

## CO<sub>2</sub>-voortgangsrapportage – juni 2018

### 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 eerste voortgangen beschreven, dit betreft de CO<sub>2</sub>-footprint in 2016 en 2017 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-footprint scope 1 /2

In 2017 is 4,5 miljoen liter diesel, 167.100 liter AdBlue en bijna 20.435 liter benzine verbruikt. Hierbij is 14.535 ton CO<sub>2</sub> ontstaan. Met het verbruikte gas en licht voor het kantoorpand is de totale CO<sub>2</sub>-footprint in 2017 14.542 ton CO<sub>2</sub>. Het transport is dus verantwoordelijk voor 99% van de totale scope 1 en scope 2 emissies.

In tabel 1 is de vergelijking in CO<sub>2</sub> uitstoot per gereden kilometer in 2017 ten opzichte van 2016 weergegeven voor de scope 1 en 2 emissies. In 2017 is 1234205 kg CO<sub>2</sub> meer uitgestoten dan in 2016. Echter is deze toename in CO<sub>2</sub> te verklaren door het toegenomen aantal vrachten (uitgedrukt in gereden kilometers). Dit was 675081 kilometer meer dan in 2016. Om een vergelijking te kunnen maken tussen 2017 en 2016 is de uitstoot CO<sub>2</sub> per gereden kilometer berekend in kilogram. Uit deze berekening blijkt dat er per gereden kilometer 0,03 kg CO<sub>2</sub> meer is uitgestoten in 2017 ten opzichte van 2016.

Tabel 1 Vergelijking CO<sub>2</sub> uitstoot per gereden kilometer in 2017 t.o.v. 2016 voor scope 1 en 2 emissies

CO <sub>2</sub> -footprint	2016	2017	% stijging of daling 2017 t.o.v. 2016
Totaal in kg CO <sub>2</sub> uitstoot	13300327	14534532	
kg CO <sub>2</sub> per gereden km	1,05	1,08	+3,7%

### 3.2 CO<sub>2</sub>-footprint scope 3

Door middel van de inventarisatie meest materiële scope 3 emissies zijn de ketens infra en slib verder uitgewerkt in een keten analyse om inzicht in de scope 3 emissie te krijgen. In juni 2018 zijn de gegevens van deze inventarisatie geverifieerd. Tijdens deze verificatie zijn geen grote veranderingen in scope 3 emissies vastgesteld. Ook is vastgesteld dat keten infra en slib nog steeds de meeste materiële emissies zijn in het kader van de scope 3 emissies.

In tabel 2 is de vergelijking in CO2 uitstoot per gereden kilometer in 2017 ten opzichte van 2016 voor de ketens infra en slib weergegeven.

**Tabel 2 Vergelijking CO2 uitstoot per gereden kilometer in 2017 t.o.v. 2016 voor de ketens slib en infra**

Keten slib	2016	2017	% stijging of daling 2017 t.o.v. 2016
kg CO2 per gereden km	1,08	1,05	-3%
Keten Infra	2016	2017	% stijging of daling 2017 t.o.v. 2016
kg CO2 per gereden km	1,18	1,22	+3%

#### **4.1 CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen scope 1/2**

De volgende doelstellingen zijn vastgesteld:

1. 2% Reductie in 2017 van het CO<sub>2</sub>-verbruik per gereden kilometer.
2. Overstappen naar groene stroom na beëindiging van het huidige energiecontract eind 2019.
3. Bij plannen voor de nieuwbouw rekening houden met het implementeren van duurzame maatregelen.

#### **Voortgang doelstellingen scope 1 /2**

De CO<sub>2</sub>-uitstoot per gereden kilometer in 2017 ten opzichte van 2016 is toegenomen. Een verklaring voor deze toename is dat er in 2017 minder “lege vrachten” gereden zijn. De hoeveelheid gebruikte brandstof neemt toe bij het vervoer van vollere vrachten met als gevolg een verhoging van CO<sub>2</sub> uitstoot. Echter, wordt er wel efficiënter gewerkt.

Om doelstelling 1 te realiseren is vanaf maart 2017 per chauffeur een monitoring uitgevoerd op de rijstijl en totaal brandstof gebruik zodat hierop bijgestuurd kan worden. Inmiddels vindt de communicatie met chauffeurs maandelijks plaats en is er een ondergrens in rijstijltotaal per groep vastgesteld. De ondergrens in rijstijltotaal is in het tweede kwartaal in 2018 verhoogd. Daarbij heeft 20% van de chauffeurs de training “Het nieuwe rijden” reeds opnieuw gevolgd.

Daarbij is begin 2018 een aanvullende maatregel genomen. Namelijk zoveel mogelijk Euro 6 auto’s HVO Diesel te laten tanken. HVO Diesel is een biobrandstof, waarmee een CO<sub>2</sub> emissie reductie van maximaal 89% kan worden behaald (Jorritsma, 2016). Echter, wordt HVO vaak bijgemengd. Volgens de leverancier zorgt HVO bijgemengd in een blend van 20% voor 17% minder CO<sub>2</sub> uitstoot. De onderhoudsplanning blijft ongewijzigd bij het gebruik van HVO (Transport en milieu, 2017). De chauffeurs zijn middels een nieuwsbrief al aangestuurd om indien mogelijk HVO te tanken. Echter is HVO nog niet op alle tankstations beschikbaar, in het loop van dit jaar zal meer bekend zijn over de beschikbaarheid voor de chauffeurs van Jan Bakker B.V. Door middel van de administratie in de boordcomputers kan gemonitord worden, wie gebruik maakt van HVO. Naar verwachting zal in het tweede kwartaal van 2019 voldoende gegevens aanwezig zijn om de doelstelling voor Jan Bakker B.V. zelf te kwantificeren.

Doelstelling 2 kan pas gerealiseerd worden als eind 2019 het huidige energiecontract verloopt.

Om doelstelling 3 te realiseren in een duurzaamheidsscan van het nieuwe pand uitgevoerd in juni 2017. Uit de duurzaamheidsscan blijkt dat het ontwerp van het nieuwe pand van Jan Bakker op de meeste thema's zeer duurzaam is. In de bijbehorende rapportage zijn ook aanvullende aanbevelingen gemaakt.

#### **4.2 CO2-reductiedoelstellingen scope 3**

De volgende doelstellingen zijn vastgesteld:

1. Middels inkoopvoorwaarden voor leveranciers een besparing van 1,5% CO<sub>2</sub> / 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% CO<sub>2</sub> / 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:**

Uit tabel 1 blijkt dat een besparing van 3% per gereden kilometer reeds bereikt is voor de keten 'slib'. Voor de keten 'slib' is het daarom belangrijk om vast te stellen of deze trend zich in 2018 voortzet. In het begin van 2018 is ook de nieuwe maatregel van start gegaan om zoveel mogelijk euro 6 auto's HVO te laten tanken. Deze maatregel zal met name ook grote invloed hebben op de CO<sub>2</sub> reductie in de keten 'slib'. Waarbij er in deze keten namelijk ook afspraken met opdrachtgevers zijn gemaakt omtrent het zo veel mogelijk beperken van CO<sub>2</sub> uitstoot.

Om de doelstellingen voor de ketens te realiseren is een start gemaakt met het plan van aanpak, waarbij al een begin gemaakt is met het uitvoeren van punten 1 en 2. De overige stappen zullen dit jaar opgepakt worden.

Plan van aanpak:

1. Inventarisatie van reeds genomen maatregelen door leveranciers
2. Opstellen van 'voorkeurseisen' aan leveranciers
3. Communiceren van eisen met de leveranciers
4. Controleren van leveranciers op het voldoen aan de gestelde eisen, evaluatie van CO<sub>2</sub> emissies door leveranciers, eventueel maken van gemaakte afspraken
5. Meenemen van scope 3 emissies in energiebeoordeling
6. Controle en rapportage van de scope 3 emissies
7. Eventueel bijstellen van inkoopvoorwaarden

Het plan van aanpak is echter iets later gestart dan gepland. In 2018 zal dit actief opgepakt worden en hiermee wil Jan Bakker Transport B.V. ook de reductiedoelstelling voor in de keten 'infra' bereiken. Daarbij is ook een oorzaak van de toename in uitstoot CO<sub>2</sub> in de keten 'infra' dat er dit jaar minder "lege" kilometers gereden zijn. Indien na de implementatie van het plan van aanpak, ook uit de berekeningen over 2018 geen reductie vastgesteld wordt in de keten 'infra', dan zullen aanvullende maatregelen gepland worden.

#### **5. 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 André Janssen, [a.janssen@janbakker.nl](mailto:a.janssen@janbakker.nl).

**Bibliografie**

Jorritsma, A. (2016, november 22). *MAN komt met CO2-neutrale Euro 6c motoren*. Opgeroepen op juli 13, 2018, van Logistiek: <https://www.logistiek.nl/distributie/nieuws/2016/11/man-komt-met-co2-neutrale-euro-6c-motoren-101149788?vakmedianet-approve-cookies=1>

Transport en milieu. (2017, 6 6). *HVO: serieus alternatief voor diesel?* Opgeroepen op 7 13, 2018, van Transport en milieu: <https://transportenmilieu.nl/brandstoffen/item/hvo-volgens-betrokkenen-een-serieus-alternatief>