

JAN BAKKER

CO₂-voortgangsrapportage
juli t/m december 2024

JAN BAKKER TRANSPORT BV



1. Inleiding

1.1 Doel van het document

Middels deze voortgangsrapportage wil Jan Bakker Transport B.V. interne en externe belanghebbenden informeren over de CO2-footprint, reductiedoelstellingen, de genomen maatregelen en eventueel behaalde resultaten in het tweede halfjaar van 2024. Het is het vervolg op de rapportage over het eerste halfjaar en geeft inzicht in de uitstoot, voortgang geformuleerde reductiedoelstellingen en mogelijkheden voor verbetering. We kijken daarbij naar onze scope 1 en 2 emissies: de emissies van Jan Bakker Transport B.V. zelf. Daarnaast is er aandacht voor de scope 3 emissies, die ontstaan als een gevolg van de activiteiten van Jan Bakker, maar die voortkomen uit bronnen die niet in eigen bezit zijn en niet beheerd worden door Jan Bakker. Hieronder vallen in ons geval de uitbestede transporten en het woon-werkverkeer van onze medewerkers.

1.2 Contactpersoon

Deze voortgangsrapportage is opgesteld in samenwerking tussen de KAM- en de ICT-afdeling en is goedgekeurd door de directie. Publicatie vindt plaats op onze website www.janbakker.nl. Via Facebook, Instagram en LinkedIn zal aandacht worden geschonken aan deze publicatie. Intern gebeurt dit ook via de Nieuwsbrief.

Bij vragen, opmerkingen of suggesties kunt u contact opnemen met onze KAM-afdeling via KAM@janbakker.nl of via het telefoonnummer 085 – 30 13 300. We staan u graag te woord.

1.3 Verantwoording data

In de afgelopen jaren hebben we via de ritinformatie uit de boardcomputers van de vrachtwagens steeds een overzicht gemaakt van de uitstootcijfers per afdeling. Aan het eind van het jaar werd vervolgens de op die manier berekende totale footprint vergeleken met de uitstoot berekend met het brandstofverbruik (op basis van de facturen). Hieruit bleek dat dit vrijwel geheel overeen kwam, maar het bewerken van de ritadministratie tot bruikbare data was een tijdrovende zaak. Tegelijkertijd moesten we concluderen dat er eigenlijk geen goede vergelijking tussen de afdelingen onderling of van de afdelingen met eerdere jaren mogelijk is: daarvoor wisselen de werkzaamheden/producten/seizoensinvloeden te veel. Omdat daarnaast in 2024 alle boardcomputers zijn vervangen, zijn de data daaruit (met name afgelegde kilometers) niet compleet.

Bovenstaande heeft ertoe geleid dat we onze eigen uitstoot in scope 1 volledig berekenen aan de hand van de verbruiksgegevens. Onze doelstellingen zijn wel gebaseerd op het verbruik per ton.kilometer en daarom kunnen we geen goede beoordeling maken over de voortgang van deze doelstellingen.

2. Energiebeleid

Jan Bakker Transport B.V. heeft al vanaf 2017 het CO2-ladder certificaat voor niveau 4. Met ons energiebeleid streven we naar continue verbetering in inzicht in de emissie-veroorzakende activiteiten om op die manier doorlopend te monitoren waar reductie mogelijk is en hoe we dat kunnen realiseren. Daarbij proberen we het evenwicht te bewaren tussen ideologie (zo weinig mogelijk CO2 uitstoten) en een verantwoord, winstgevend beleid waarmee we alle medewerkers kunnen blijven verzekeren van een stabiel inkomen. Waar mogelijk stellen we concrete reductiedoelstellingen op en monitoren we de voortgang daarop. Zo hebben we in de afgelopen

JAN BAKKER

jaren een derde deel van het infra-wagenpark geëlektrificeerd, een laadplein met accu-opslag gerealiseerd en veel van onze hardware vervangen door energiezuinig materiaal. Momenteel volgen we met veel belangstelling de mogelijkheden voor het plaatsen van een windmolen ter aanvulling van de zonne-energie op het laadplein.

3. CO₂ footprint en energieverbruik

3.1 Scope 1 transport

Brandstoffen

Brandstof	Verbruik (liters)	Emissiefactor (kg CO ₂ /l)	CO2 emissie (kg)	CO2 emissie (ton)
Diesel B7 blend	3.338.267	3,256	10.869.397	10.869
Benzine	43.734	2,821	123.374	123
AdBlue	219.534	0,26	57.079	57
HVO100	216.625	0,347	75.169	75
Totaal			11.125.019	11.125

Elektriciteit (in kWh) via eigen laadplein

Levering Vattenfall (100% groen)	Opbrengst zonnepanelen	Teruglevering	Netto verbruik	CO2 emissie (ton)
106.741	695.633	39.471	762.903	0

Op donkere dagen maken we (helaas) nog gebruik van een dieselaggregaat. Op het totaal van het dieselverbruik is dit echter verwaarloosbaar (0,3%), daarom laten we dit buiten beschouwing.

Elektriciteit (in kWh) via derden geladen

Leverancier	Aantal	Grijs/groen	Emissiefactor (kg CO ₂ /l)	CO2 emissie (ton)
Fastned en Ionity	106.710	Groen	0	0
Overig	18.467	Onbekend = grijs	0,536	10
Totaal				10

3.2 Scope 2 kantoorpand

Ook voor het kantoor wordt gebruik gemaakt van zonnepanelen; uitsluitend de warmtepomp draait 's nachts op het net. Doordat we van Vattenfall 100% groene stroom afnemen, is de footprint hiervan 0.

3.3 Scope 3 transport

Afdeling	Aantal vrachten	Totale afstand (km)	Totaal vervoerd (ton)	CO2 (WTW, kg)	CO2 (WTW, ton)
Aardappel	1.135	242.975	45.486	584.680	585
Energie	305	41.523	12.496	306.924	307
Fourage	7.828	1.926.026	254.152	2.075.685	2.076
Mest	4.657	572.646	161.085	2.095.992	2.096
Overig	4.899	356.539	149.666	1.112.242	1.112
Infra	11.298	809.279	266.053	1.164.660	1.165
Totaal			888.938	10.822.384	10.822

Afstanden geschat op basis van meest logische route in TP tussen laad- en loslocatie, tonnages op basis van weegbonnen
Emissiefactor voor wegvervoer bulk- en stukgoederen/vrachtwagen zware trekker + oplegger: 0,088 per tonkilometer

3.4 Scope 3 woon-werkverkeer

Voor het bepalen van het woonwerk-verkeer hanteren we de berekeningsmethode op basis van een enquête, zoals beschreven in de handreiking voor werkgevers Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze enquête is in september 2024 onder alle medewerkers van Jan Bakker uitgezet en met de ontvangen data is het gemiddelde woon-werkverkeer in kaart gebracht. Deze kilometers zijn doorgegeven via de officiële rapportagetool van het RVO. Dat systeem berekent de daarbij behorende uitstoot.

Over GEHEEL 2024 zijn de volgende uitstoot-gegevens voor woon-werkverkeer geregistreerd:

Soort vervoer	Woon-werkkilometers per jaar
Auto benzine	1.609.876
Auto diesel	481.048
Auto (plug-in) hybride	4.304
Auto 100% elektrisch	15.691
Motorfiets elektrisch	9.325
Bromfiets/scooter benzine	12.374
Bromfiets/scooter elektrisch	1.883
Fietsen of lopen	32.145
Openbaar vervoer	1.435
Totaal voertuigkilometers	2.168.081
Totaal reizigerskilometers (berekening RVO)	2.315.845
Bijbehorende CO2 uitstoot in kg	311.365
CO2 uitstoot woon-werkverkeer in ton	311

4. Doelstellingen

Ten opzichte van het eerste halfjaar van 2024 is er geen voortgang te benoemen in het behalen van de doelstellingen door de eerder genoemde wisseling van de boardcomputers. We verwachten daarom met de cijfers over 2025 een nieuw referentiejaar te bepalen.

Bij de energiebeoordeling over 2023 waren voor 2024/2025 de volgende doelstellingen bepaald op het gebied van scope 1 en 2:

Bron	Doelstelling	Actie/maatregel	Wanneer gereed
Scope 1 en 2 emissies algemeen	Gemiddelde CO ₂ -emissie per ton.km 2% lager dan in 2023	1. Monitoring op individuele rijstijl-totalen in combinatie met begeleiding door chauffeurscoach; 2. Monitoring van de CO ₂ -ontwikkelingen (scope 1 en 2) per maand achteraf vanaf Q2 2024	31-12-2024
Scope 1 en 2 emissies infra	Gemiddelde CO ₂ -emissie per ton.km 20% lager dan in 2023	1. Rijden met alle aangeschafte elektrische auto's: in totaal 1/3 ^e deel van het infra-materieel	31-12-2025

De doelstellingen voor scope 3 bleken al eerder niet haalbaar; om een beter beeld te krijgen van de mogelijkheden was voor het tweede halfjaar van 2024 een nieuwe inventarisatie materiële emissies gepland met een externe deskundige. Omdat we ook te maken zouden krijgen met de CSRD, hebben we er echter voor gekozen deze inventarisatie naar Q1 van 2025 te verplaatsen en gebruik te maken van de mogelijke overlap met onze verplichtingen voor die CSRD.

5. Ketenanalyses

In april 2023 hebben we 2 nieuwe ketenanalyses opgesteld, gebaseerd op de inventarisatie van meest materiële emissies over het jaar 2022. De ketenanalyses Fouragetransport en Infratransport zijn opgesteld onder externe begeleiding van Jakob Croeze (Trigade Staphorst) en beoordeeld door extern deskundige Tony van der Geld (Trigade Den Bosch). De ketenanalyses zijn tevens gepubliceerd op de website van SKAO en onze eigen website.

We hebben in het eerste halfjaar van 2024 al vastgesteld dat er geen voortgang meer te behalen was in deze ketenanalyses. De planning was daarom om op basis van de nieuwe inventarisatie materiële emissies (zie 4) tevens nieuwe ketenanalyses op te zetten. Doordat deze inventarisatie is uitgesteld tot Q1 in 2025, hebben we nog geen nieuwe ketenanalyses gemaakt.

6. Maatregelen in projecten met gunningsvoordeel

Er zijn in het derde en vierde kwartaal van 2024 geen projecten geweest met aantoonbaar CO₂-gerelateerd gunningsvoordeel.

7. Communicatie

7.1 Intern

Er is na het eerste halfjaar van 2024 geen verdere communicatie geweest omdat we pas op een laat moment de data en emissiecijfers gereed hadden. In de tweede helft van 2025 zal deze voortgangsrapportage, tegelijk met die over het eerste halfjaar, via de Nieuwsbrief worden gedeeld met alle medewerkers.

7.2 Extern

Voor alle documenten betreffende de CO₂-Prestatieladder die gereed zijn en waarvoor de ladder eisen stelt met betrekking tot publicatie, geldt dat worden gepubliceerd op onze website en de website van SKAO. Via de social media kanalen wordt daar eveneens aandacht aan geschonken.

Daarnaast communiceren wij via de verschillende participaties met diverse partijen over CO₂-reductie en duurzaamheid in het algemeen en hebben we in 2024 verschillende presentaties gegeven over de aanleg van ons laadplein.

Voor een compleet overzicht van onze CO₂-communicatiestrategie verwijzen we naar het Communicatieplan.

8. Verbetermogelijkheden

Ten opzichte van het eerste halfjaar zijn er geen wijzigingen in de kansen op verbetering die we zien: kleine verbeteringen zijn mogelijk in de individuele monitoring van de rijstijlen en verbruiksgegevens van chauffeurs en door de emissie-data per maand te gaan produceren en beoordelen.

Voor grotere maatregelen blijven we afhankelijk van wetgeving, opdrachtgevers en de beschikbaarheid van middelen. Zie hiervoor ook de voortgangsrapportage over het eerste halfjaar.

JAN BAKKER

Meer informatie

Vragen, opmerkingen of suggesties? Meer informatie over de prestaties van Jan Bakker Transport B.V. in het kader van de CO2- prestatieladder is te verkrijgen bij de afdeling KAM, via kam@janbakker.nl.