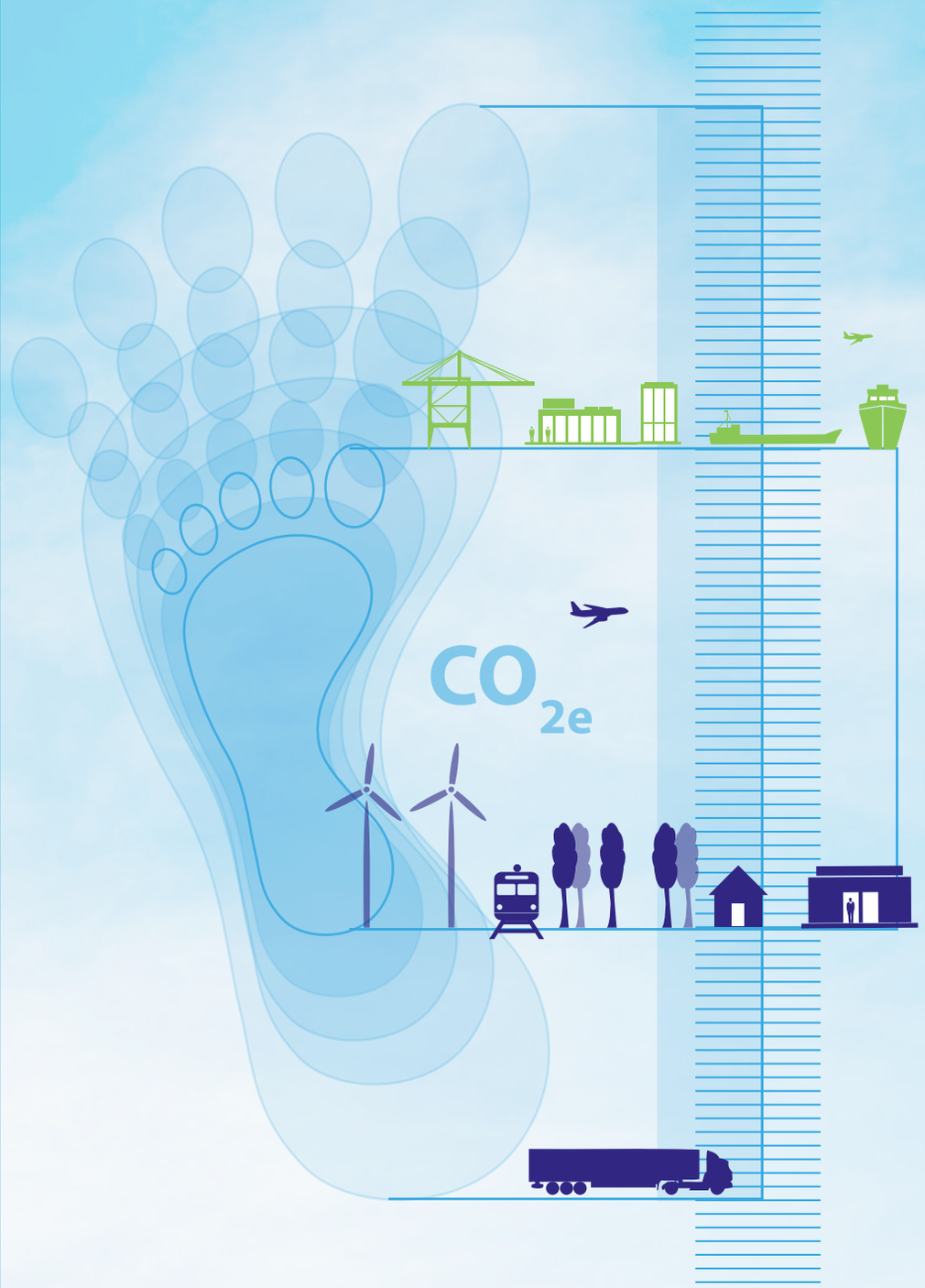
RICHTLIJN 16 - CARBON FOOTPRINT IN DE LOGISTIEK



Herpositionering en lege kilometers

Het toewijzen van leeg rijden of varen

Connekt

LEAN & GREEN EUROPE

Topsector Logistiek

Colofon

Richtlijn 16 - Herpositionering en lege kilometers
Het toewijzen van leeg rijden of varen

Carbon Footprint in de Logistiek

Januari 2021
© Connekt

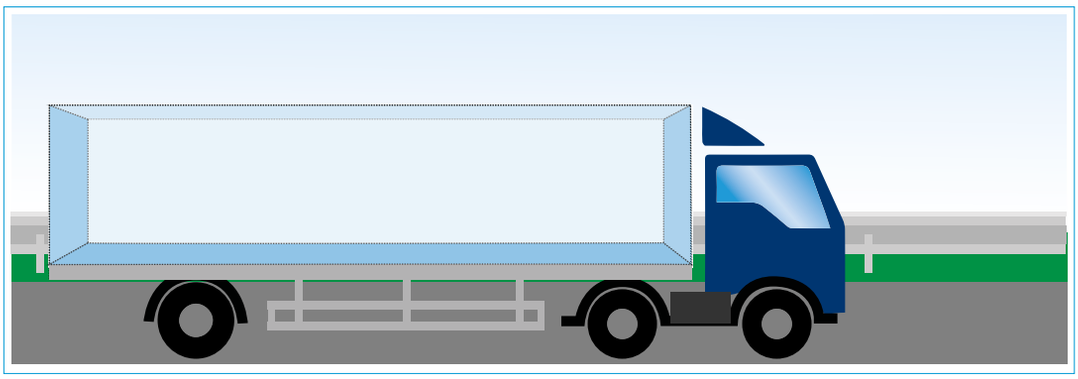
Connekt/Topsector Logistiek
Ezelsveldlaan 59
2611 RV Delft
+31 15 251 65 65
info@connekt.nl
www.connekt.nl

Herpositionering en lege kilometers

Het toewijzen van leeg rijden of varen

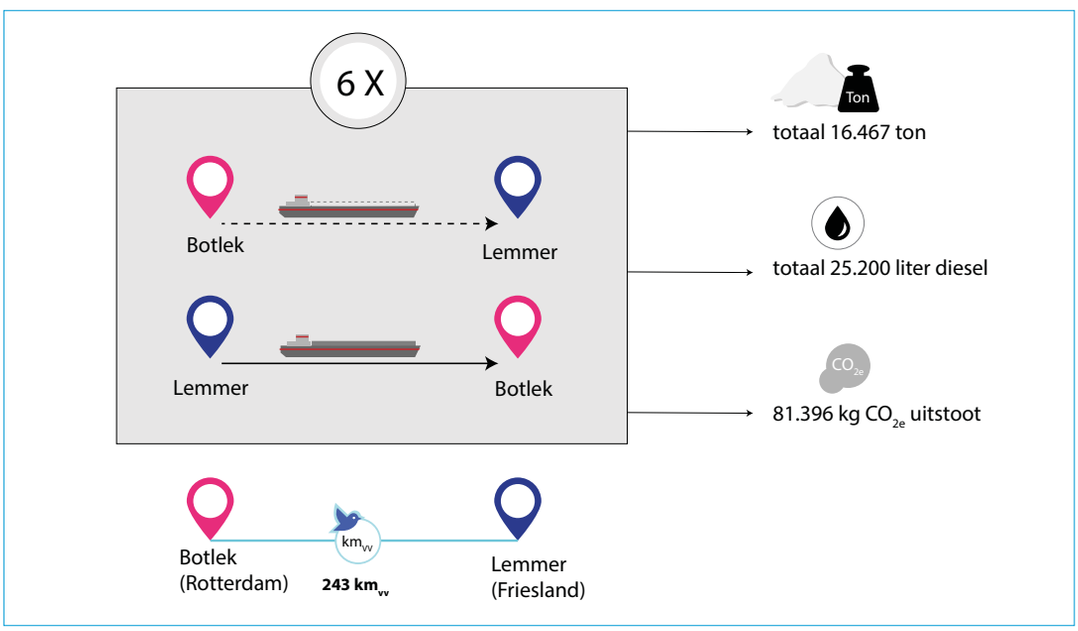
Deze richtlijn gaat over het toewijzen van de uitstoot van 'lege kilometers' die ontstaan als voertuigen of vaartuigen een lading gelost hebben, en een nieuwe lading op gaan halen op een andere locatie voor een andere opdrachtgever. De COFRET-methodologie is duidelijk over deze uitstoot: die hoort over een periode verdeeld te worden over alle opdrachten. In de praktijk protesteren sommige partijen tegen deze aanpak. Deze richtlijn gaat in op de achtergrond van die discussie.

Bij bulktransporten via de weg, binnenvaart of spoor, of bij FTL (Full-Truck-Load) transporten via de weg is het haast onvermijdelijk dat er soms leeg gereden[1] of gevaren wordt.



Voorbeeld

Neem bijvoorbeeld een binnenvaart schip dat zout van Friesland naar Rotterdam vervoert, en dat achter elkaar uitvoert. Meestal is er geen lading terug, en vaart het schip leeg naar de laadlocatie.

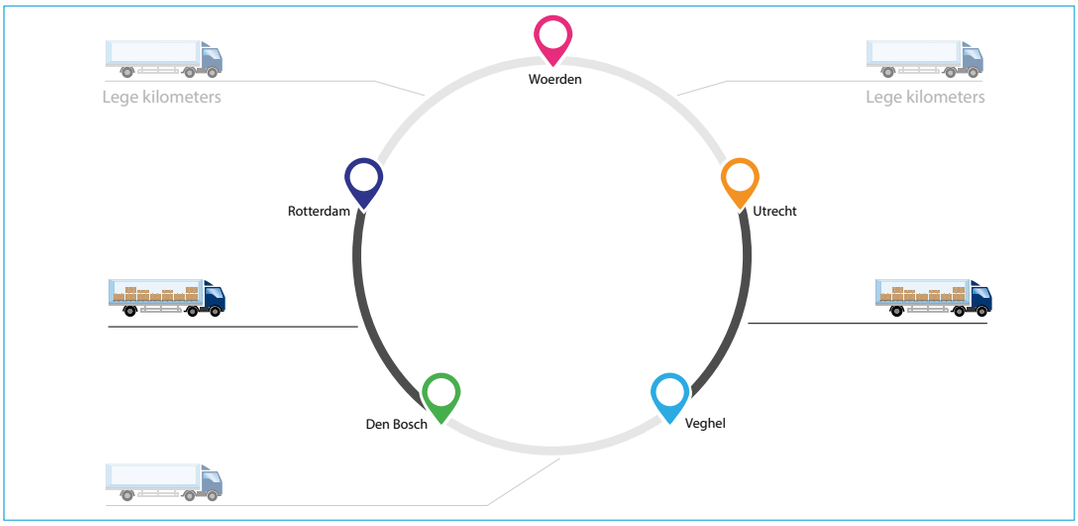


In dit geval is het duidelijk dat de opdrachtgever alle brandstof, ook die van de lege terugvaart moet toerekenen aan de lading.

** in de rest van de tekst wordt voor de leesbaarheid alleen nog over gereden gesproken waar zowel gereden als gevaren bedoeld wordt.*

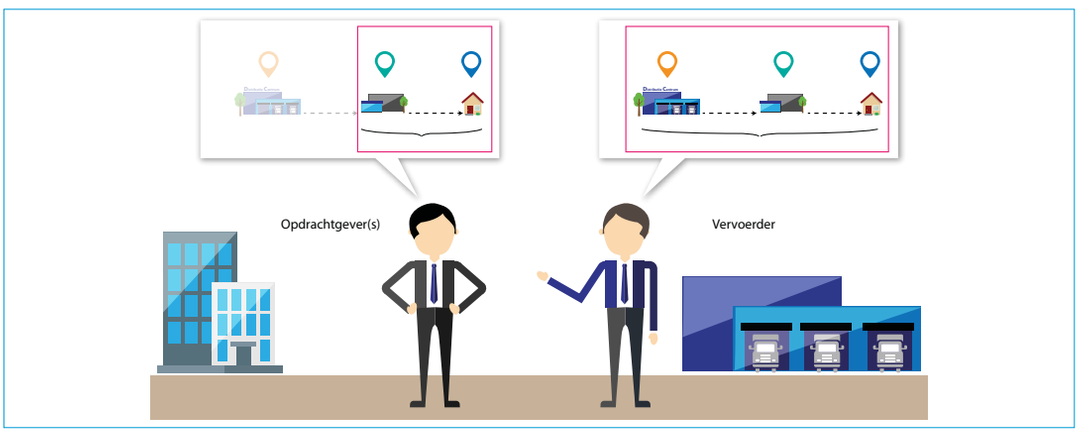
Voorbeeld met meerdere opdrachtgevers

Het wordt anders als er meerdere opdrachtgevers zijn die na elkaar bediend worden. Voorbeeld: vrachtwagen start in Woerden, rijdt naar Utrecht, laad de wagen vol met frisdrank in Utrecht, brengt die naar Veghel, gaat leeg naar Den Bosch om bier op te halen, en brengt volle vrachtwagen naar Rotterdam, rijdt dan terug naar Woerden.

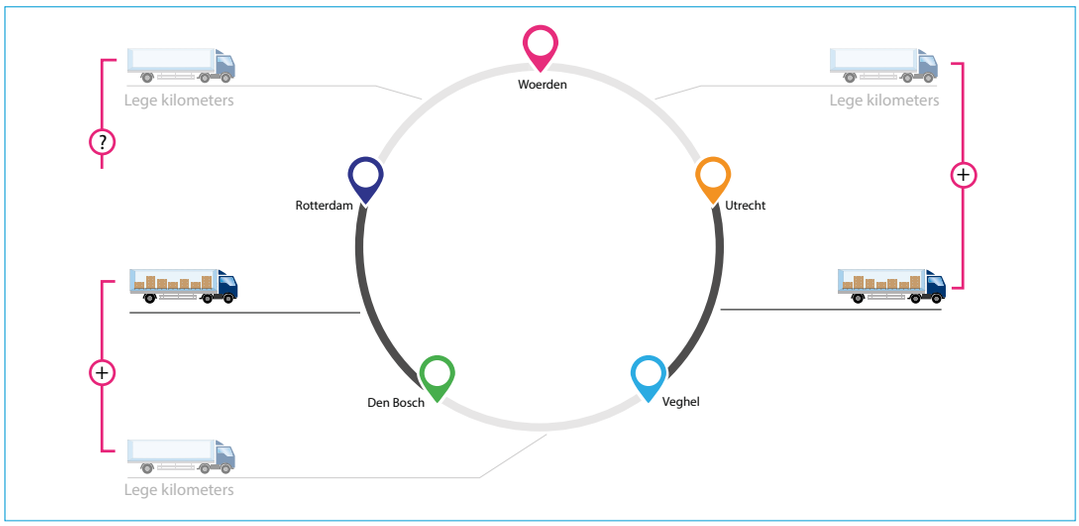


In dit geval zijn er twee opdrachtgevers betrokken: diegene die frisdrank van Utrecht naar Veghel laat brengen, en de tweede die bier van Den Bosch naar Rotterdam laat brengen.

De vrachtwagen rijdt een aantal kilometers leeg: van Woerden naar Utrecht, van Veghel naar Den Bosch, en van Rotterdam naar Woerden. De vraag is hoe de uitstoot van deze lege kilometers toegewezen wordt aan de opdrachten.



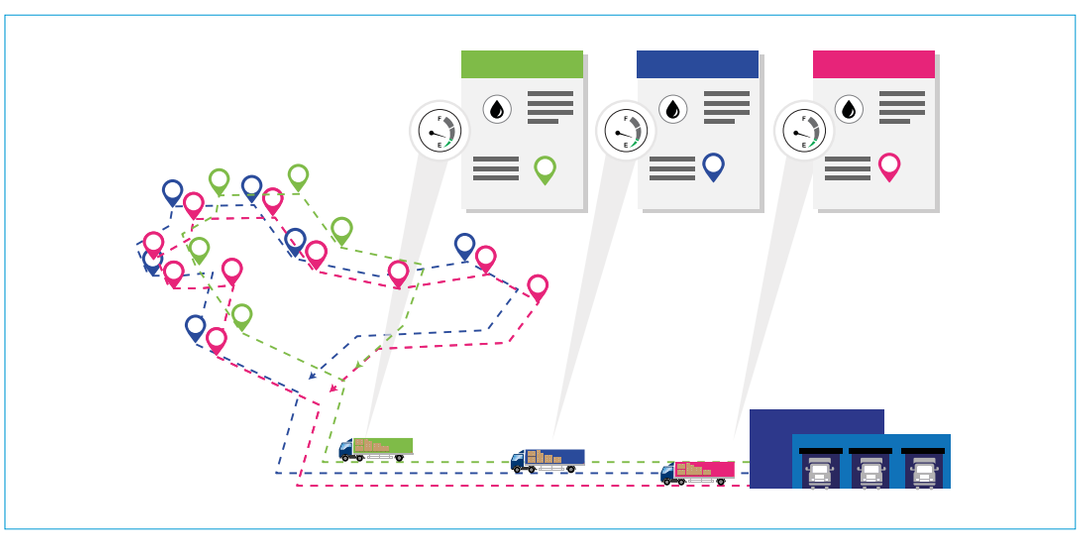
Deze vraag leidt vaak tot flinke discussies tussen de vervoerder en een of meer opdrachtgevers. Er zijn opdrachtgevers die stellen dat ze alleen de uitstoot van de geladen kilometers toegerekend willen hebben aan de lading. Dat vinden veel mensen te makkelijk gezegd: de vrachtwagen moet eerst wel leeg naar de ophaallocatie toerijden.



Een andere methode is om de uitstoot van die aanrij-kilometers erbij op te tellen. Dat lijkt aardig, maar dan is de laatste (lege) rit terug naar de standplaats van de transporteur niet verrekend. Bovendien zeggen veel verladers dat ze geen invloed hebben op de aanrij-kilometers. Vervoerders zeggen dat de verladers wel degelijk invloed hebben. Genoeg stof voor discussie.

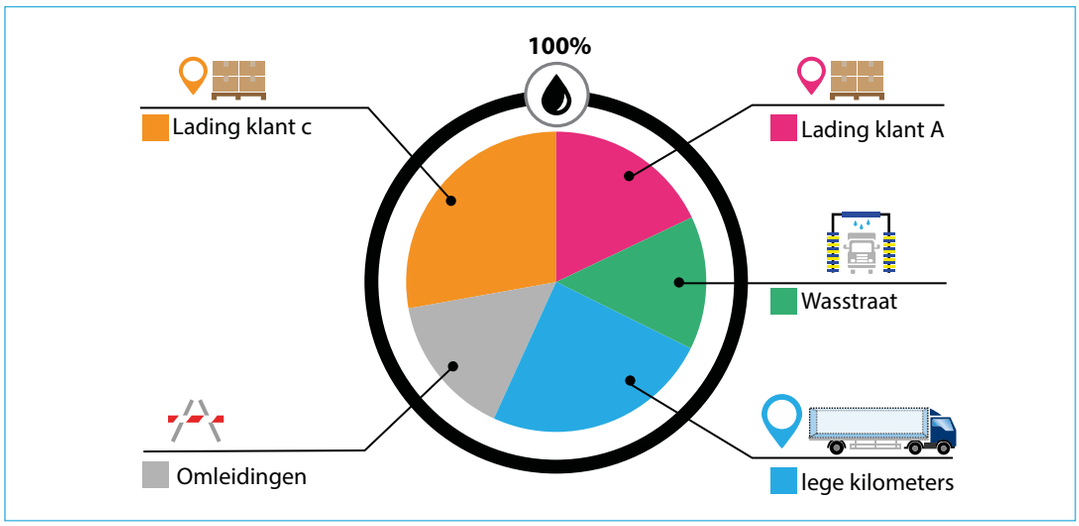
Dan maar alle uitstoot verdelen over alle lading volgens de COFRET-methode? Het voordeel is dat er geen uitstoot buiten de boekhouding valt, en het helemaal past binnen de methode. De discussies zijn daarmee niet van tafel, zeker als CO_{2e} geld gaat kosten. Maar net zoals bij kosten en opbrengsten moet het uit de lengte of de breedte komen.

Er zijn twee varianten op de verdeling van uitstoot die in de praktijk naar boven komen.



1. Verdeling per dag of week, per voertuig van alle uitstoot over alle lading, volgens de gewogen COFRET-methode. Alle uitstoot wordt meegenomen in de toedeling. Dat is methodologisch de zuivere methode.

2. De uitstoot van de herpositioneringskilometers tussen klanten (en dus niet binnen opdrachten voor één klant) worden apart gehouden en niet toegewezen aan de lading. Dat is niet correct volgens COFRET, maar het maakt de issue wel goed zichtbaar.



Voorstanders van deze manier zeggen dat je daardoor veel scherper krijgt waar de verliezen zitten die uit de combinatie van klanten komen.

Het nadeel is dat de toewijzing van de uitstoot aan de lading per klant te optimistisch is, en er niet aan de norm voldaan wordt.

De voorkeur in deze richtlijn is om de COFRET-methode toe te passen.

Carbon Footprint richtlijnen

0. Meten, berekenen, toewijzen en verminderen

1. Toewijzen

2. Lading

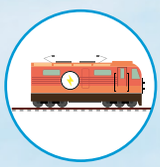
3. Herkomst en bestemming

4. Brandstof

5. Binnenvaart containers

6. Binnenvaart bulk

7. Spoor



8. Luchtvaart

9. Maritiem

10. Overslag

11. Opslag

12. Pakket en post

13. Algemeen transport via de weg

14. Bederfelijk en geconditioneerd

15. Uitbesteed transport

16. Herpositionering en lege kilometers

17. (Inter-)nationale vervoersketens

18. Benchmarken

19. Tussenpersonen

20. Accountants en administrateurs

21. Datakwaliteit

22. De relatie tussen maatschappelijke- en bedrijfsdoelstellingen

Connekt

LEAN & GREEN EUROPE

Topsector Logistiek