

**19.620 Ton**

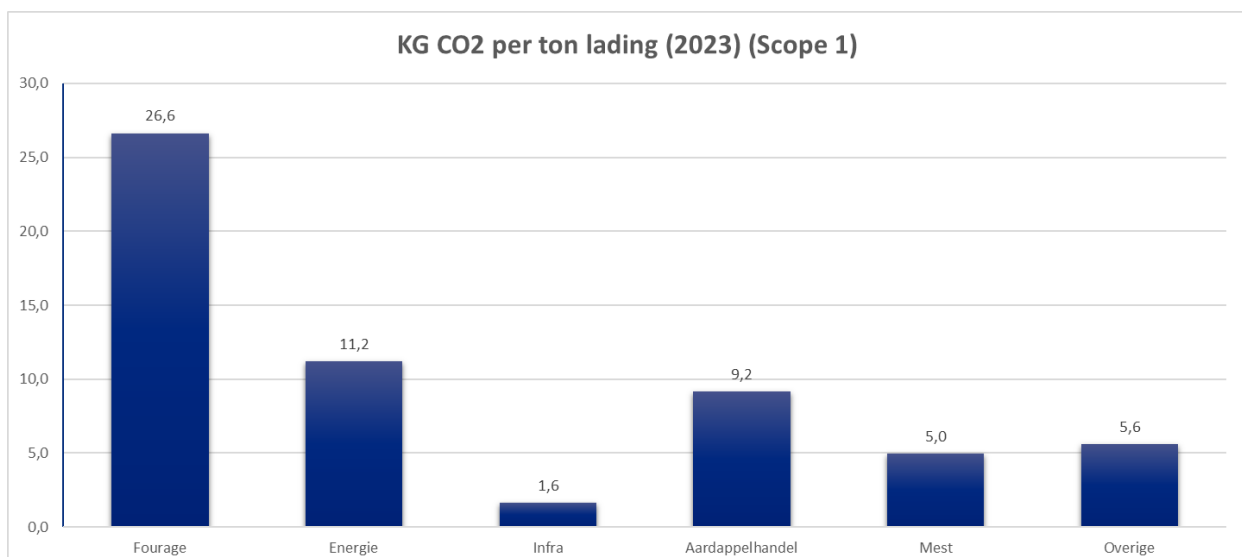
CO<sub>2</sub>e (WTW) (Scope 1)

**9,32 Kg**

(Gem.) CO<sub>2</sub> per ton lading  
(scope 1)



In bovenstaande tabel is de totale hoeveelheid uitgestoten CO<sub>2</sub> per afdeling te zien.



In bovenstaande tabel is de totale hoeveelheid uitgestoten CO<sub>2</sub> per ton lading per afdeling te zien.

# JAN BAKKER

Het is duidelijk zichtbaar dat de afdeling met totaal gezien de hoogste uitstoot, dit niet is als de uitstoot wordt afgezet tegen het aantal tonnen. De oorzaak ligt in het soort werk en de combinatie afstand en tonnages.

Zo vallen onder "overige" met name de slibtransporten voor de water-zuiveringen. Deze verzorgen we vrijwel altijd zelf, met zuinige Euro-6 auto's. Ook vallen onder "overige" een aantal schepen die met grote hoeveelheden ladingen zout over relatief korte afstanden zijn leeggereden.

Ter vergelijking: voor fourage zijn de gemiddelde afstanden per rit hoog (veel internationale ritten) en worden relatief gezien weinig tonnen per rit vervoerd. Dit leidt tot een in verhouding hoge totale uitstoot, maar ook tot een hoge uitstoot per ton lading. De infra legt weinig kilometers af (veel werk op 1 locatie) en voor een aanzienlijk gedeelte met elektrische auto's: dit is terug te zien in de lage uitstoot per ton lading.

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

Jaar	Gereden kilometers	Totale CO <sub>2</sub> -uitstoot (kg)	Kg CO <sub>2</sub> per KM
2022	19.902.797	21.549.187	1,08
2023	23.735.270 (+11,9%)	19.620.482 (-9%)	0,82 (-24%)

## 2023

Afdeling	Uitstoot CO <sub>2</sub> (kg)	Uitstoot per ton lading	Uitstoot per tonKM
Fourage	4.809.161	26,6	0,095
Energie	298.055	11,2	0,066
Infra	2.776.167	1,6	0,052
Aardappelhandel	450.771	9,2	0,031
Mest	4.669.967	5,0	0,045
Overige	6.616.360	5,6	0,051

## Uitstoot Ton CO<sub>2</sub> per afdeling / per maand

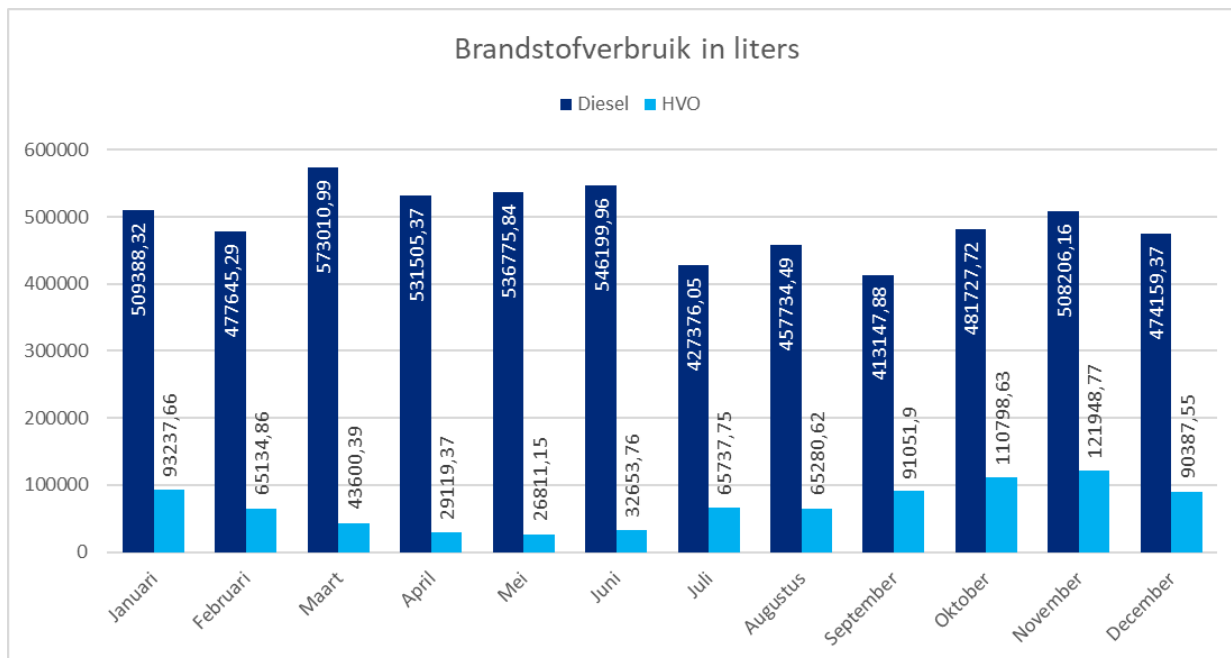
Afdeling	Fourage	Energie	Infra	Aardappel	Mest	Overige
Januari	495,57	27,98	109,88	37,36	385,34	634,80
Februari	439,09	23,66	217,89	33,82	389,31	474,05
Maart	489,34	26,06	290,95	38,05	444,05	592,40
April	430,58	27,95	297,32	41,33	473,14	470,36
Mei	431,43	22,62	313,20	31,67	409,29	548,84
Juni	364,72	25,60	468,71	34,83	340,38	555,51
Juli	304,72	17,84	185,78	29,56	374,15	502,31
Augustus	345,57	32,80	149,18	86,23	428,22	471,03
September	313,09	22,44	199,83	33,59	343,99	463,87
Oktober	459,15	26,00	200,88	31,45	332,68	556,79
November	401,26	23,21	210,87	28,51	356,17	677,01
December	334,63	21,89	131,69	24,37	393,25	669,40
<b>Totaal Ton Co2</b>	<b>4.809,16</b>	<b>298,06</b>	<b>2.776,17</b>	<b>450,77</b>	<b>4.669,97</b>	<b>6.616,36</b>

5.936.877 Liter

Diesel

835.762 Liter

HVO



Voetnoot: De totaalstelling van getankte liters diesel over dit gehele jaar, wijkt +522 liter af van een opsomming van de 2 voorgaande halfjaarlijkse rapportages. Dit komt omdat na het uitbrengen van het eerste halfjaarlijkse rapport een mutatie in de tankbeurten heeft plaatsgevonden in de eerste 6 maanden van het jaar. Op het totaal van bijna 6 mln liters diesel achten wij dit verwaarloosbaar.

## 3.2 Scope 2 emissies

### 3.2.1 Woon-werk kilometers

Voor het berekenen van de totale kilometers woon-werkverkeer gebruiken we de systematiek van de Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit. Deze nemen wij mee in de berekening van onze uitstoot vanaf het moment dat dit ook moet worden gerapporteerd op grond van deze verplichte rapportage van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zijnde 2024.

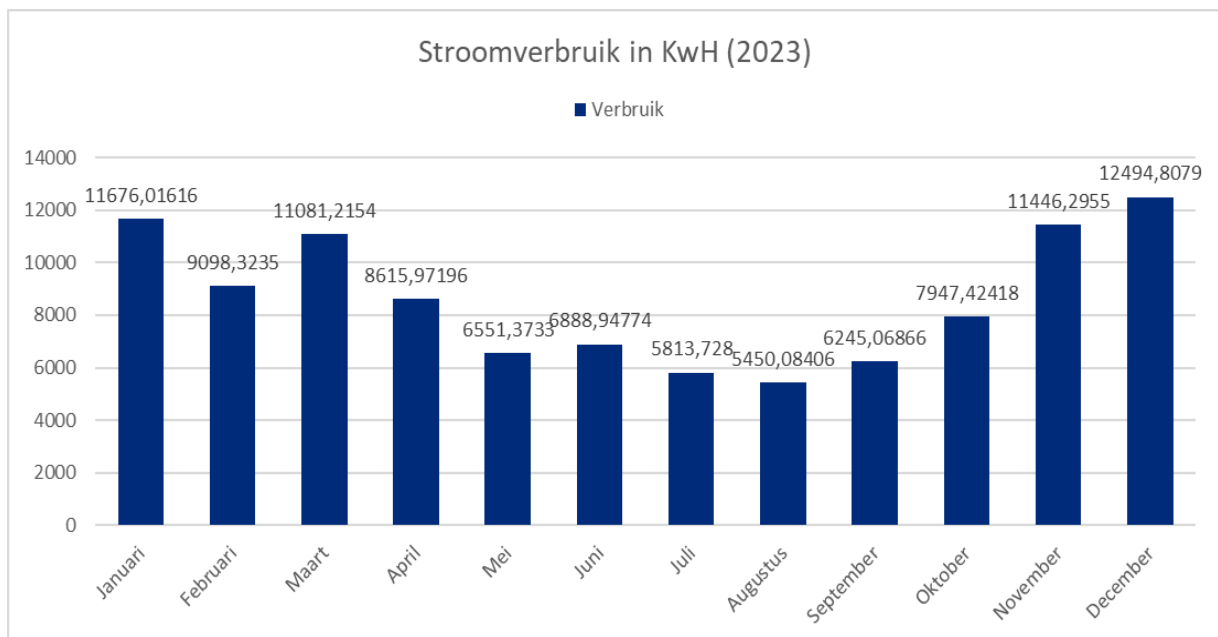
### 3.2.2 Kantoorpand emissies

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 bijlage III). Hieronder treft u een overzicht van het energiegebruik van ons pand.

# JAN BAKKER

Maand	Levering	Productie PV	Levering + PV	Teruglevering	Netto verbruik	34% Aandeel JBT
Januari	34339,11	151,00	34490,11	148,89	34341,22	11676,02
Februari	26745,26	1036,50	27781,76	1021,99	26759,78	9098,32
Maart	23209,45	13167,13	36376,57	3784,76	32591,81	11081,22
April	14659,91	22280,00	36939,91	11598,81	25341,09	8615,97
Mei	6914,47	30298,00	37212,47	17943,72	19268,75	6551,37
Juni	5691,58	34485,75	40177,33	19915,72	20261,61	6888,95
Juli	5246,94	27197,38	32444,32	15345,12	17099,20	5813,73
Augustus	5878,67	22915,75	28794,42	12764,76	16029,66	5450,08
September	8510,50	18606,13	27116,63	8748,78	18367,85	6245,07
Oktober	17450,94	8914,38	26365,32	2990,54	23374,78	7947,42
November	29744,73	4379,67	34124,40	458,82	33665,58	11446,30
December	34877,93	1936,48	36814,41	64,97	36749,44	12494,81

Voetnoot: Deze cijfers wijken licht af van de eerdere cijfers in de 1<sup>e</sup> halfjaarrapportage. Dit komt omdat na het uitbrengen van het eerste halfjaarlijkse rapport een fout in de verbruiksgegevens bleek te zitten. Echter: doordat uitsluitend sprake is van groene stroom, heeft dit geen invloed op de eerder berekende emissie.



Waarden zijn in kilowatt / uur (kWh).

# JAN BAKKER

## 3.3 Scope 3 emissies

**1.974.592 Ton**

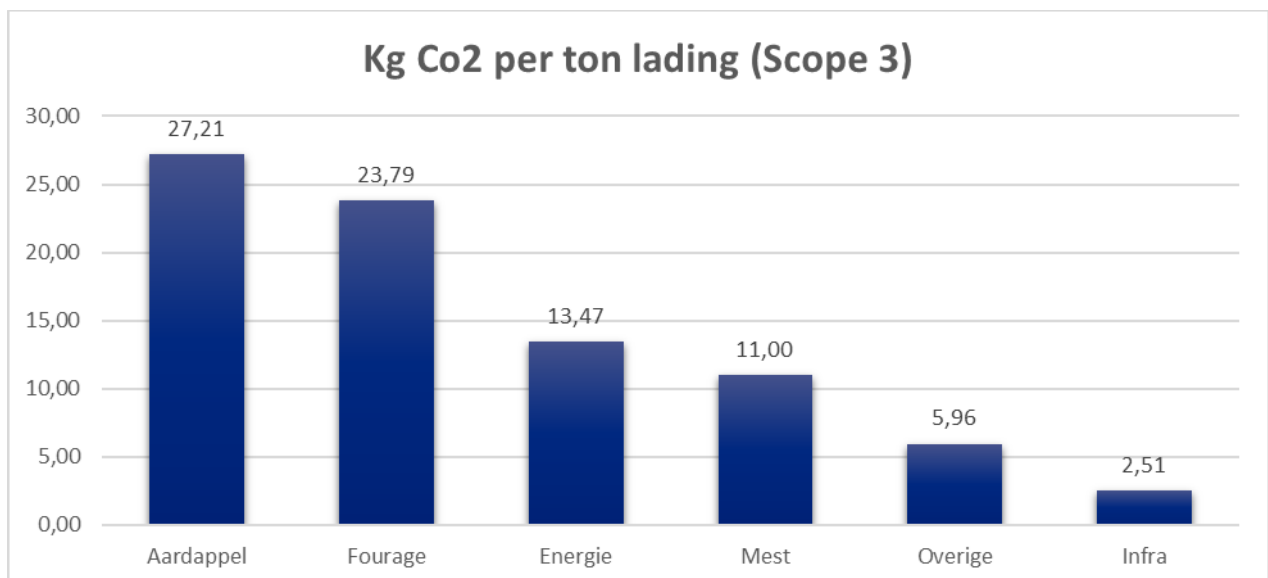
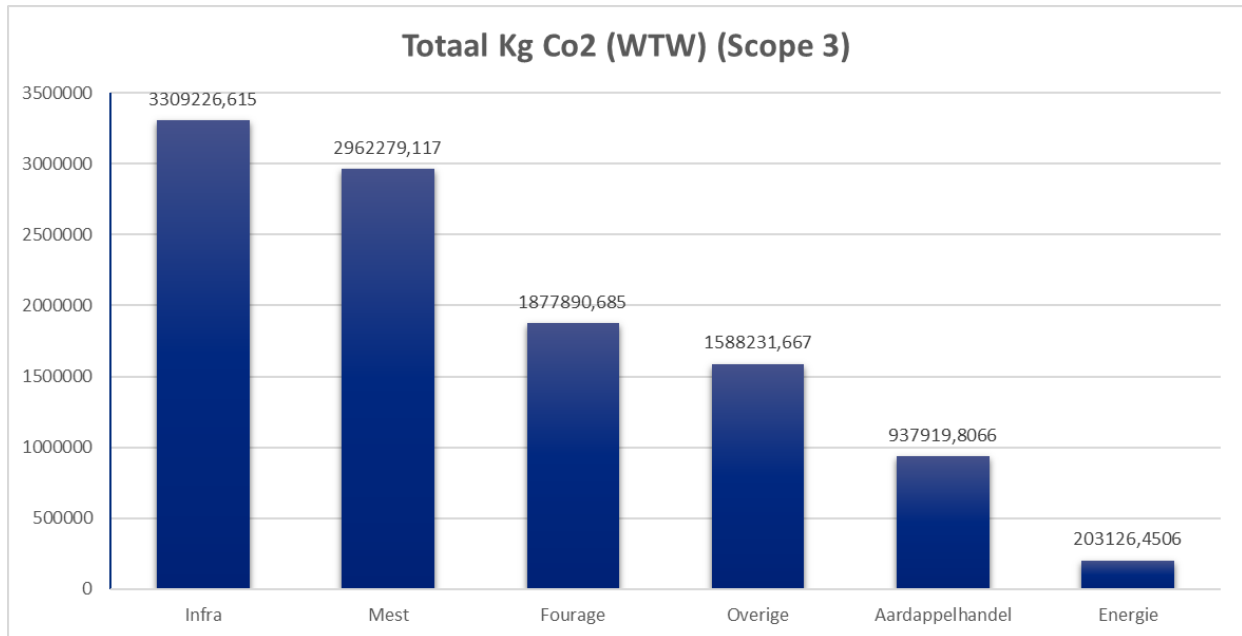
Lading vervoerd (Scope 3)

**10.878 Ton**

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

**14,02 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.

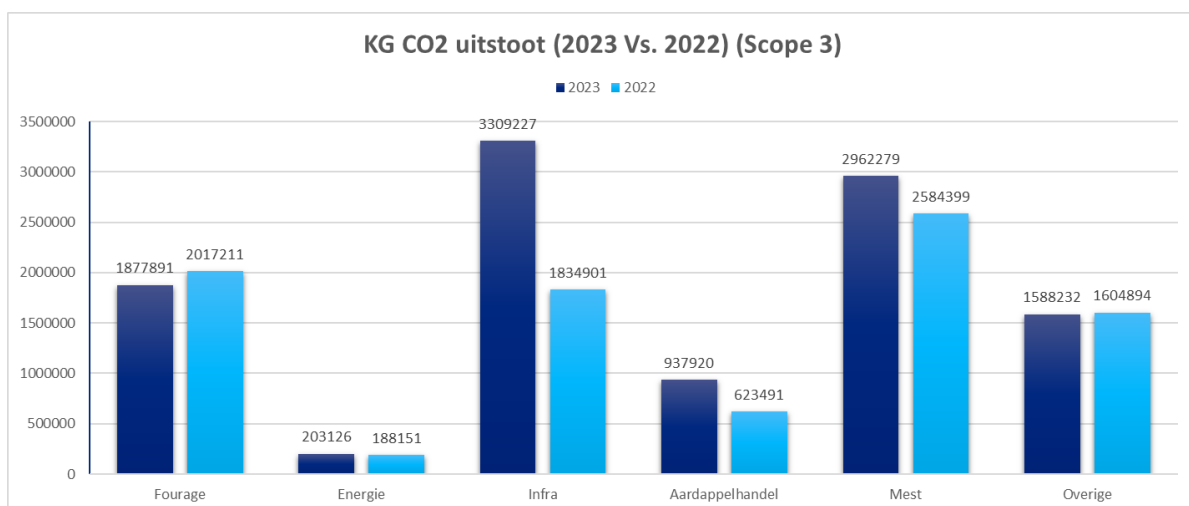
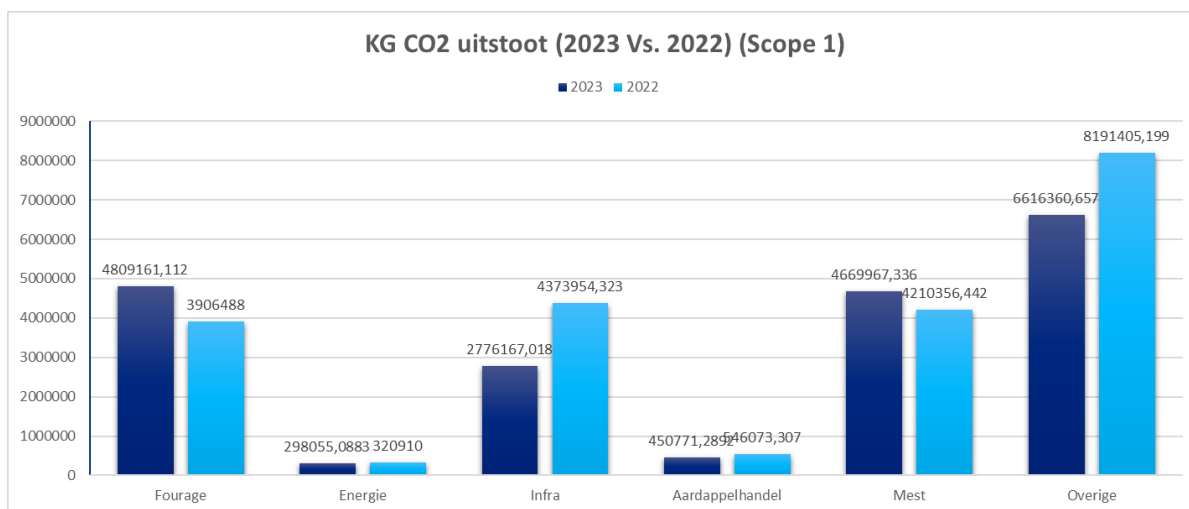
# JAN BAKKER

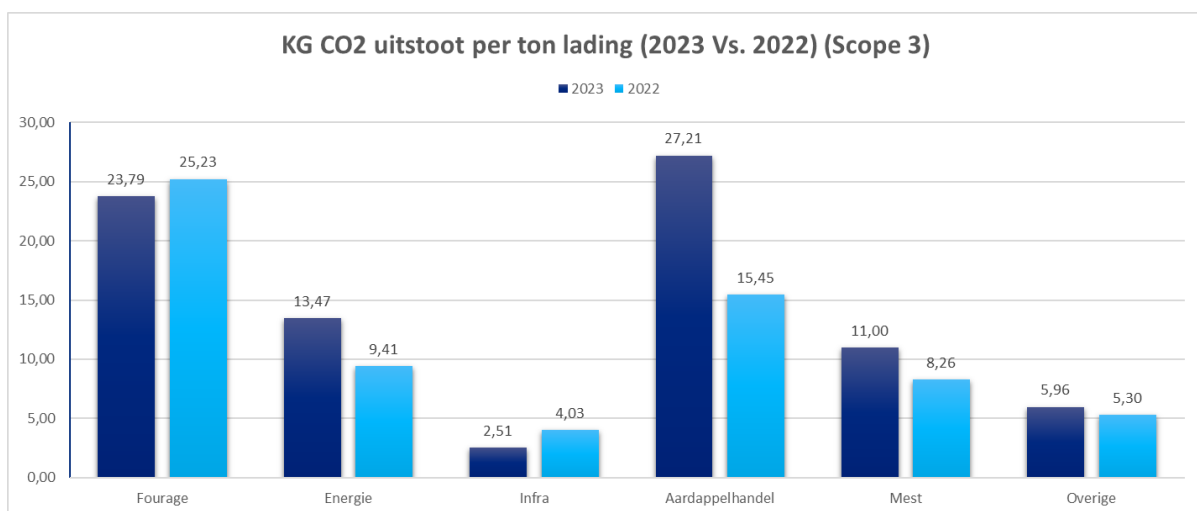
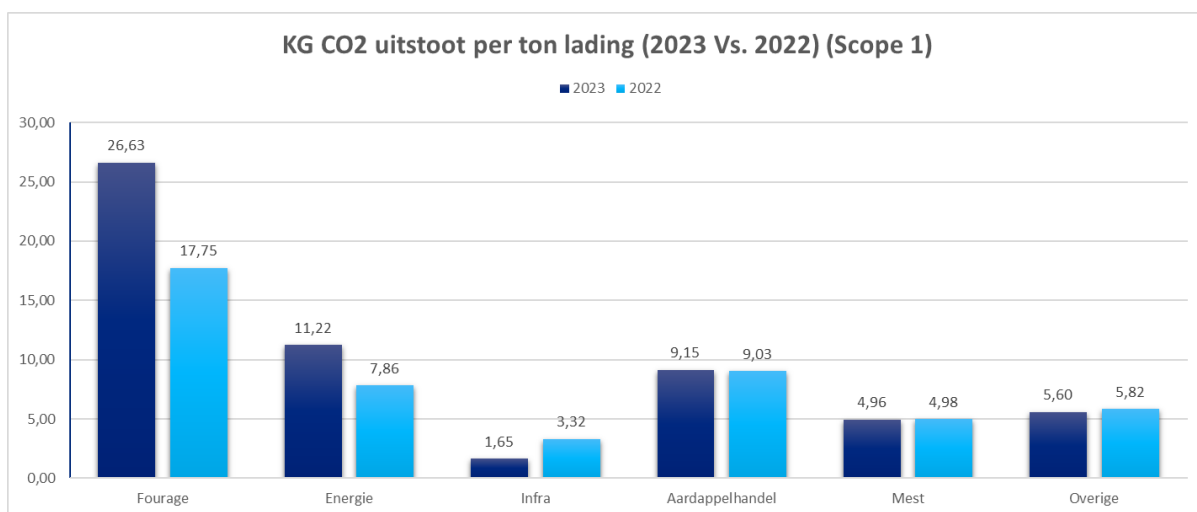
## 3.4 Emissiefactoren

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 (B7 blend)	3,256	Liter	WTW	jan-23
Biodiesel (HVO)	0,347	Liter	WTW	jan-23
Zware trekker + Oplegger	0,088	TonKilometer	WTW	jan-21

## 3.5 Meerjaren overzicht







## 4. Ketenanalyses

In april hebben we 2 nieuwe ketenanalyses opgesteld, gebaseerd op de inventarisatie van meest materiële emissies over het jaar 2. De ketenanalyses Fouragetransport en Infratransport zijn opgesteld onder externe begeleiding van Jakob Croeze (Trigade Staphorst) en beoordeeld door extern deskundige Tony van der Geld (Trigade Den Bosch). Bij de audit op 9 en 10 mei 2023 door SGS zijn deze goedgekeurd. De ketenanalyses zijn tevens gepubliceerd op de website van SKAO en onze eigen website.

Deze waren gebaseerd op de eerder gebruikte analysemethode via BigMile. Bovendien hebben we op basis van de eerste resultaten (verkregen uit de verbruiksgegevens van een aantal van onze grootste charters) geconstateerd dat de impact op onze scope 3 emissies van individuele charters verwaarloosbaar is. Zelfs als we de uitstoot meenemen van de 5 grootste charterpartijen (zoals bepaald in de ketenanalyses) betreft dit een zeer klein gedeelte. Om de daadwerkelijke scope 3 te kunnen berekenen, zullen we de gegevens van alle charters bij elkaar moeten nemen; dit gaat om meer dan 100 partijen waardoor dit geen haalbare optie is. Tenslotte is ook de invloed die wij op de uitstoot van elk van deze partijen kunnen hebben zo goed als nihil ten opzichte van onze eigen uitstoot.

We kunnen daarom constateren dat onze ketenanalyses geen toegevoegde waarde hebben. We zullen deze in Q3 van 2024 vernieuwen met behulp van een gespecialiseerde partij. Daaruit kunnen vervolgens nieuwe doelstellingen worden opgesteld met een bijbehorend actieplan. Doelstellingen en actieplan dienen eind 2024 gereed te zijn.

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

De voortgang van de doelstellingen wordt bijgehouden en steeds besproken in het MT-overleg. In bijlage I bij dit rapport is een overzicht toegevoegd.

De eindconclusie over de doelstellingen 2023 die we kunnen trekken:

1. De doelstellingen op het gebied van scope 1 en 2 zijn deels gerealiseerd.

Verbetering is mogelijk en gewenst op het gebied van individuele monitoring van rijstijlen, met name registratie van de gesprekken hiervan tussen chauffeurscoach – chauffeurs – CO<sub>2</sub>-werkgroep

Daarnaast is verbetering mogelijk en gewenst in de voortgangsrapportages: per maand achteraf zodat sneller kan worden bijgestuurd, in plaats van per half jaar achteraf zoals nu het geval is.

2. De doelstellingen op het gebied van scope 3 zijn deels gerealiseerd maar irrelevant gebleken. Er zullen nieuwe ketenanalyses moeten worden uitgevoerd om concrete nieuwe doelstellingen te kunnen bepalen.

Op basis van bovenstaande zijn de doelstellingen voor 2024 bepaald zoals opgenomen in bijlage II.

## 6. Maatregelen in projecten met gunningsvoordeel

Er zijn in 2023 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 van activiteiten met een effect op duurzaamheid worden hieronder benoemd.

### 7.1 Chauffeur coaching

Voor de begeleiding van onze chauffeurs hebben wij een chauffeurscoach aangesteld. Onderdeel van deze functie is 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. Alhoewel dit in 2023 nog niet volledig van de grond is gekomen, ligt het wel in de lijn der verwachting dat we dit in de tweede helft van 2024 kunnen oppakken.

### 7.2 Elektrische vrachtauto's

Jan Bakker Transport B.V. heeft in 2022 15 elektrische vrachtauto's aangeschaft. Deze zijn/worden verspreid over 2023 en het begin van 2024 geleverd. Ze worden met name ingezet in de infra en de eerste reductie hierdoor is al zichtbaar in de cijfers van 2023. We verwachten dat deze ontwikkeling zich in 2024 voort zet. Bovendien verkennen we verdere opties om de elektrische auto's ook op andere momenten en voor ander werk in te zetten.

### 7.3 Aanleg laadplein en opslag duurzame energie

Eind 2023 is het laadplein en accu-opslag gerealiseerd. Momenteel hebben we ruimte voor 20 elektrische vrachtauto's. De opties om ook derden hiervan gebruik te laten maken (onze auto's staan er met name 's nachts dus overdag zijn er mogelijkheden voor anderen) worden bekeken. Daarnaast houden we de ontwikkelingen in de gaten op het gebied van rijden op waterstof en zijn we in gesprek met de gemeente over de opties van windmolens.

## 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 2023.

## Meer informatie

Meer informatie over de prestaties van Jan Bakker Transport B.V. in het kader van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder is te verkrijgen bij de afdeling KAM, via [kam@janbakker.nl](mailto:kam@janbakker.nl).

## BIJLAGE I: Eindbeoordeling doelstellingen 2023

Bron	Doelstelling	Actie/maatregel	Eindbeoordeling + nieuwe acties/maatregelen
Scope 1+2 emissies algemeen	Gemiddelde CO <sub>2</sub> -emissie per ton.km 2% lager dan in 2022	<p>1. Monitoring op individuele rijstijl-totalen in combinatie met begeleiding door chauffeurscoach</p> <p>2. Monitoring van de CO<sub>2</sub> ontwikkelingen (scope 1 en 2) per maand achteraf vanaf Q3 2023</p>	<p>Deels gerealiseerd in gesprekken met chauffeurs, echter geen registratie van en niet structureel</p> <p>Genomen maatregel te vrijblijvend en dus niet doeltreffend</p> <p><i>Nieuwe actie: registratie vastleggen van concrete meetbare doelstellingen voor individuele chauffeurs. Maandelijks overleg tussen KAM en chauffeurscoach hierover instellen met notulen. Beide per 30-06-2024</i></p> <p>Niet gerealiseerd, berekeningsmethode nog niet definitief</p> <p><i>Nieuwe actie: monitoring per maand achteraf vanaf Q2 2024</i></p>
Scope 1 en 2 emissies infra	Gemiddelde CO <sub>2</sub> -emissie per ton.km 20% lager dan in 2022	<p>1. Aanschaf minimaal 15 elektrische vrachtauto's vanaf 2023</p> <p>2. Realisatie laadplein</p>	<p>Gerealiseerd</p> <p>Gerealiseerd</p>
Scope 3 emissies sectoren infra en fourages	4x per jaar CO <sub>2</sub> -dialoog met onze top 5 leveranciers van ingehuurd transport	<p>1. Contact leggen met KAM-afdelingen top 5 transporteurs voor kennismakingsgesprek</p> <p>2. Kennismakingsgesprekken omzetten naar inhoudelijke dialoog</p>	<p>Deels gerealiseerd: contacten zijn deels gelegd, deel van de charters reageert herhaaldelijk niet op verzoeken</p> <p>Daarbij tevens geconstateerd dat de impact op onze scope 3 emissies van individuele charters verwaarloosbaar is en alleen relevant als we ze van alle charters bij elkaar nemen. Dit gaat om meer dan 100 partijen waardoor dit geen haalbare optie is.</p> <p><i>Nieuwe actie: ketenanalyses vernieuwen met behulp van gespecialiseerde partij. Daaruit nieuwe doelstellingen opstellen en actieplan opzetten. Einddatum: 31-12-2024</i></p>

# JAN BAKKER

Scope 3 emissies sectoren infra en fourages	Voldoende kwantitatieve informatie over 2023 verkrijgen om de kwantitatieve doelstellingen uit de ketenanalyses voor 2024 te onderbouwen	Daadwerkelijke data van onderaannemers ontvangen zodat ze kunnen worden meegenomen in onze berekeningen	Zie boven
Scope 3 emissies sectoren infra en fourages	CO <sub>2</sub> -emissie per ton.km met 1,5% verminderen t.o.v. 2023	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Concrete data in BigMile over 2023 op basis van bovenstaande waardoor de daadwerkelijke emissie wordt berekend</li><li>2. Individuele reductiemaatregelen vaststellen met de top 5 transporteurs op basis van deze concrete data</li></ol>	Zie boven

# JAN BAKKER

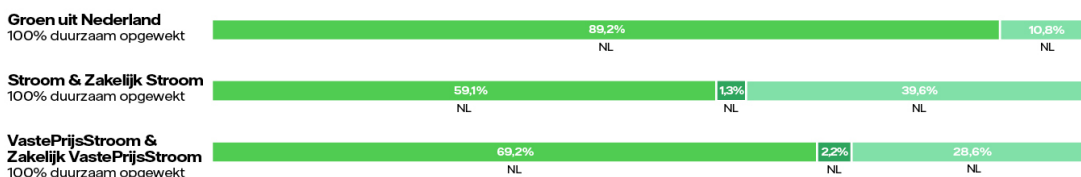
## BIJLAGE II: Doelstellingen 2024

Bron	Doelstelling	Actie/maatregel	Wanneer gereed
Scope 1+2 emissies algemeen	Gemiddelde CO <sub>2</sub> -emissie per ton.km 2% lager dan in 2022	<p>1. Monitoring op individuele rijstijl-totalen in combinatie met begeleiding door chauffeurscoach:</p> <p>a. registratie vastleggen van concrete meetbare doelstellingen voor individuele chauffeurs</p> <p>b. maandelijks overleg tussen KAM en chauffeurscoach hierover instellen met notulen</p> <p>2. Monitoring van de CO<sub>2</sub> ontwikkelingen (scope 1 en 2) per maand achteraf vanaf Q2 2024</p>	<p>30-06-2024</p> <p>30-06-2024</p> <p>maandelijks vanaf 30-04-2024</p>
Scope 3 emissies sectoren infra en fourages	Nader te bepalen	Ketenanalyses vernieuwen met behulp van gespecialiseerde partij. Daaruit nieuwe doelstellingen opstellen en actieplan opzetten	31-12-2024

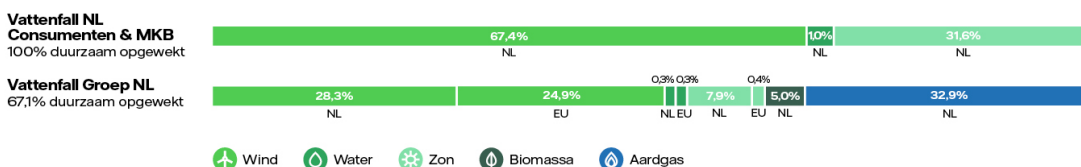


## Stroometiket 2023

### Energiebronnen per product



### Energiebronnen per organisatieonderdeel



Wind Water Zon Biomassa Aardgas

### Milieugevolgen per product / organisatieonderdeel

	Groen uit NL 100% duurzaam opgewekt	Stroom & Zakelijk Stroom 100% duurzaam opgewekt	VastePrijsStroom & Zakelijk VastePrijsStroom 100% duurzaam opgewekt	Vattenfall NL Consumenten & MKB 100% duurzaam opgewekt	Vattenfall Groep NL 67,1% duurzaam opgewekt
CO <sub>2</sub> uitstoot (g/kWh)	Geen uitstoot	Geen uitstoot	Geen uitstoot	Geen uitstoot	125
Radioactief afval (g/kWh)	Geen afval	Geen afval	Geen afval	Geen afval	Geen afval

Het Stroometiket van het Modelcontact is gelijk aan het etiket van Groen uit Nederland.

Bron: <https://www.vattenfall.nl/stroom/stroometiket/>