



CO₂-impact: Update voor transportondernemers

Benchmarkrapport CO₂-impact
Publicatie Alfa Accountants en Adviseurs / Greenaumatic

alfa  accountants
en adviseurs
Overall dichtbij


Greenaumatic

VOORWOORD

Beste transportondernemers,

Wij - Alfa Accountants en Adviseurs en Greenaumatic - zijn verheugd je de nieuwste update van ons whitepaper over de CO₂-impact in de transportsector te presenteren. Deze update bouwt voort op ons eerdere benchmarkrapport, maar is nu in een project getoetst bij zes transportondernemers in de bouw met als doel meer inzicht te geven in jouw specifieke behoeften en uitdagingen als transport-ondernemer.

Want het is duidelijk dat je voor grote uitdagingen staat om je bedrijfsactiviteiten te optimaliseren, terwijl je ook aan steeds meer wetgeving en strengere eisen op het gebied van duurzaamheid en CO₂-rapportage moet voldoen. Met de inzichten en aanbevelingen van collega-ondernemers hopen wij dat jij deze uitdagingen effectiever aan kunt pakken.

Om die reden gaan we in deze update minder in op het benchmarken van de data en meer op de onderliggende factoren - zoals sentiment en uitdagingen - omtrent het CO₂-vraagstuk. Naast deze update, kun je ook luisteren naar de deelnemers in een video en drie podcastafleveringen ter afsluiting van het project.

INHOUD

Dit zijn de vier meest urgente bevindingen waar we je bewust van willen maken	3
Context	4
Kernpunten van ons onderzoek en de antwoorden die we gevonden hebben	6
Uitdagingen die we tegen kwamen	7
Onze belangrijkste conclusies op een rij	10
Aanmoediging	12

Dit zijn de vier meest urgente bevindingen waar we je bewust van willen maken

1. CO₂-uitstoot kan bij de invoering van de CO₂-beprijzing (EU ETS) een significante impact hebben op de omzet van transportondernemingen, variërend tussen 4% en 8%. Voor sommige bedrijven kan een dergelijke sectorale CO₂-beprijzing tegen 2027 zelfs leiden tot het volledig verdampen van de winst.
2. Dit project benadrukt dat transportondernemers niet kunnen achterblijven in de verduurzamingstrend, aangezien CO₂-beprijzing naar verwachting de norm wordt. Banken gaan mogelijk hogere rentetarieven hanteren voor niet-duurzame bedrijven en klanten zullen steeds vaker om rapportages met concrete data en bewijslast over duurzaamheidsinspanningen vragen. Na het publiceren van het eerste benchmarkrapport zagen we deze zaken werkelijkheid worden voor steeds meer transportondernemers.
3. Het huidige businessmodel van transportondernemers is vaak nog niet klaar voor verdere verduurzaming, vanwege beperkte investeringscapaciteit, gebrek aan infrastructuur, data-onderbouwing en onvoldoende draagvlak binnen de organisatie.
4. Daarmee benadrukken we het belang van voorbereiding op CO₂-beprijzing, zoals het voeren van een schaduwadministratie, investeren in data-infrastructuur, samenwerken met stakeholders en het zoeken naar duurzame alternatieven.

Ons belangrijkste advies op basis van deze bevindingen: ga pro-actief aan de slag met je veranderende omgeving en bereid je voor op de gevolgen van CO₂-beprijzing voor je bedrijfsvoering en -rendement. Dit advies baseren we op een diepgaande analyse van zes MKB-transporteurs - veelal in de bouw -, waarbij we hebben onderzocht hoe zij omgaan met CO₂-rapportage en -monitoring voor het behalen van een Lean&Green certificering of om aan klantvragen te voldoen (bijvoorbeeld omdat ze leveren aan grote, CSRD¹-plichtige bedrijven). Topsector Logistiek onderstreept de uitdagingen in de sector en wil haar achterban ondersteunen met kennis en inzichten uit deze update.

¹ CSRD = Corporate Sustainability Reporting Directive, een nieuwe EU wet die grote bedrijven verplicht transparant te rapporteren over hun duurzaamheidsprestaties.

Context

De SRA publiceerde op 31 januari 2024 het artikel 'Transportondernemers onzeker over gevolgen duurzaamheid en rapportages' in opdracht van Topsector Logistiek en SRA. De vier belangrijkste punten uit dit artikel:

- Transportondernemers krijgen te maken met extra administratieve lasten als gevolg CSRD-verplichting, direct en indirect
- Ze moeten kunnen rapporten over hun CO₂-emissies
- Ze vinden het onduidelijk wat de financiële gevolgen zijn van deze verplichting
- Hun administratie en bijbehorende systemen zijn onvoldoende ingericht of onvoldoende aanwezig/gestructureerd om aan de vraag rondom CO₂-data te kunnen voldoen.

Wij bevestigen deze resultaten en gaan we in op wat je zou kunnen doen met duurzame data als zeer elementair onderdeel van de toekomstbestendigheid van je transportbedrijf. In het project met de deelnemers hebben we daarom met name gekeken naar de mate van standaardisatie, beschikbaarheid, compleetheid en kwaliteit van data om tot een CO₂-rapportage te komen. Dat zijn punten 5 en 6 uit het SRA-onderzoek. Waar de meeste transportondernemers zich over buigen is met name punt 7 uit het onderzoek; hoe ken je brandstofverbruik toe aan ladingen en/of klanten.

Hoewel de rekensom van emissies op zichzelf niet moeilijk is, is het toch een intensieve klus door het ontbreken van gedetailleerde informatie, juiste middelen en kennis. Standaardisatie van data en investeringen in informatiesystemen worden aanbevolen als oplossingen om de emissierapportage te verbeteren en betrouwbaarheid te verhogen. Maar is dat voldoende?



Deze transportondernemers hebben deelgenomen:

- **Dé Post van H.N. Post en Zonen BV**, reeds actief met CO₂-monitoring en een voorloper in het verkennen van nieuwe bedrijfsmodellen.
- **Iris Lafeber van E. Lafeber**, mede-eigenaar en een pleitbezorger van duurzaamheid, actief bezig met het benutten van beschikbare data voor duurzame bedrijfspraktijken.
- **Tony Faro van Braanker Logistics**, is recentelijk geconfronteerd met de vraag naar CO₂-monitoring en is op zoek naar effectieve methoden om data te verzamelen en te rapporteren.
- **Dennis Looije van Vreugdenhil**, die het belang van data erkent maar uitdagingen ondervindt bij de registratie en rapportage van CO₂-uitstoot.
- **Marcel Buitendijk van RvW Buitendijk**, dat zich bewust is van het belang van data en zijn systemen klaarmaakt om relevante informatie, waaronder CO₂-gerelateerde data, beschikbaar te maken.
- **Patricia Veldhuizen van Veldhuizen Transport**, die het belang van data erkent en de toereikendheid van ESG-rapportages voor haar bedrijfsvoering onderzoekt, met een focus op het monitoren van CO₂-uitstoot.

Deze deelnemers hebben deelgenomen aan het project en vertellen in een video en podcasts over hun uitdagingen, kansen en toekomstige stappen in het effectief monitoren van de CO₂-uitstoot, het verzamelen en interpreteren van de data, het aansluiten op data gedreven klantvragen, het proactief zoeken naar nieuwe businessmodellen met het uiteindelijke doel om de CO₂-uitstoot in de transportsector te verminderen. De inzet van deze deelnemers, de geleverde input en de vervolgstappen zijn van onschatbare waarde om tot bruikbare oplossingen te komen die de hele sector ten goede komen.

“Je kunt vinden dat het in kaart brengen van CO₂ weer een regel erbij is waar je niet blij van wordt. Dat vind ik een gemiste kans. Mijn advies: benader het anders! Onderzoek welke zaken jij duidelijk moet hebben om die CO₂ naar boven te krijgen, want het geeft je inzicht in je eigen datamodel en dat is mooie sturingsinformatie om naar de toekomst toe te kunnen optimaliseren.”

- Dé Post, H.N. Post en Zonen

“Sommigen van onze klanten moeten voldoen aan de verplichte eisen voor duurzaamheidsrapportage. Vandaaruit krijgen wij in toenemende mate vragen binnen. Ik zie dus wel een verschuiving van klanten die bereid zijn om voor duurzaamheid te betalen.”

- Iris Lafeber van E. Lafeber

Kernpunten van ons onderzoek en de antwoorden die we gevonden hebben:

Organisatie- en data-verificatiecheck

We hebben een grondige controle uitgevoerd om te bepalen of transportondernemers kunnen voldoen aan de CO₂-rapportagevraag op bedrijfs- en klantniveau. Onze bevindingen benadrukken het belang van het correct inrichten van dataregistraties om de impact van CO₂ te kunnen controleren en verminderen. Dit is echt een punt van aandacht voor de meeste organisaties. Belangrijk is dat medewerkers hierin meegenomen worden; hoe moeten ze beter en/of anders registreren dan ze normaal gewend zijn?

Datakwaliteit en -toegankelijkheid

We hebben vastgesteld dat hoewel er veel data beschikbaar is. Het probleem daarbij is alleen dat deze historisch gezien niet gericht zijn op CO₂-rapportages. Anders denken is noodzakelijk. De huidige systemen zijn ingericht op het capteren van eerder financiële en logistieke data en niet of nauwelijks op data gericht op het niet-financiële gebied. Ook vereist het meer en betere samenwerking met partners in de keten om ervoor te zorgen dat de registraties verbeteren en dat de data nauwkeuriger wordt. Daarnaast hebben we geconstateerd dat er een gebrek is aan standaard rapportages en API-verbindingen - in ondersteunende systemen voor de kernactiviteiten - om data te kunnen koppelen. Dit belemmert de toegang tot CO₂-data en de berekeningen op detail niveau.

Dataverwerking en complexiteit: Het ontbreekt veel transportondernemers aan tijd en expertise om de benodigde data te begrijpen, te verzamelen en te verwerken. Dit geldt niet alleen voor digitalisering maar ook voor duurzaamheid en ESG-rapportages. Het leidt tot frustratie en het gevoel van overweldiging bij ondernemers, vooral gezien de groeiende druk in de transportmarkt. Helaas voorzien we dat dit soort processen en vraagstukken eerder meer dan minder gaat worden in de toekomst. We horen in de markt dat die overweldiging vaak leidt tot het vooruitschuiven van het 'probleem'. Dat is begrijpelijk, maar is niet verstandig. Onze visie is dat het optimaliseren van dataverwerking cruciaal is voor het vinden van nieuwe (duurzame) businessmodellen en het voldoen aan toekomstige klant- en regelgevingsvereisten. Juist uit die combinatie is voordeel te halen in de transportsector. Maar daarvoor moet je eerst weten wat je staat op dit vlak en daarom adviseren we om te starten met het maken van een nulmeting. Dit kun je zelf doen of je kunt hiervoor een externe partij inschakelen.

Uitdagingen die we tegen kwamen

Data toegankelijkheid

Hoe komen de deelnemers bij de data? Het valt ons in dit onderzoek op dat de gebruikers prima kunnen werken met de schermen die zijn ingericht door TMS/FMS en de brandstofsysteemen. Echter, het opvragen van andere, onbekende data wordt al snel moeilijker; er werd hulp ingeschakeld van een admin, specialist of zelfs van de software leverancier. We kunnen concluderen dat er door core facilitaire systemen - ondersteunende systemen voor kernactiviteiten - nog geen standaard rapportages (of niet voldoende) zijn om de totale CO₂-emissies goed in beeld te brengen. Een oplossing kan zijn dat de ondernemer andere specifieke tools en/of experts in de hand kan nemen om naast standaard rapportages specifieke rapportages en data te verzamelen en te verwerken.

Daarbij is het vaak onduidelijk welke informatie exact nodig is om CO₂ te berekenen of in detail te berekenen per eenheid, gewicht, klant en/of (deel)route. Er zijn veel methodes beschikbaar en door de verschillende berichtgevingen hebben we ervaren dat ondernemers door de bomen het bos niet meer zien. CO₂-monitoring roept dus voornamelijk nog geen positieve reacties op, laat staan dat ondernemers de waarde inzien van een jaarlijkse CO₂-rapportage.

Data kwaliteit

Transportondernemers hebben veel data voorhanden over brandstof, ritten en opdrachtinformatie, maar het leggen van onderlinge verbindingen wordt vaak onderschat. Daarom is het belangrijk om bij de basis te beginnen en de registraties stap voor stap te verbeteren met ketenpartners van bijvoorbeeld softwarepakketten en/of leverancierssystemen. De huidige ontwikkelingen en vragen in de markt roepen echter op tot versnelling. Onze conclusie is dat intensieve samenwerking noodzakelijk is om kwalitatieve data en gestandaardiseerde processen te ontwikkelen.

Data verwerken

We zien bij de meeste ondernemers dat er geen tijd en/of expertise is om de data te verzamelen en te verwerken. Diegene die dat al wel doen, zijn zich er meer van bewust hoe data helpt bij het vinden en onderzoeken van andere business modellen. Het ontwikkelen van nieuwe business modellen is van belang om de toenemende druk op de transportsector het hoofd te bieden. Dataverwerking en -analyse vormt een belangrijk aspect in het kiezen en uitwerken ervan. Voor ondernemers die hier nog niet zo ver in zijn, zijn er mogelijkheden om met partners te werken die het systeem eenmalig inrichten of die ondernemers jaarlijks met de data helpen.

Naast het registratieproces is het raadzaam om met de systeem- en softwareleveranciers af te stemmen hoe de beschikbare data uit verschillende bronnen verwerkt kan worden. Er zijn al API's/links tussen systemen zoals boordcomputers en TMS/FMS. Maar de meeste brandstofleveranciers zijn er bijvoorbeeld nog niet op ingericht om de brandstofregistratie – een van de belangrijkste brondata voor transportondernemers - snel en eenvoudig te kunnen ontsluiten. We zien een belangrijke rol voor de brancheorganisatie. Zij kunnen samenwerking in de keten stimuleren en faciliteren. Ook op dit punt zien we dat het ontbreken van IT en datadeskundigheid de samenwerking kan versnellen of vertragen.

Nog een uitdaging is het vaststellen van de totale CO₂-uitstoot. Het goede nieuws is dat de meeste transportbedrijven recent een ERP-oplossing hebben aangeschaft. Als ze vervolgens de historie in willen of moeten duiken, bijvoorbeeld vanwege Lean&Green (20% reductie over 5 jaar), dan moeten ze gebruik maken een mix van 'systemen' en handmatige registraties. Met als gevolg dat ze veel tijd kwijt zijn om aan de rapportage vragen en vereisten te kunnen voldoen. Een enorme tegenvaller voor de meeste ondernemers, omdat ze - met de komst van het ERP-systeem - denken de informatie goed op orde te hebben. Helaas moeten deze ondernemers rekening houden met een grote inhaalslag.

Kortom, de complexiteit voor het bepalen van CO₂ nu, vroeger en in de toekomst hangt af van een aantal zaken zoals:

- Complexiteit: datakwaliteit- en registraties
- Complexiteit: datatoegankelijkheid: welke data? Begrijpen wat er exact gevraagd wordt en wat er aan data nodig is
- Complexiteit: data verwerken: beschikbaarheid van de werkelijke data, deskundigheid, historie en systemen (wat er in de systemen staat en of het bruikbaar is...)

Om het gesprek naar aanleiding van deze update wat prikkelender te maken, presenteren we drie stellingen. We willen je daarmee de mogelijkheid bieden om het gesprek vanuit verschillende perspectieven te voeren met bijvoorbeeld je planners of klanten. Wij horen graag van je hoe dit gesprek is verlopen en hoe het je geholpen heeft met het maken van keuzes tussen investeringen in technologie, training van personeel en het verkennen van nieuwe bedrijfsmodellen in het licht van duurzaamheid. Jouw terugkoppeling helpt ons om te zien hoe verschillende bedrijven prioriteiten stellen en zich aanpassen aan de uitdagingen rond CO₂-monitoring en duurzaamheid. Kennis en inzichten die we vervolgens inzetten om de transportsector verder te ontwikkelen in CO₂-monitoring en rapportage.



Om het gesprek naar aanleiding van deze update wat prikkelender te maken, presenteren we drie stellingen. We willen je daarmee de mogelijkheid bieden om het gesprek vanuit verschillende perspectieven te voeren met bijvoorbeeld je planners of klanten. Wij horen graag van je hoe dit gesprek is verlopen en hoe het je geholpen heeft met het maken van keuzes tussen investeringen in technologie, training van personeel en het verkennen van

nieuwe bedrijfsmodellen in het licht van duurzaamheid. Jouw terugkoppeling helpt ons om te zien hoe verschillende bedrijven prioriteiten stellen en zich aanpassen aan de uitdagingen rond CO₂-monitoring en duurzaamheid. Kennis en inzichten die we vervolgens inzetten om de transportsector verder te ontwikkelen in CO₂-monitoring en rapportage.

Stelling 1

“Bedrijven moeten hun focus verleggen naar het verbeteren van technische infrastructuur voor data-uitwisseling om CO₂-monitoring te vereenvoudigen, zelfs als dit extra kosten met zich meebrengt.”

Stelling 2

“Bedrijven moeten zich richten op het vergroten van de technische kennis en vaardigheden van medewerkers, evenals op de digitalisering van bedrijfsprocessen, om te voldoen aan de groeiende vraag van klanten en regelgeving op het gebied van CO₂-uitstoot, zelfs als dit ten koste gaat van andere investeringen en een verandering in bedrijfscultuur vereist.”

Stelling 3

“Bedrijven moeten actief nieuwe business-modellen verkennen die gebaseerd zijn op CO₂-monitoring en duurzaamheid, zelfs als dit betekent dat ze zich moeten aanpassen aan veranderende marktbehoeften en klantverwachtingen.”

Mail je terugkoppeling naar info@greenaaromatic.com.
Het meest inzichtvolle antwoord belonen we met een gratis scan, uitgevoerd door Greenaaromatic en Alfa Accountants en Adviseurs.

Onze belangrijkste conclusies op een rij

Kosten van vervoer en CO₂-inschattingen

Alle bedrijven kunnen op basis van beschikbare data een inschatting maken van CO₂-uitstoot. Echter, sommige gegevens vereisen verduidelijking voor nauwkeurige analyse. Het gebrek aan gestandaardiseerde data-invoer bemoeilijkt een regelmatige verwerking ervan, wat vraagt om eenvoudigere methoden voor gegevensinvoer.

Brandstof- en elektriciteitsverbruik

Terwijl brandstofdata over het algemeen bruikbaar is voor CO₂-berekeningen, vereisen sommige bestanden aanpassingen en uniformering voor een vlotte verwerking. In tegenstelling tot het brandstofverbruik is er voor elektriciteitsverbruik momenteel geen gestructureerde data beschikbaar. Dit biedt kansen voor verbetering door middel van gezamenlijke inspanningen.

Transportbewegingen en zendingen

Hoewel de aangeleverde data kan worden gebruikt voor CO₂-berekeningen, zijn er nog onduidelijkheden en inconsistenties die aandacht behoeven voor een nauwkeurige analyse. De transportsector is immers heel divers. Dat geldt ook voor de logistieke processen van de verschillende transportondernemingen. Dit maakt het heel belangrijk om de registraties goed te begrijpen qua context, voordat de data werkelijk geanalyseerd kan worden. Een combinatie van transportkennis, data- en CO₂-kennis is nodig om goed om te kunnen gaan met deze complexiteit en een betrouwbaar inzicht te creëren.

Onze aanbevelingen benadrukken het potentieel van effectiever gebruik van data voor CO₂-monitoring in de transportsector. Echter, er zijn nog uitdagingen op het gebied van standaardisatie en gegevensinvoer die moeten worden aangepakt. Het ontbreken van eenvoudige uitwisselingsmogelijkheden of standaardrapportages omtrent CO₂ in brandstof- en Transport Management Systemen belemmert ondernemers om snel toegang te krijgen tot de benodigde data. Het vergroten van technische kennis en bereidheid, samen met een focus op digitalisering, is cruciaal om aan deze uitdagingen het hoofd te bieden. Een voorzichtige conclusie naar aanleiding van dit project is dat het belang van digitalisering voor het optimaliseren van de bedrijfsvoering en het verkennen van nieuwe (duurzame) businessmodellen mogelijk onderschat wordt door transportondernemers. Het resultaat van digitalisering is dat het monitoren van CO₂ helpt om data op een eenduidige, correcte en eenvoudigere manier te registreren, waardoor ondernemers beter kunnen voldoen aan toekomstige klantvragen en wet- & regelgeving.



Voor transportondernemers die uitdagingen ervaren met CO₂-monitoring en rapportage, kunnen onderstaande suggesties houvast bieden:

Data-analyse voor CO₂-monitoring:

De bevindingen laten zien dat het mogelijk is om CO₂-uitstoot te berekenen op basis van beschikbare data, zoals brandstofverbruik en transportbewegingen. Dit suggereert dat het gebruik van gegevensanalyse kan helpen bij het identificeren van emissiebronnen en het monitoren van de impact van transportactiviteiten op het milieu.

Noodzaak van gestandaardiseerde en geautomatiseerde processen:

De uitdagingen die worden genoemd, zoals het gebrek aan gestandaardiseerde data en de behoefte aan eenvoudigere manieren om gegevens in te lezen, benadrukken het belang van gestandaardiseerde en geautomatiseerde processen voor CO₂-monitoring. Dit kan helpen bij het efficiënter verzamelen, verwerken en analyseren van gegevens, waardoor transportondernemers beter in staat zijn om de CO₂-uitstoot te beheren en te verminderen.

Investing in technologie en vaardigheden:

De suggestie om te investeren in technische infrastructuur en het vergroten van technische kennis en vaardigheden benadrukt het belang van het opbouwen van capaciteit binnen het bedrijf om effectief om te gaan met CO₂-uitdagingen. Dit kan onder meer het implementeren van geschikte softwareoplossingen omvatten. Het is daarbij belangrijk dat de medewerkers die hiermee gaan werken goed getraind worden om deze systemen te gebruiken en te begrijpen.

Verkenning van nieuwe businessmodellen:

Het voorstel om nieuwe businessmodellen – op basis van CO₂-monitoring en duurzaamheid- te verkennen, suggereert dat er kansen liggen voor transportondernemers om zich te differentiëren en waarde toe te voegen aan je bedrijf – maar uiteindelijk ook aan de keten en de maatschappij – door zich te richten op milieuvriendelijke praktijken. Dit kan onder meer het aanbieden van groene transportoplossingen omvatten, of het verkennen van samenwerkingsverbanden met leveranciers en klanten die duurzaamheid hoog in het vaandel hebben staan.



Aanmoediging

In deze update trekken we zowel organisatorische als data-gerichte conclusies. We willen benadrukken dat, hoewel er potentieel is voor effectiever gebruik van data voor CO₂-monitoring, er nog uitdagingen zijn op het gebied van standaardisatie en digitalisering. We stellen ook dat bedrijven zich moeten richten op het verbeteren van technische infrastructuur en het vergroten van technische kennis om te voldoen aan toekomstige eisen op het gebied van emissierapportage. Maar we zien ook een nood aan duidelijkheid vanuit de sector zodat ondernemers, in hun specifieke situatie, zelf de puzzelstukjes kunnen leggen (eventueel met minimale steun).

Desalniettemin geloven wij dat CO₂-uitdagingen om te buigen zijn in kansen en in onderscheidend vermogen! Door te investeren in de juiste technologie, processen en vaardigheden, kunnen transportondernemers een positieve impact hebben op het milieu en tegelijkertijd hun concurrentiepositie versterken. Bijvoorbeeld in de data met betrekking tot personeelsregistratie. Door inzicht in de data kunnen er maatregelen genomen worden om bijvoorbeeld het ziekteverzuim te verminderen.

We hopen dat deze update je geïnspireerd heeft om actie te ondernemen en samen te gaan werken met partijen uit jouw keten met als doel een schonere en efficiëntere transportsector te realiseren. Wil je weten hoe wij je kunnen helpen? Neem gerust contact met ons op via transport@alfa.nl en info@greenaumatic.com

Linkjes

- SRA: <https://www.sra.nl/over-sra/nieuws/nieuws-sra/transport-ondernemers-onzeker-over-gevolgen-duurzaamheid-en-rapportages>
- Benchmark Alfa: <https://www.alfa.nl/actueel/benchmarkrapport-wat-gaat-co2-bepijzing-betekenen-voor-het-rendement-en-continuïteit-van-transportbedrijven>
- Benchmark Greenaumatic: <https://greenaumatic.com/wp-content/uploads/2023/07/Whitepaper-Benchmarkrapport-co2-Impact.pdf>
- Video “De weg naar de duurzame toekomst” ter afsluiting van het in deze update beschreven project
- Podcastreeks data readiness, 3 afleveringen voor en door transport-ondernemers



alfa  accountants
en adviseurs
www.alfa.nl


Green|aumatic
www.greenaumatic.com