




Ketenanalyse "Slib"

JAN BAKKER TRANSPORT BV

2018

	Naam	Datum	Paraaf
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* staat het transport van slib in de top zes van meest materiële emissies. Omdat de transporten van slib onderdeel zijn van aanbestedingen waarbij veel aandacht is voor CO₂ besparing, is de kans groot dat, als er ergens gunningsvoordeel wordt verkregen, dit op het transport van slib is. Derhalve is ervoor gekozen om een ketenanalyse uit te werken voor het transport van slib.

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 "Slib" bestaat voor Jan Bakker uit de volgende activiteiten:

1. Aannemen opdracht

De planner ontvangt van de waterschappen een transportopdracht. Deze beschrijft de hoeveelheid slib die getransporteerd moet worden, de laadlocatie en de loslocatie. Het verschilt per waterschap of deze planning per dag of per week wordt ontvangen, en of de planning een indicatie is, of exact nageleefd dient te worden.

2. Bepalen inzet eigen materieel

Op basis van de ontvangen opdracht worden de verschillende ritten gekoppeld aan ritten in het plansysteem. De betreffende chauffeurs krijgen de ritten doorgestuurd naar hun boordcomputer en weten op 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. Om voor het afhalen bij een waterschap extern materieel in te zetten, dienen deze externe transporteurs vaak ook te voldoen als aan de eisen waarmee Jan Bakker ingeschreven heeft voor de opdracht. Tevens dienen de charters voor veel locaties in het bezit te

zijn van een eigen toegangspas, geregistreerd op kenteken. Hierdoor kan niet zomaar ieder transport ingezet worden voor het transport van slib.

4. Uitvoeren opdracht

Conform planning wordt de opdracht uitgevoerd. Chauffeurs melden zich bij de locatie, laden de gevraagde hoeveelheid en rijden deze naar de loslocatie. Veel ritten slib kunnen 'tussendoor' gepland worden, als men eigenlijk onderweg is naar een andere locatie verderop in het land. Hierdoor wordt er verwacht dat er relatief weinig CO₂ emissies ontstaan als gevolg van het transport van slib.

5. Facturatie

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

2.2 Partners in de keten

Belangrijkste partners in de keten "Slib" zijn:

- **Opdrachtgevers.** Jan Bakker Transport B.V. krijgt de opdracht van de verschillende waterschappen waarmee overeenkomsten zijn afgesloten over het transport van slib. De opdrachtgevers kunnen indirect een invloed uitoefenen op de CO₂ emissies door meer of minder ruimte te geven in de planning. Echter, deze invloed zal lastig meetbaar zijn, omdat hierdoor de afstand van het transport van het slib en het te transporteren gewicht niet veranderd.
- **Transporteurs.** De onderaannemers 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 slibtransport 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.

Alhoewel de vijf belangrijkste transporteurs tezamen ruim 75% vormen van het ingezet transport in de keten "Slib", is hun aandeel in de totale inkoop slechts 10%. Alle charters rijden met twee à drie auto's, waardoor investeringen op het gebied van milieu (en dan met name certificeringen) niet altijd haalbaar zijn.

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-EMISSIONS

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.

3.2 Kwantificatie scope 3 emissies

Op basis van de eigen CO₂ emissies in mei 2017 als gevolg van het slibtransport, is tevens een inschatting gemaakt voor de uitstoot die wordt veroorzaakt door externe transporteurs. Voor het transport van vast slib worden vaste kiepers gebruikt, voor het vloeibare slib de tankauto's. De tankauto's worden ook ingezet voor het mesttransport. De tankauto's rijden ongeveer 30% van de tijd met slib.

Voor beide transportmiddelen tezamen waren de emissies in de maand mei 2017 271,84 ton CO₂. Dit komt overeen met 1,08 kg CO₂ per 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).

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.

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

- Gebruik van alternatieve brandstoffen;
- 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 omschreven keten analyse voor de keten "Slib" is de volgende CO₂-reductiedoelstelling geformuleerd:

1. 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.

4.2 Onderbouwing doelstellingen

Deze reductiedoelstelling is vergeleken met de eigen doelstelling van Jan Bakker Transport 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, omdat deze extern gerealiseerd moet worden door bedrijven die in veel gevallen slechts een paar auto's hebben, waardoor eventuele investeringen relatief hoog zijn.

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 inkoop-eisen (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-emissies van scope 3 in de keten "Slib" met minimaal 1% 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.

