

## CO<sub>2</sub>-voortgangsrapportage – december 2019

### 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, 2018 en de eerste helft van 2019 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

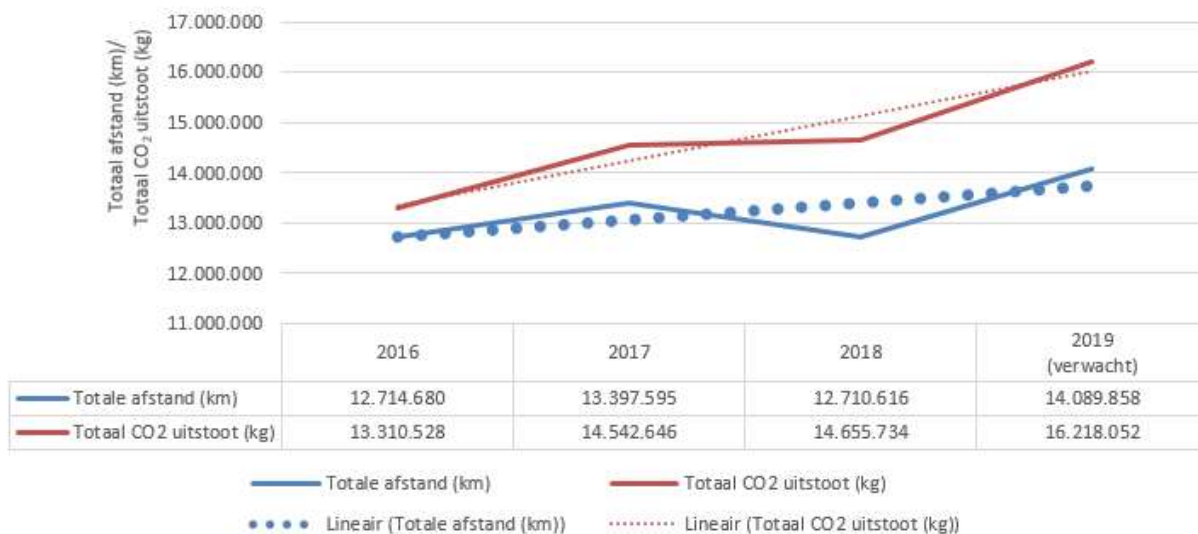
Het energiebeleid van Jan Bakker Transport B.V. is erop gericht om middels een systeem van continue verbetering inzicht te krijgen in de bronnen en omvang van de eigen CO<sub>2</sub>-emissies en bijpassende reductiemogelijkheden te identificeren. Deze reductiemogelijkheden zullen leiden tot concrete 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 2019 is bijna 2,5 miljoen liter diesel, 0,1 miljoen liter AdBlue, 15 duizend liter benzine en 5 duizend liter HVO verbruikt. Met het verbruikte gas voor het kantoorpand is hierbij 8.105 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 2019 8.109 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 2019 zal men de totale CO<sub>2</sub>-footprint over 2019 berekenen en deze vergelijken met 2016, 2017 en 2018.

Naar verwachting zal in 2019, 2.908 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 1,4 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.

Vergelijking tussen stijging CO<sub>2</sub> uitstoot en gereden afstand



**Figuur 1** Vergelijking tussen stijging CO<sub>2</sub> uitstoot en gereden afstand. In de grafiek is de stijging weergegeven van de totale afstand per jaar in kilometers en de totale CO<sub>2</sub> uitstoot per jaar in kilogram. Uit de gegevens kan geconcludeerd worden dat (ten opzichte van 2018) verwacht wordt dat de totale afstand in 2019 evenredig stijgt met de totale CO<sub>2</sub> uitstoot in 2019.

### 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 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

Vanaf 2018 wordt er HVO 100 getankt. Omdat er nog maar beperkt vraag naar is, gaat het tot nu toe om een beperkt aandeel op het totaal, zodat het effect op de CO<sub>2</sub> uitstoot ook beperkt is. Verder constateren we dat de CO<sub>2</sub> uitstoot per gereden kilometer beperkingen kent. Ten eerste wordt deze beïnvloed door het type transport (we doen relatief steeds meer werk in de wegenbouw). Ten tweede werkt het averechts op een efficiënte planning. Een efficiënte planning leidt tot relatief minder lege kilometers. Dit betekent relatief meer kilometers met belading, waardoor het brandstofgebruik en dus de CO<sub>2</sub> uitstoot per gereden kilometer stijgt.

Voor 2020 is de energie groen ingekocht.

Het nieuwe kantoorpand is energieneutraal gebouwd (EPC '0').

# JAN BAKKER

## **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:**

In de afgelopen periode is Jan Bakker Transport B.V. druk bezig geweest met het verzamelen van primaire data voor de scope 3 emissies. Het bleek nog moeilijk om voldoende primaire data te verzamelen door onvoldoende medewerking van partners in de keten. Toch begint Jan Bakker Transport B.V. beter inzicht te krijgen in de primaire data voor de scope 3 emissies. De streeftermijn voor het behalen van de doelstellingen blijkt niet haalbaar aangezien Jan Bakker Transport B.V. meer tijd nodig heeft om draagvlak te creëren bij partners in de keten om voldoende primaire data te verzamelen en het implementeren van het plan van aanpak. Jan Bakker Transport B.V. verwacht uiterlijk in 2020 de voorkeurseisen te communiceren aan zijn partners in de keten.

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

Vanwege persoonlijke omstandigheden is de uitvoering van het plan van aanpak vertraagd. In de tweede helft van 2019 is de personele bezetting weer op voldoende niveau gekomen om verder te gaan met de CO<sub>2</sub> besparende maatregelen.

## **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 Martijn Blaakmeer, m.blaakmeer@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>