

# JAN BAKKER

## Energie Management Actieplan

# JAN BAKKER



Opgesteld door:	Datum:	Goedgekeurd door:	Datum:	Paraaf
Diana de Bie/Wout Hankel	revisie: 11 mei 2023	Henk van de Vosse	15 mei 2023	

## Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	3
1.1 Doel van het document .....	3
1.2 Contactpersoon .....	3
2. Methode vaststellen CO2-emissies.....	3
2.1 NEN-EN 16258 & BigMile .....	3
2.2 Dataverzameling .....	3
3. Analyse data 2020-2023 .....	5
3.1 Kengetallen per sector.....	5
3.2 Totaal CO2-Emissies Jan Bakker Transport 2022 (eigen transport).....	5
3.3 Uitstoot per sector.....	6
4. Reductiemaatregelen & Doelstellingen.....	6
4.1 Eerder genomen maatregelen .....	6
4.2 Maatregelen 2023 en verder .....	7
4.3 Vaststelling doelstellingen .....	8
Scope 1 en 2 voor 2023.....	8
Scope 3 voor 2023 .....	8
5. Plan van Aanpak.....	9
5.1 Algemeen .....	9
5.2 Samenstelling KAM-afdeling Jan Bakker.....	9
5.3 Samenstelling CO2 werkgroep.....	9
5.4 Overzicht acties.....	10
6. Bijlagen.....	10

## 1. Inleiding

### 1.1 Doel van het document

Dit document beschrijft het Energie Management Actieplan van Jan Bakker Transport B.V. in het kader van CO<sub>2</sub>-prestatieladder. Bij de jaarlijkse directiebeoordeling is beoordeeld in welke mate de doelstellingen over het jaar 2022 zijn behaald en wat de nieuwe doelstellingen voor de komende periode zijn, op het gebied van reductie van de CO<sub>2</sub>-emissies. In dit document geven we een beschrijving van de acties die daarbij zijn genomen en welke nieuwe of herhaalde acties voor de komende periode worden gepland.

Allereerst wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de gebruikte methodiek voor het vaststellen van de CO<sub>2</sub>-emissies. In hoofdstuk 3 wordt de data-analyse beschreven. Tenslotte zal in hoofdstuk 4 worden ingegaan op de reductiemaatregelen, doelstellingen en bijbehorende acties van de afgelopen en de komende periode.

### 1.2 Contactpersoon

Het Energie Management Actieplan is gereviseerd door Diana de Bie, KAM Manager en Wout Hankel, ICT Manager. Samen vormen zij op dit moment de CO<sub>2</sub>-werkgroep, deze zal in 2023 worden aangevuld met de chauffeurscoach (momenteel vacature). Het Energie Management Actieplan is gecontroleerd door Henk van de Vosse, financieel directeur. Middels zijn paraaf op de voorkant van het document wordt de inhoud onderschreven door het hoger management.

## 2. Methode vaststellen CO<sub>2</sub>-emissies

### 2.1 NEN-EN 16258 & BigMile

Voor de metingen gebruiken wij het programma van BigMile, dat in 2019 is ontwikkeld in opdracht van de overheidsinstanties Topsector Logistiek en Connekt. BigMile maakt gebruik van de Europese rekenmethode EN16258. Deze Europese rekennorm voor CO<sub>2</sub> in transport is verplicht in de gehele EU.

De rekenmethode en het programma BigMile zijn getoetst door TNO en goed bevonden.

In de afgelopen 2,5 jaar zijn er bij honderden bedrijven CO<sub>2</sub> metingen gedaan. Door het gebruik van de rekennorm EN16258 is er een eenduidig beeld aan het ontstaan van CO<sub>2</sub> uitstoot in transport. De rekennorm geeft niet alleen een totale CO<sub>2</sub> uitstoot per bedrijf, maar de CO<sub>2</sub> kan ook worden gealloceerd aan een klant en/of leverancier van bijv. transport. Hiermee wordt het mogelijk om stakeholders te informeren over hun bijdrage aan de totale CO<sub>2</sub>-de activiteiten van Jan Bakker en kunnen reductiemogelijkheden op individueel niveau worden besproken.

### 2.2 Dataverzameling

Op basis van een aantal vereiste en optionele parameters worden objectieve gegevens verzameld van ieder gereden transport. Aan de hand van de parameters worden transportdatasets verzameld uit verschillende interne systemen:

- TransportPlan;
- Scoretrace;
- systeem beheer brandstofpasjes;
- facturatie brandstofverbruik.

# JAN BAKKER

Vervolgens worden door het systeem de benodigde gegevens middels een big-data-analyse verwerkt tot een overzicht van verschillende gegevens, die inzicht geven in de CO2-uitstoot in een bepaalde periode.

Een overzicht van de vereiste en optionele parameters in BigMile:

Vereiste parameters	Optionele parameters
Datum	Breedtegraad vertreklocatie en bestemming
Hoeveelheid (KG of ton)	Lengtegraad vertreklocatie en bestemming
Landcode vertreklocatie en bestemming	Voertuig kenteken
Stad vertreklocatie en bestemming	Postcode vertreklocatie en bestemming
Vervoerder	Klant/ontvanger
Opdrachtnummer/zendingnummer	Vrije input: product
Brandstoftype	Euronorm
Hoeveelheid brandstof (liter)	Type voertuig

Indien actuele data ontbreken, worden standaardwaarden gebruikt ter aanvulling. De NEN-EN 16258-norm staat het gebruiken van standaardwaarden toe, mits het volgende wordt vermeld:

- welke waarde is gebruikt;
- de bron van deze waarde;
- de reden voor de keuze van de bron;
- de beredening waarom gekozen is voor een standaardwaarde in plaats van een specifiek gemeten waarde.

## Foutenverantwoording

Tijdens de dataverzameling zijn de verschillende fouten en werkwijzen bijgehouden. Hiervan is een overzicht als bijlage bijgevoegd: Foutregistratie BigMile dd 19-04-2023.

Voor de juiste methodiek om de gegevens in BigMile in te voeren, verwijzen we naar de betreffende werkinstructies in ons kwaliteitshandboek (*planning gereed eind 2023*).

## 3. Analyse data 2020-2023

### 3.1 Kengetallen per sector

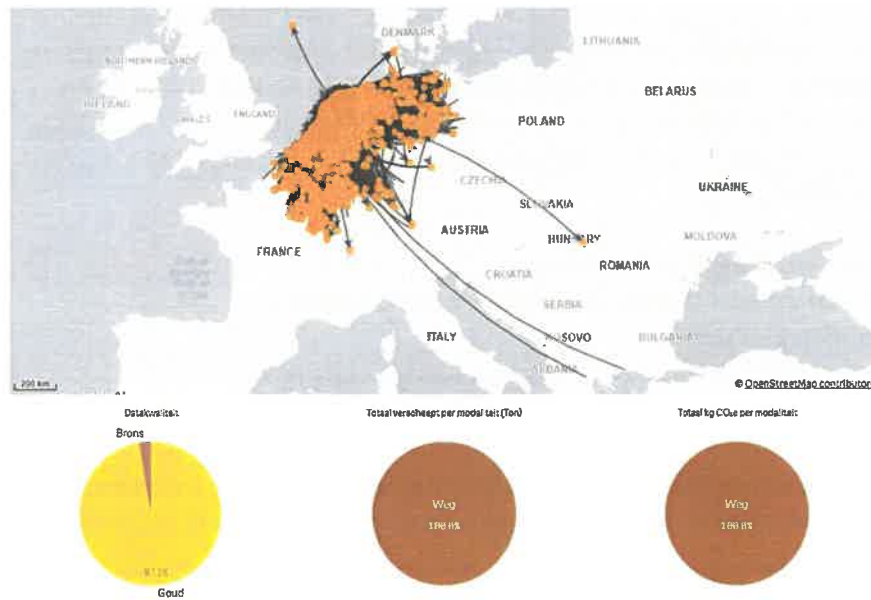
De UC Group heeft in 2021 een opdracht gekregen van Topsector Logistiek om CO2 metingen te doen van transport. Hiermee zijn toen kengetallen verzameld over verschillende sectoren; deze zijn gebruikt om in de eerste jaren een referentiekader te hebben waartegen onze cijfers en doelstellingen konden worden afgezet.

Inmiddels hebben wij van een aantal jaren zelf cijfers die we met elkaar hebben vergeleken.

Doordat we zijn veranderd van systeem, kunnen we constateren dat de cijfers die we over 2022 hebben vastgesteld een hogere betrouwbaarheid en een bijna 100%-volledigheid hebben dan in eerdere jaren. We hebben dan ook besloten om 2022 als nieuw referentiejaar vast te leggen. De kengetallen die in ons eerdere referentiejaar werden gebruikt, zijn om die reden niet meer van toepassing.

### 3.2 Totaal CO2-Emissies Jan Bakker Transport 2022 (eigen transport)

Totaal Ton verscheept (pijlen) & Totale uitstoot (kg CO<sub>2</sub>e) (bol)



Figuur: Managementinformatie scherm BigMile Scope 1 & 2

In de bovenstaande afbeelding is te zien, dat wij in 2022 **0,0864 Kg CO<sub>2</sub> per ton.km** hebben uitgestoten. In 2021 was dit **0,0895 Kg CO<sub>2</sub> per ton.km**. Dit betekent een **daling van 3,46%**. Doordat we echter over 2022 een hogere datacompleetheid hadden en minder onverwerkbare ritten, kunnen we aannemen dat de betrouwbaarheid van de cijfers over 2021 niet zo hoog is als in 2022. Een echte verklaring voor deze daling is dus niet te geven, dit zal over 2023 opnieuw moeten worden bekeken.

## 3.3 Uitstoot per sector

Onderstaande tabel geeft de CO2 per ton.km weer per afdeling binnen onze organisatie. Hierin zit zowel intercompany werk, als werk voor derden inbegrepen.

Sector (CO2 per ton.km)	2020	2021	2022
Aardappel	0,10	0,10	0,06
Fourage	0,10	0,08	0,08
Energie	0,09	0,09	0,08
Infra	0,10	0,12	0,14
Pulp	0,09	0,08	0,07
Vast	0,11	0,07	0,08
Vloeibaar	0,10	0,07	0,08

Figuur: CO2 per ton/km huidig jaar vs. voorgaande jaren (scope 1 & 2)

## 4. Reductiemaatregelen & Doelstellingen

### 4.1 Eerder genomen maatregelen

Jan Bakker Transport B.V. is in 2010 begonnen met het actief reduceren van CO2-emissies middels deelname aan Lean and Green. In 2017 zijn we overgestapt naar de CO2 prestatieladder, omdat die niet alleen kijkt naar de uitstoot van de transportbewegingen, maar ook de andere materiële en relevante emissies binnen ons bedrijf adresseert. Eerder genomen maatregelen hebben in de loop van de jaren een vast karakter gekregen in onze bedrijfsvoering en worden dus nog altijd toegepast om onze CO2-uitstoot te reduceren:

- Auto's met een Euro-6 motor aanschaffen/inhuren;
- Efficiënter uitvoeren van de werkzaamheden (planning, wisselauto's);
- Alternatieve brandstoffen gebruiken;
- Integrale vermindering van het brandstofverbruik door aanpassing rijstijl;
- Reductie-aanpassingen doorvoeren op de auto's (bijvoorbeeld standairco's).

Daarnaast is het nieuwe kantoorpand in 2019 energieneutraal gebouwd, maken we gebruik van onze eigen zonnepanelen en warmtepomp en wordt daar waar we nog energie van het net betrekken, gebruik gemaakt van groene stroom.

Om de mogelijke maatregelen voor de toekomst verder te inventariseren is gekeken naar de verschillende sectorinitiatieven, de maatregellijst, analyses vanuit het systeem BigMile, maatregelen van andere bedrijven en onze eigen rijstijltotalen. Tevens zijn er in 2022 een drietal onderzoeken geweest in het kader van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen, waarin ook brandstofreductie en milieumaatregelen in het algemeen aan de orde zijn gekomen: een stakeholdersonderzoek, een klanttevredenheidsonderzoek en een onderzoek onder onze medewerkers. De overall-conclusie die we kunnen trekken, is dat er op het gebied van rijstijlen en algemene maatregelen al veel is bereikt. Winst is te behalen in individuele situaties, door met de betreffende chauffeurs in gesprek te gaan indien blijkt dat ze geregeld slechter scoren dan hun collega's. Dit is als doelstelling opgenomen voor 2023.



## 4.2 Maatregelen 2023 en verder

Zoals hierboven geschetst, is er voor 2023 als algemene doelstelling opnieuw vastgesteld dat er op individueel niveau wordt gemonitord op het gebied van rijstijltotalen. Daarnaast zien we vooral mogelijkheden voor reductie door bewustwording en overleg.

In 2020 is een werkgroep "CO<sub>2</sub>-reductie transport" opgestart. In de afgelopen 2 jaar heeft monitoring met name steeds per half jaar achteraf plaatsgevonden, waardoor bijsturen geen invloed meer heeft op de betreffende periode. Voor de komende periode hebben we daarom nieuwe algemene doelen gesteld: monitoring van de ontwikkelingen per maand achteraf vanaf Q3, zodat snel kan worden bijgestuurd indien noodzakelijk en ook de seizoensinvloeden in kaart kunnen worden gebracht.

Daarnaast zal er ieder kwartaal overleg met de top-5 van onze ingehuurde transport-partners worden geïnitieerd. Verder hopen we de werkgroep te kunnen uitbreiden met een chauffeurscoach, die een verbindende rol kan spelen tussen het management en de medewerkers op o.a. het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie.

De grootste mogelijkheden zien we in de aanschaf van nieuwe elektrische trucks ter uitbreiding, maar ook ter vervanging van het huidige wagenpark. In 2023 zullen we in totaal 15 elektrische trucks aanschaffen. Tevens zal een laadplein voor 20 trucks worden gerealiseerd met een opslagcapaciteit voor de stroom die overdag door onze eigen zonnepanelen wordt gegenereerd, zodat er 's nachts kan worden opgeladen. Voor de daaropvolgende jaren zijn nog geen concrete plannen maar ook dan zal de voorkeur uitgaan naar elektrisch rijden.

### Maatregelen voor 2023, samengevat:

1. Monitoring op individuele rijstijl-totalen in combinatie met begeleiding door chauffeurscoach;  
*Verwachte reductie: 1% van de totale scope 1 emissie.*

2. Monitoring van de CO<sub>2</sub> ontwikkelingen (scope 1 en 2) per maand achteraf vanaf Q3;  
*Verwachte reductie: 1% van de totale scope 1 emissie.*

3. Dialoog per kwartaal met de top-5 transportleveranciers;  
*Verwachte reductie: 1,5% vanaf 2024.*

4. Uitbreiding van de CO<sub>2</sub>-werkgroep met een chauffeurscoach;  
*Verwachte reductie: indirecte bijdrage aan de 2% reductie t.g.v. maatregel 1 en 2, doordat er continue op gemonitord kan worden.*

5. Aanschaf van 15 elektrische trucks;  
*Verwachte reductie: 20% per 2026 in de infra sector.*

6. Aanleg van een elektrisch laadplein voor 20 vrachtwagens, met opslagcapaciteit.  
*Verwachte reductie: de aanleg van het plein en de opslagcapaciteit zullen op zich geen reductie teweeg brengen, maar zijn een maatregel om het gebruik van elektrische trucks te vergemakkelijken en geen groene stroom van het elektriciteitsnet te hoeven gebruiken. Emissiefactor groene stroom is 0 dus heeft geen kwantificeerbaar gevolg.*

## 4.3 Vaststelling doelstellingen

### Scope 1 en 2 voor 2023

Voor 2023 worden de volgende CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen voor scope 1 en 2 vastgesteld:

- Gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie per ton.km met 2% verminderen t.o.v. 2022.

Daarnaast geldt er een specifieke doelstelling voor de Infra tak voor de komende 3 jaar:

- CO<sub>2</sub>-emissie per ton.km met 20% verminderen t.o.v. 2022 in 3 jaar.

### Scope 3 voor 2023

Door middel van de inventarisatie meest materiële scope 3 emissies is vastgesteld, dat de keten infra en mest de meest materiële emissies zijn. Jan Bakker Transport heeft voor de keten Infra een ketenanalyse opgesteld om inzicht in de scope 3 emissie te krijgen. Daarnaast is er een ketenanalyse uitgevoerd voor de afdeling fourage.

Ketendoelstellingen op ingehuurd transport zijn moeilijk vast te leggen, omdat er weinig tot geen zicht is op de data van de ketenpartners. Daarom leggen we voor 2023 de focus op het leggen/verder verdiepen van de contacten met onze ketenpartners, met als doel samen meer inzicht te creëren in de CO<sub>2</sub>-emissies van onze gezamenlijke activiteiten. Het zou mooi zijn als we daarmee voor de middellange termijn (2024/2025) wel concrete, kwantitatieve doelstellingen kunnen vastleggen.

De volgende doelstellingen voor scope 3 in 2023 zijn vastgesteld:

- 4x per jaar CO<sub>2</sub> dialoog met onze top 5 leveranciers van ingehuurd transport;
- Inzage krijgen in kwantitatieve CO<sub>2</sub>-emissie cijfers van deze leveranciers voor de voor ons gereden transporten; en
- Voldoende kwantitatieve informatie over 2023 verkrijgen om een kwantitatieve doelstelling te kunnen vaststellen voor 2024.

### Doelstellingen voor 2023, samengevat:

1. Gemiddelde scope 1 en 2 CO<sub>2</sub>-emissie per ton.km met 2% verminderen t.o.v. 2022;
2. Scope 3 emissies: 4x per jaar CO<sub>2</sub>-dialoog met onze top 5 leveranciers van ingehuurd transport; en
3. Scope 3 emissies: inzage in kwantitatieve CO<sub>2</sub>-emissie data van onze top 5 leveranciers; en
4. Scope 3 emissies: voldoende kwantitatieve informatie over 2023 verkrijgen om de kwantitatieve doelstellingen uit de ketenanalyses voor 2024 te onderbouwen.

### Doelstelling voor 2023-2024-2025:

5. Scope 1 en 2 CO<sub>2</sub>-emissie per ton.km met 20% verminderen t.o.v. 2022 voor wat betreft Infra.

### Doelstelling voor 2024 e.v.:

6. Scope 3 CO<sub>2</sub>-emissie per ton.km met 1,5% verminderen t.o.v. 2023 voor wat betreft Fourages.
  7. Scope 3 CO<sub>2</sub>-emissie per ton.km met 1,5% verminderen t.o.v. 2023 voor wat betreft Infra.
- Daar onze top 5 leveranciers voor ingehuurd transport voortkomen uit de sectoren waarover we de ketenanalyses hebben uitgevoerd, gelden de boven genoemde doelstellingen 2/3/4 voor onze top 3 leveranciers in de sector Infra en voor onze top 2 leveranciers in de sector Fourages.



## 5. Plan van Aanpak

### 5.1 Algemeen

Zoals al eerder is geconstateerd, kan er onvoldoende waarde worden gehecht aan de betrouwbaarheid van de CO2-kengetallen van 2021 en eerder. Daardoor is het niet mogelijk een gefundeerde uitspraak te doen over de mate waarin de doelstellingen over 2022 zijn behaald. Het enige dat we kunnen doen, is op basis van het nieuwe referentiejaar 2022 nieuwe doelstellingen voor 2023 formuleren en deze wél goed monitoren.

### 5.2 Samenstelling KAM-afdeling Jan Bakker

Door de groei van ons bedrijf en de kwetsbaarheid op het gebied van continuïteit bij een bezetting met 1 persoon, hebben wij in de tweede helft van 2022 het KAM-team uitgebreid met een tweede medewerker. Op deze manier verwachten we onder alle omstandigheden aan alle verplichtingen vanuit onze certificeringen en overige wet- en regelgeving te kunnen voldoen.

### 5.3 Samenstelling CO2 werkgroep

De samenwerking met de interne chauffeurscoach binnen de CO2-werkgroep is in de afgelopen periode nog niet van de grond gekomen. Bovendien is deze functie vanaf half 2023 vacant. Zodra er een nieuwe chauffeurscoach is aangesteld, willen we deze aan de projectgroep toevoegen en zullen we een nieuwe taakverdeling maken. Vooralsnog ligt de verantwoordelijkheid voor het op tijd uitvoeren en registreren van alle acties bij de KAM afdeling.

## 5.4 Overzicht acties

Bron	Doelstelling	Actie/maatregel	Wanneer gereed
Scope 1+2 emissies algemeen	Gemiddelde CO2-emissie per ton.km 2% lager dan in 2022	1. Monitoring op individuele rijstijl-totalen in combinatie met begeleiding door chauffeurscoach; 2. Monitoring van de CO2 ontwikkelingen (scope 1 en 2) per maand achteraf vanaf Q3 2023	Doorlopend
Scope 1 en 2 emissies infra	Gemiddelde CO2-emissie per ton.km 20% lager dan in 2022	1. Aanschaf minimaal 15 elektrische vrachtauto's vanaf 2023; en 2. Realisatie laadplein	31-12-2025
Scope 3 emissies sectoren infra en fourages	4x per jaar CO2-dialoog met onze top 5 leveranciers van ingehuurd transport	1. Contact leggen met KAM-afdelingen top 5 transporteurs voor kennismakingsgesprek; en 2. Kennismakingsgesprekken omzetten naar inhoudelijke dialoog	31-05-2023 31-12-2023
Scope 3 emissies sectoren infra en fourages	Inzage in kwantitatieve CO2-emissie data van onze top 5 leveranciers	Inhoudelijke dialoog onderbouwen met geschatte gegevens vanuit JB en vergelijken met daadwerkelijke data van onderaannemers (tijdens gesprek)	31-12-2023
Scope 3 emissies sectoren infra en fourages	Voldoende kwantitatieve informatie over 2023 verkrijgen om de kwantitatieve doelstellingen uit de ketenanalyses voor 2024 te onderbouwen	Daadwerkelijke data van onderaannemers ontvangen zodat ze kunnen worden meegenomen in onze berekeningen	Vanaf 31-12-2023
Scope 3 emissies sectoren infra en fourages	CO <sub>2</sub> -emissie per ton.km met 1,5% verminderen t.o.v. 2023	1. Concrete data in BigMile over 2023 op basis van bovenstaande waardoor de daadwerkelijke emissie wordt berekend; en 2. Individuele reductiemaatregelen vaststellen met de top 5 transporteurs op basis van deze concrete data	Vanaf 31-12-2023

## 6. Bijlagen

- Bijlage 1: Data validatie uit Bigmile
- Bijlage 2: Foutenrapport Bigmile