

## CO<sub>2</sub>-voortgangsrapportage – november 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 (basisjaar), 2017 en de eerste helft van 2018 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.

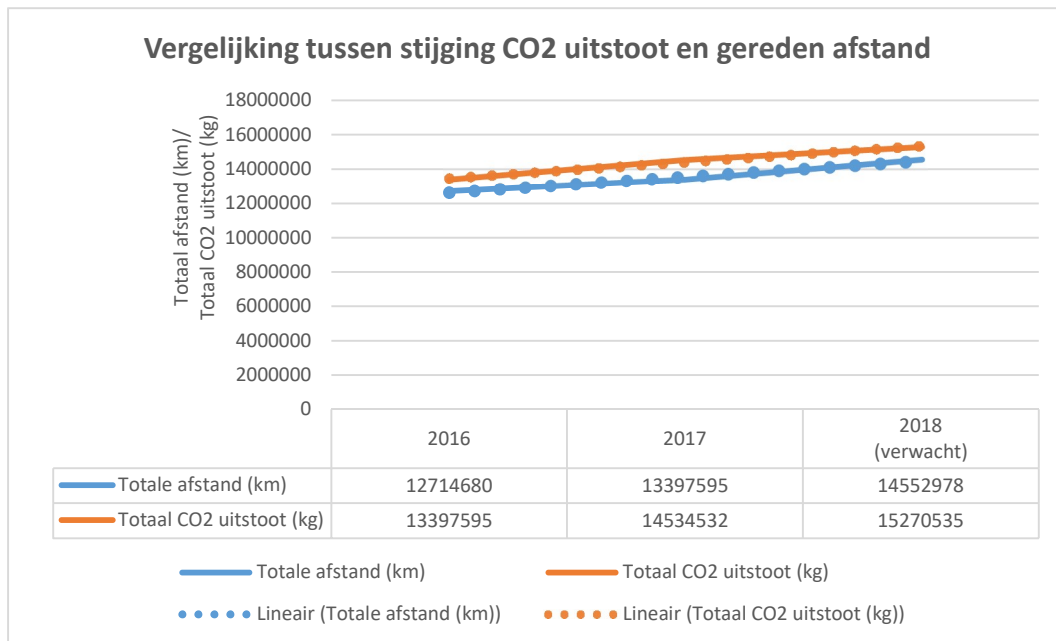
### 2. Energiebeleid

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

Over de eerste helft van 2018 is 2,3 miljoen liter diesel, bijna 0,1 miljoen liter AdBlue, bijna 14 duizend liter benzine en 8 duizend liter HVO verbruikt. Met het verbruikte gas voor het kantoorpand is hierbij 0,7 ton CO<sub>2</sub> ontstaan (scope 1 emissies). Met de gebruikte elektriciteit voor het kantoorpand is de totale CO<sub>2</sub>-footprint voor de scope 1 en 2 emissies over de eerste helft van 2018 7.635 ton CO<sub>2</sub>. Het transport is dus verantwoordelijk voor 99% van de totale scope 1 en scope 2 emissies. Aan het einde van 2018 zal men de totale CO<sub>2</sub>-footprint over 2018 berekenen en deze vergelijken met 2016 en 2017.

Naar verwachting zal in 2018, 1900 ton CO<sub>2</sub> meer uitgestoten worden dan in 2016 (basisjaar). Echter is deze toename in CO<sub>2</sub> te verklaren door het toegenomen aantal vrachten (uitgedrukt in gereden kilometers). Dit zal naar verwachting 1,8 miljoen kilometer meer zijn dan in 2016. Uit de vergelijking in kg CO<sub>2</sub> uitstoot per kilometer tussen de verschillende jaren wordt geen groot verschil verwacht tussen het basisjaar en 2018. In **figuur 1** is de stijging van de CO<sub>2</sub> uitstoot en gereden afstand weergegeven.



**Figuur 1** Vergelijking tussen stijging CO2 uitstoot en gereden afstand. In de grafiek is de stijging weergegeven van de totale afstand per jaar in kilometers en de totale CO2 uitstoot per jaar in kilogram. Uit de gegevens kan geconcludeerd worden dat niet verwacht wordt dat de totale afstand evenredig stijgt met de totale CO2 uitstoot. Daarbij stijgt naar verwachting de totale afstand sneller dan de totale CO2 uitstoot.

### **3.2 CO2-footprint scope 3**

Door middel van de inventarisatie meest materiële scope 3 emissies zijn de ketens infra en slib verder uitgewerkt in een ketenanalyse 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.

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

De volgende doelstellingen zijn vastgesteld:

1. CO<sub>2</sub>-emissie als gevolg van brandstof per kilometer met 2% verminderen;
2. Na afloop van het huidige energiecontract, groene stroom inkopen;
3. Bij plannen voor de nieuwbouw rekening houden met implementeren van duurzame maatregelen.

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

Gebaseerd op de gegevens van de eerste helft van 2018, zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot per gereden kilometer in 2018 gelijk blijven. Echter, is in de eerste helft van 2018 begonnen met het tanken van HVO. De invloed van de inzet van HVO als brandstof voor deze periode is nog niet inzichtelijk, maar naar verwachting zal dit duidelijker worden aan het eind van dit jaar. Verder zijn er de afgelopen periode geen nieuwe maatregelen genomen om de doelstelling te bereiken.

#### **4.2 CO<sub>2</sub>-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:**

In de afgelopen periode is Jan Bakker Transport druk bezig geweest met het verzamelen van primaire data voor de scope 3 emissies. Echter, blijkt het nog moeilijk om voldoende primaire data te verzamelen door onvoldoende medewerking van partners in de keten. De uitstoot CO2 per gereden kilometer voor de keten infra is vastgesteld op 1.05 en voor de keten slib op 1.10, gebaseerd op primaire gegevens. Bij de vorige berekening is gebruik gemaakt van secundaire gegevens. Naar verwachting zal de volgende periode meer informatie volgen over de voortgang het behalen van de doelstellingen voor de scope 3 emissies.

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, 2 en 5. De overige stappen zullen in de loop van dit jaar opgenomen 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 inkoop-eisen

### **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 Henk van de Vosse, [H.vandeVosse@janbakker.nl](mailto:H.vandeVosse@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>