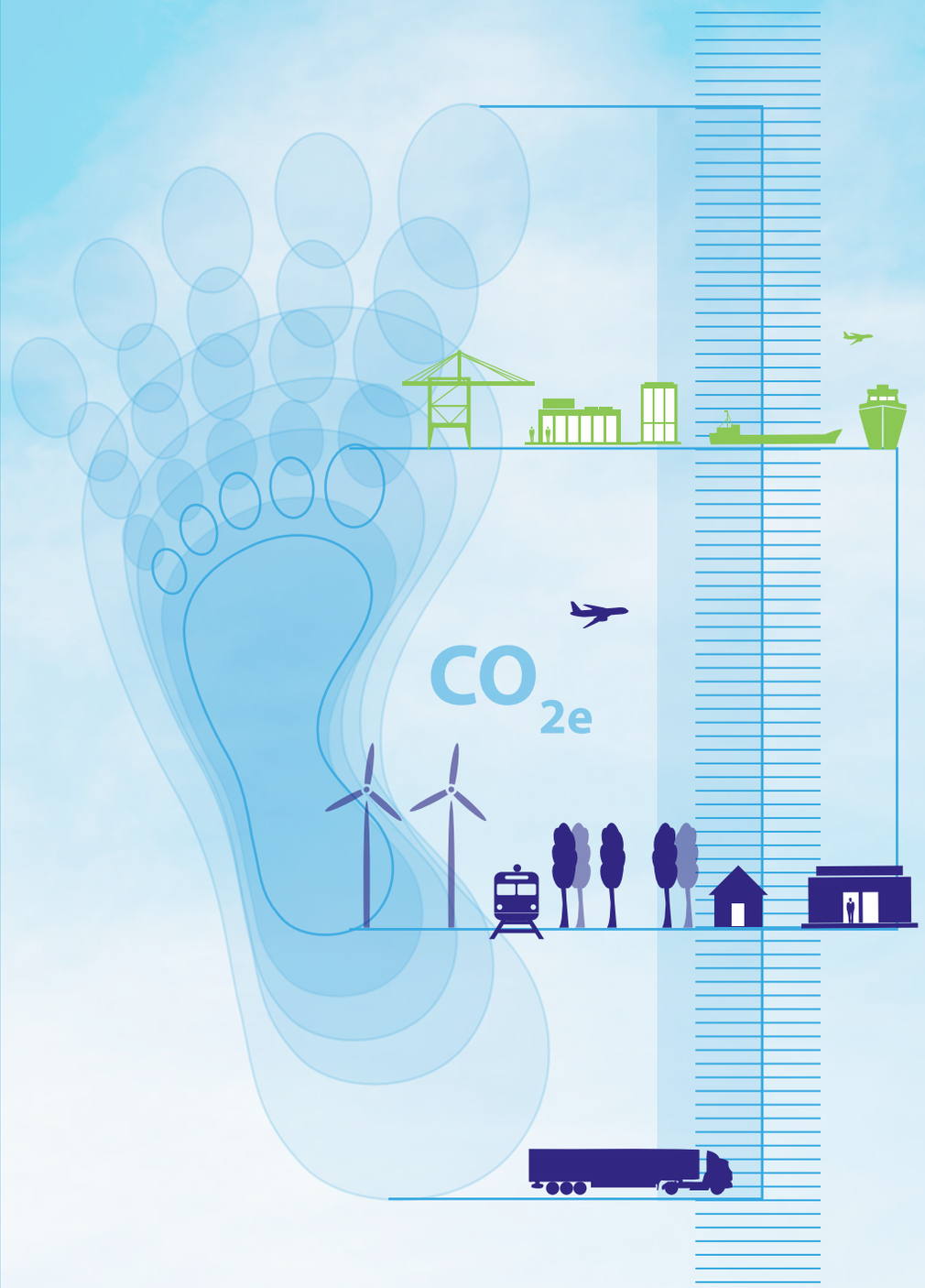
RICHTLIJN 18 - CARBON FOOTPRINT IN DE LOGISTIEK




# Benchmarken

*Vergelijken om te verbeteren*

Connekt

LEAN & GREEN EUROPE

Topsector Logistiek

# Colofon

***Richtlijn 18 - Benchmarken***
*Vergelijken om te verbeteren*

*Carbon Footprint in de Logistiek*

Januari 2021
© Connekt

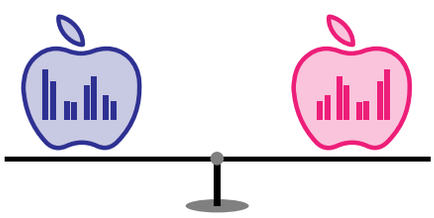
**Connekt/Topsector Logistiek**
Ezelsveldlaan 59
2611 RV Delft
+31 15 251 65 65
info@connekt.nl
www.connekt.nl

# Benchmarken

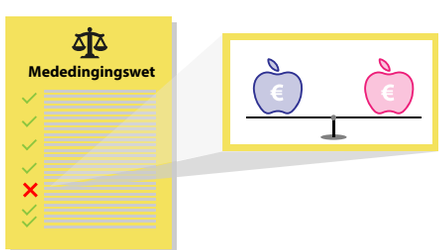
## Vergelijken om te verbeteren

Deze richtlijn gaat over het met elkaar vergelijken van uitkomsten van toewijzingsberekeningen.

Zodra het toewijzen van uitstoot aan lading een gewoonte wordt, dan is de volgende vraag vanzelfsprekend: kun je door getallen te vergelijken iets zeggen over de prestatie? Doen we het goed, kan het beter, hebben de ingezette verbeteringen resultaat, hoe goed doen we het ten opzichte van anderen? Dat zijn logische vragen.



*Bij het vergelijken van getallen is het belangrijk om het doel voor ogen te houden, en appels met appels te vergelijken.*

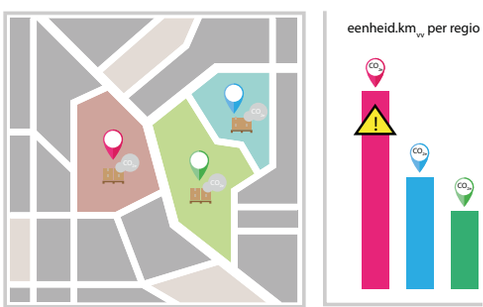



*Als bedrijven die in dezelfde markt werken hun prestaties gaan vergelijken, is het zaak om rekening te houden met de mededingingswetgeving: veel is toegestaan, zolang het maar niet leidt tot het delen van prijzen of marktaandelen. De hulp van een onafhankelijke derde zoals een brancheorganisatie kan heel nuttig zijn om problemen te voorkomen.*

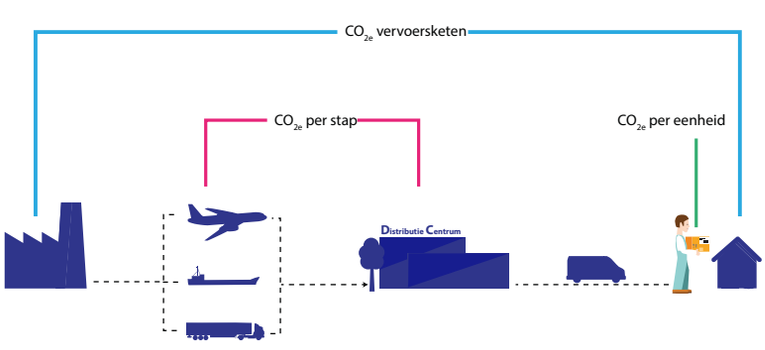
## Intern benchmarken

De eerste toepassing is natuurlijk intern benchmarken. Met simpele analyses per klant, regio, route en voertuigen is al heel veel te ontdekken. Stel, een vervoerder analyseert de uitstoot van al zijn klanten.

De eerste analyse is op de uitstoot per eenheid per klant/afleverlocatie. Soms is het zichtbaar dat er een flink verschil zit in dat getal. dat is op het eerste gezicht vreemd: de rijafstand van een eigen magazijn is toch ongeveer gelijk? Nadere analyse kan bijvoorbeeld zichtbaar maken dat een van de klanten erg nadelige aflevercondities eist, of met lastige bestelgroottes werkt zodat er minder vol gereden kan worden. De signaalfunctie van het verschil is waar het om gaat.




Of de uitstoot per eenheid.km$_{vv}$ per regio: als er flinke verschillen zijn, is dat meteen een signaal om eens te gaan kijken naar details. Is het onvermijdelijk, of kan er wat aan gedaan worden? Dragen die klanten wel bij aan het bedrijfsresultaat? Allemaal goede vragen.

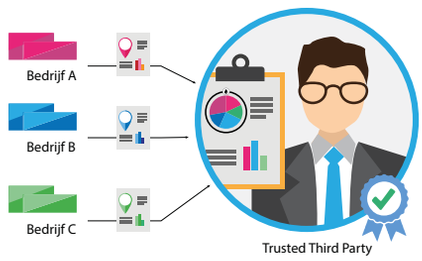



Voor grotere supply chains is het interessant om diverse lanes te vergelijken, of de verschillen tussen de opzet van de keten: geeft multimodaal werken inderdaad een reductie van uitstoot? Als de basisdata voldoende gedetailleerd is, kan iemand hiermee heel snel de afwijkingen herkennen die opvallen, en waar je wat van kunt leren. Stel dat er een investering gedaan is om de uitstoot terug te dringen (LZV aanschaf, samenwerking met een ander, IT-investeringen etc.) dan laten deze analyses meteen zien of het resultaat ook behaald wordt, en is bij te sturen.

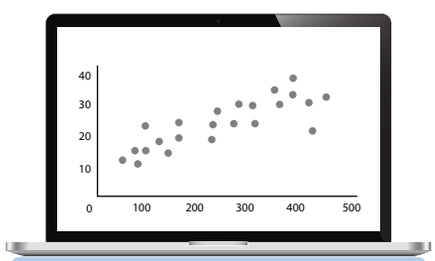
## Community benchmark

Het is voor bedrijven die in dezelfde markt opereren en ongeveer hetzelfde doen heel interessant om zich (vertrouwelijk) onderling te vergelijken. Met 'hetzelfde' wordt bedoeld: of verladers die in dezelfde markt opereren, of vervoerders die hetzelfde soort transport leveren. Daar is veel van te leren.

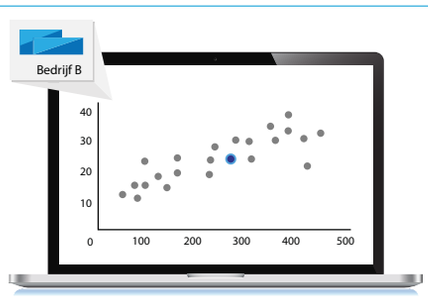
Een beproefde manier om dat te doen komt uit de olie-industrie:



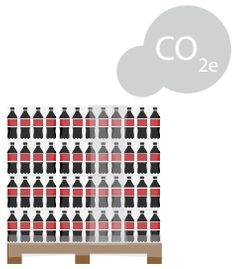

*Elk bedrijf meet op dezelfde manier, met dezelfde scope, en geeft de resultaten aan een vertrouwde partij. (Trusted Third Party of TTP).*



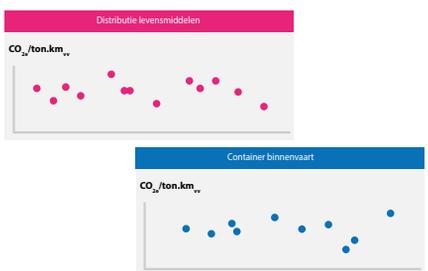

*De TTP checkt de gegevens, zorgt voor vergelijkbaarheid en maakt met de gegevens een zogenaamde anonieme 'scatterplot'.*




*Elk bedrijf dat meedoet krijgt die scatterplot, waar alleen zijn eigen positie herkenbaar is, de rest niet. Dat wil zeggen dat iedereen een eigen specifieke versie krijgt: daar is veel van te leren, maar niet hoe elke concurrent presteert met naam en toenaam.*

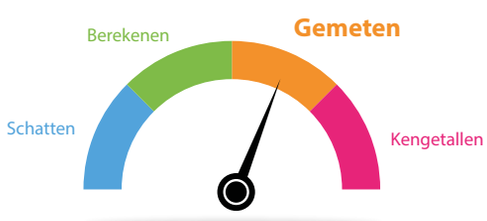



*Voor verladers gaat dat over de uitstoot per eenheid (gram of kilogram $CO_{2e}$ per eenheid) voor een vergelijkbare scope: bijvoorbeeld het distributievervoer van frisdrank en bier in Nederland.*

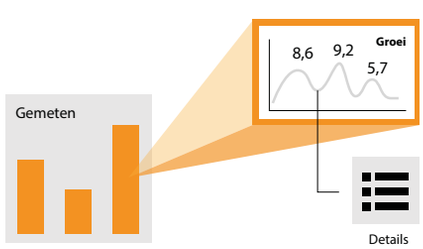



*Voor vervoerders gaat het om de effectiviteit van een bepaalde type vervoer (gram of kilogram $CO_{2e}$ per eenheid.$km_{vv}$): bijvoorbeeld distributievervoer over de weg van levensmiddelen in Nederland, of containervervoer per binnenvaart.*

Een mooi bijproduct van deze manier van community benchmark is een representatief kengetal voor een specifieke deelmarkt. Deze kengetallen zijn op meerdere manier nuttig:




*Als echte gemeten getallen voor de monitoring van de ontwikkeling van de uitstoot in logistiek (zie Richtlijn 22. 'De relatie tussen maatschappelijke doelstellingen en bedrijfsdoelstellingen').*



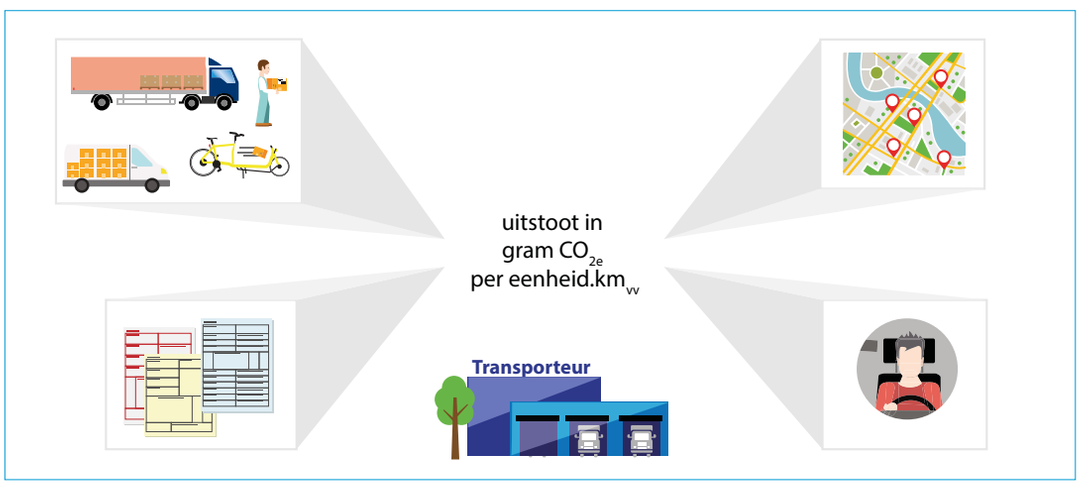

*Als kengetal voor een bepaald deel van de vervoersmarkt, die kleinere vervoerders kunnen gebruiken om hun klant een richtgetal te geven zolang ze nog niet zelf meten (zie Richtlijn 22. 'De relatie tussen maatschappelijke doelstellingen en bedrijfsdoelstellingen').*

## Beoordeling van kengetallen

Kengetallen kunnen dus heel nuttig zijn voor bedrijven die zichzelf willen vergelijken met collega's, tenminste als ze ongeveer hetzelfde soort werk doen. Het geeft gevoel voor trends, of voor afwijkingen die aanleiding geven om eens dieper te gaan kijken wat de oorzaak kan zijn. Een verschil hoeft geen probleem te zijn, als het maar verklaarbaar is en op basis van een bewuste bedrijfskeuze naar voren komt.

Een hele andere toepassing van kengetallen is in commerciële onderhandelingen tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. De vraag is of dat kan en werkt: wat vertelt het kengetal gram $CO_{2e}$ per eenheid.$km_{vv}$ over de details van de bedrijfsvoering van de transporteur?

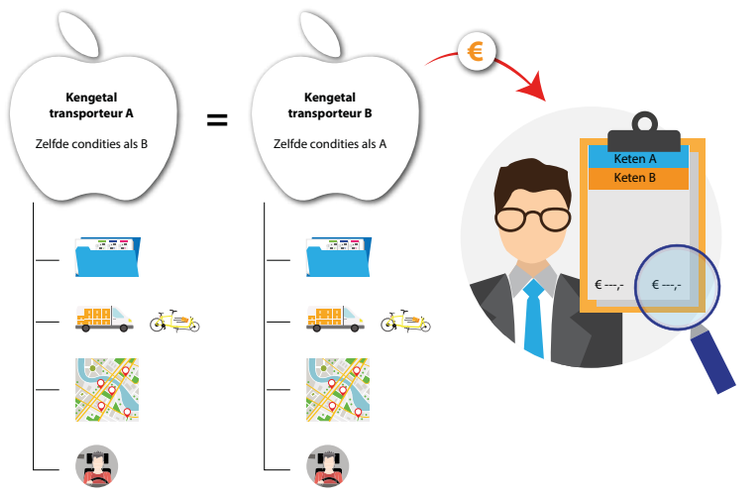
Geeft het inkopers een extra argument in prijsonderhandelingen? Kan een opdrachtgever transporteurs vergelijken op basis van dat kengetal?




Het prettige van dit kengetal 'uitstoot in gram $CO_{2e}$ per eenheid.$km_{vv}$' is dat het op zich heel weinig loslaat over de bedrijfsvoering, andere klanten, of kostenfactoren van de transporteur. Er zijn veel factoren die samengevat worden in één getal:

- Het ladingpakket:
  - De combinatie van vrachtbrieven van 1 of meerdere klanten per voertuig.
- De wensen en eisen van de klant.
- Tijdsrestricties.
- Gewicht of volumebeperkingen.
- De inzet van mensen en middelen.
- De routeplanning, wegcondities, drukte van verkeer.
- Rijgedrag.

Als twee kengetallen vergeleken worden, dan is de eerste vraag of al die factoren hetzelfde waren. Neem bijvoorbeeld de invloed van aflevertijden: als bij hetzelfde ladingpakket de opdrachtgever de levertijden ongelukkig afspreekt gaat het kengetal snel toenemen, omdat het materieel minder efficiënt ingezet kan worden. De keuzes die de opdrachtgever maakt komen ook terug in het kengetal: het kengetal zegt iets over de combinatie.

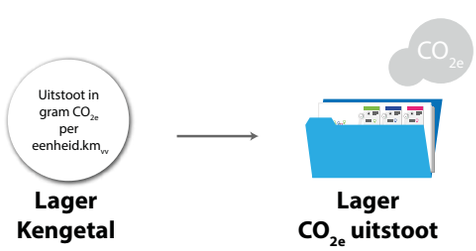



Pas als de ladingspakketten, routes en condities identiek zijn, dan geven twee kengetallen direct een inzicht in de onderlinge verschillen tussen transporteurs. Maar dat zijn uitzonderingen: in dat geval wordt eerder teruggegrepen op prijs om te vergelijken, en niet op deze berekende kengetallen.

In alle andere gevallen zeggen twee verschillende getallen niet of de transporteur met lagere kengetal het 'beter' doet dan het hogere kengetal. Het kengetal hangt af van al die verschillende eerder genoemde factoren, waarvan een flink deel door de opdrachtgever bepaald worden.

## Offertes en tenders

Als $CO_{2e}$-uitstoot belangrijk wordt voor opdrachtgevers zal dat meegewogen worden bij het vergelijken van offertes. Als transporteurs regelmatig hun eigen Carbon Footprinting metingen doen van hun eigen bedrijf komt uit die berekening hun eigen kengetal.

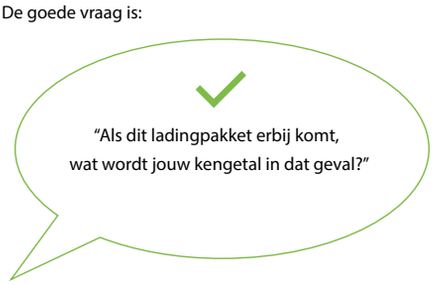



*Dat kengetal zegt iets over de effectiviteit en uitstoot van de combinatie van de transporteur en zijn opdrachtgevers samen: Hoe lager het getal, des te effectiever is de combinatie.*

De verkeerde vraag is:

*Nu vraagt een nieuwe klant een offerte om een bepaald ladingpakket te vervoeren bij meerdere partijen aan. Resultaten uit het verleden zijn geen garantie voor de toekomst. Het komt helaas in de praktijk nog wel eens voor dat een nieuwe klant erbij nemen een onbalans in het netwerk van de transporteur veroorzaakt. Onbalans betekent meer kilometers met minder of geen lading, met als gevolg dat de gemiddelde uitstoot stijgt. Het kengetal van de transporteur stijgt daardoor, net als de kosten. Het omgekeerde komt ook voor: extra lading haalt onbalans weg en bespaart kosten.*

De goede vraag is:




*Voor een transporteur die dat wil berekenen werkt Carbon Footprinting net zo goed, maar dan voorspellend. Als met een planningspakket gesimuleerd wordt wat de ritten en verbruiken worden van het bestaande pakket in combinatie met de nieuwe klant, is meteen uit te rekenen wat de Carbon Footprint wordt. In de praktijk zullen een paar varianten doorgerekend worden.*

De boodschap van deze richtlijn is dat historische kengetallen prima bruikbaar zijn voor bedrijven om zichzelf mee te verbeteren, zowel vervoerders als opdrachtgevers. Ze zijn niet bruikbaar voor commerciële beslissingen bij concrete opdrachten. Als er dan toch mee gewerkt wordt, dan is het zaak om te kijken naar de toekomst: wat zal het kengetal worden als het ladingpakket erbij komt.

# Carbon Footprint richtlijnen

**0. Meten, berekenen, toewijzen en verminderen**

**1. Toewijzen**

**2. Lading**

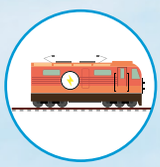
**3. Herkomst en bestemming**

**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