

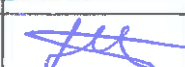


Ketenanalyse "Infra"

JAN BAKKER TRANSPORT BV

2018

	Naam	Datum	Paraf
Opgesteld door:	André Janssen	20 juni 2018	
Review door:	Marloes Hilkens	17 juli 2018	
Goedkeuring door:	Henk van de Vosse	24 juli 2018	

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, werd verder verdiept door deelname aan het programma Lean and Green en op dit moment wordt er aan dit beleid verder invulling gegeven door het verankeren van de CO₂ reductie programma's binnen de organisatie middels certificering volgens de CO₂ prestatieladder niveau 4.

Bij de CO₂ prestatieladder op 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.

Uit de *inventarisatie meest materiële scope 3 emissies* is het transport voor de wegebouw, de keten "Infra", als meest materiële emissie naar voren gekomen, daarom is er voor deze keten een ketenanalyse uitgewerkt.

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. 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 André Janssen, werkzaam als administrateur en als kwaliteitsteam lid VCA/ISO/VKL. De rapportage is gecontroleerd door Henk van de Vosse, adjunct directeur. Middels zijn paraaf op de voorkant van het document wordt de inhoud onderschreven door het hoger management.

2 BESCHRIJVING VAN DE KETEN

2.1 Omschrijving van de keten

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

1. 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.

2. 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.

3. 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 niet altijd te vermijden is, zijn er ook een aantal charters in dienst bij Jan Bakker Transport B.V. Dit houdt in dat de bedrijven meerijden in de planning van Jan Bakker Transport B.V., maar geen gebruik maken van de middelen van Jan Bakker Transport B.V., dus ook niet van de brandstof van Jan Bakker Transport B.V.. Deze bedrijven zullen als eerste ingezet worden. Indien met de inzet van deze charters nog steeds onvoldoende auto's beschikbaar zijn, worden er andere transportbedrijven ingezet.

4. 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.

5. 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.** 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.
- **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. 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.

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, vreesmachines 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.

3.2 Kwantificatie scope 3 emissies

Op basis van de eigen CO₂ emissies ten behoeve van het asfalttransport, is tevens een inschatting gemaakt voor de uitstoot van de leveranciers in de keten "Infra". Op basis van de overzichten per transportgroep is een schatting gemaakt van de emissies voor de keten "Infra". In mei 2017 zijn er voor het asfalttransport ruim 200.000 kilometers gereden, met een gemiddeld verbruik van 2,32 km/liter. Hierbij is ongeveer 291 ton CO₂ uitgestoten door het eigen materieel van Jan Bakker, dit komt neer op ongeveer 1,43 kg CO₂ per gereden kilometer. In het asfalttransport wordt ongeveer de helft van het werk uitgevoerd door externe transporteurs. Derhalve worden de scope 3 emissies voor Jan Bakker Transport B.V. in de keten "Infra" geschat op 291 ton CO₂ in totaal voor mei, of 1,43 kg CO₂ per gereden kilometer. De emissiefactoren die zijn toegepast in

deze berekening zijn gebaseerd op de gegevens van de website van www.CO2emissiefactoren.nl geraadpleegd d.d. 29-8-2017 op 12 mei 2018 geverifieerd.

De grootste leverancier voor het asfalttransport beschikt over vergelijkbaar materieel als Jan Bakker. Derhalve kan ervan worden uitgegaan dat de emissies door derden vergelijkbaar zijn met de emissies als het transport door Jan Bakker zelf zou worden uitgevoerd. Ook veel andere leveranciers die regelmatig worden ingezet hebben relatief jonge auto's.

Echter, er is ook een aantal externe transporteurs dat rijdt met het oude(re) materieel van Jan Bakker Transport B.V. Deze transporteurs rijden dus met de Euro 3 of Euro 4 motoren, waarbij mogelijk nog weinig reducerende aanpassingen zijn gedaan. In deze gevallen zullen de scope 3 emissies iets hoger liggen, dan wanneer Jan Bakker Transport het transport zelf uit zou voeren.

3.3 Mogelijke maatregelen

In eerste instantie zijn voor het extern ingehuurde transport dezelfde besparingsmogelijkheden van toepassing als de besparingsmaatregelen die voor Jan Bakker Transport B.V. van toepassing zijn voor het reduceren van de scope 1 emissies. Deze maatregelen zijn het creëren van bewustzijn bij de medewerkers middels trainingen en rijstijlanalyses, aanschaffen van modern materieel met zuinigere motoren, het begrenzen van de motoren op maximaal 85 km/h en het uitrusten van de auto's met aerodynamische aanpassingen.

In de keten "Infra" worden, gezien de aard van de werkzaamheden (relatief korte stukken met zware belading, veelal geringe maximale snelheid), met name de eerste twee maatregelen verwacht om effectief te zijn.

Op dit moment stelt Jan Bakker Transport B.V. geen eisen aan haar leveranciers die betrekking hebben op de reductie van CO₂ emissies. Het is ook maar de vraag in hoeverre Jan Bakker Transport haar leveranciers kan beïnvloeden zonder dat dit hierbij negatieve effecten voor Jan Bakker Transport B.V. optreden, bijvoorbeeld het wegvallen van leveranciers of het verhogen van de prijzen.

Door maatregelen met een positief effect op de CO₂ emissies als een pré te laten gelden bij het inhuren van extern transport, kunnen leveranciers indirect wel gestimuleerd worden om hier meer aandacht aan te besteden. Jan Bakker kan bijvoorbeeld aanvullende afspraken maken met leveranciers, zodat zij hun emissies reduceren en voor Jan Bakker een reductie van de scope 3 emissies in de keten "Infra" gerealiseerd kan worden.

Kijkend naar de uitvoering van de werkzaamheden, zouden de volgende maatregelen als pré kunnen gelden bij het inhuren van extern materieel:

- Wagenpark (euro 5 of euro 6 motoren);
- Gecertificeerd systeem gericht op milieu, zoals ISO 14001, deelname aan Lean en Green of de CO₂-prestatieladder;
- Deelname van chauffeurs aan cursus "het nieuwe rijden";
- Inzicht in de eigen CO₂ uitstoot bij transport, uitvoeren van rijstijlanalyse en terugkoppelen van deze gegevens aan chauffeurs.

Behalve het nemen van maatregelen door leveranciers, kan Jan Bakker ook maatregelen nemen die betrekking hebben op de leveranciers, bijvoorbeeld:

- + Meenemen van de CO₂-emissies van vaste charters bij de halfjaarlijkse energiebeoordeling;
- Aanbieden van rijstijlanalyse en terugkoppeling aan chauffeurs bij de vaste charters;
- Uitnodigen voor deelname aan speciale toolbox-meetings of keteninitiatieven gericht op brandstofbesparing.

4 REDUCTIEDOELSTELLINGEN

4.1 Vaststelling reductiedoelstellingen

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

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.

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 ligt iets lager, maar omdat deze indirect gerealiseerd moet worden, wordt dit geacht zeker zo ambitieus te zijn, ook omdat de grootste leverancier al beschikt over een modern wagenpark.

4.3 Maatregelen en plan van aanpak

De doelstelling gaat behaald worden door de volgende maatregelen te nemen:

1. Inventarisatie van reeds genomen maatregelen door leveranciers (Q3 2017);
2. Opstellen van 'voorkeurseisen' aan leveranciers (Q3 2017);
3. Communiceren van eisen met de leveranciers (Q4 2017);
4. Controleren van leveranciers op het voldoen aan de gestelde eisen, evaluatie van CO₂ emissies door leveranciers, eventueel maken van gemaakte afspraken (Q1 en Q2 2018);
5. Meenemen van scope 3 emissies in energiebeoordeling (Q2 2017 en Q1 2018);
6. Controle en rapportage van de scope 3 emissies (Q3 2018);
7. Eventueel bijstellen van inkoopvoorwaarden (Q3 2018).

De eerste communicatie hierover zal in september / oktober 2017 plaatsvinden. Hierbij zullen leveranciers worden geïnformeerd over de deelname van Jan Bakker Transport B.V. aan de prestatieladder, de scope 3 doelstelling en voorgenomen acties zoals hierboven beschreven.

5 CONCLUSIE

Middels deze doelstellingen en maatregelen wil Jan Bakker Transport B.V. de CO₂-emissie van de scope 3 emissies in de keten "Infra" met minimaal 1,5% verminderen. Monitoring op de prestaties van de doelstelling zal ieder half jaar plaatsvinden en worden gepubliceerd middels een 'Update'.

Naar verwachting zullen de beschreven maatregelen en doelstelling een positief effect hebben op de scope 3 emissies van Jan Bakker Transport B.V. Echter, op dit moment is slechts weinig informatie beschikbaar binnen Jan Bakker Transport B.V. over de uitstoot van externe transporteurs in opdracht van Jan Bakker Transport B.V. Behalve het bepalen van de exacte activiteit, is ook van belang welke leverancier daarvoor verantwoordelijk is en welk materieel deze tot zijn beschikking heeft.

In eerste instantie worden de grootste leveranciers als belangrijkste partners gezien. Echter, het is ook mogelijk dat juist een groot aantal kleinere transporteurs samen relatief meer CO₂-emissies veroorzaakt en dat daar meer besparingsmogelijkheden zijn omdat deze bedrijven tot op heden minder besparingsmaatregelen hebben geïmplementeerd. Echter, in hoeverre deze transporteurs, die maar incidenteel worden ingehuurd, bereid zijn deze moeite te doen van Jan Bakker zal ook moten blijken. Hier ligt een extra uitdaging voor Jan Bakker Transport B.V.

De ketenanalyse kan meer diepgang krijgen als er meer gegevens omtrent verbruik en mogelijke besparingsopties zijn van de belangrijkste leveranciers.