

# 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	
Diana de Bie/Wout Hankel	revisie: 2 mei 2024	Henk van de Vosse	7 mei 2024	
Diana de Bie/Wout Hankel	revisie: 3 juni 2024	Henk van de Vosse	4 juni 2024	

# JAN BAKKER

## 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 2023 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. 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

In tegenstelling tot voorgaande jaren maken wij geen gebruik meer van het Bigmile-meetsysteem. Ondanks de vele mogelijkheden van dit programma, is gebleken dat de tijd die nodig is om dit systeem te vullen niet in verhouding staat tot de resultaten die het oplevert. Dit wordt mede veroorzaakt doordat wij data moeten exporteren uit verschillende CRM- en TMS-systemen, en het samenvoegen van deze data een tijdrovende klus is. Bovendien sluit BigMile steden te snel uit (bijvoorbeeld 's Gravenhage wordt uitgesloten, terwijl dit Den Haag moet zijn, of 'Almere' wordt 'Almere-stad'), wat leidt tot een aanzienlijke werklust. Het gebruik van deze software is dan ook niet langer rendabel.

Om toch nauwkeurige cijfers te kunnen presenteren, hebben wij ons zelfontwikkelde systeem geïmplementeerd. Hiermee kunnen we op een eenvoudigere manier data verzamelen, verwerken en tot een CO<sub>2</sub>-uitstoot komen. Voor het berekenen van de totale uitstoot maken we gebruik van emissiefactoren van de website [co2emissiefactoren.nl](http://co2emissiefactoren.nl).

Het grootste voordeel van deze werkwijze is dat we niet langer afhankelijk zijn van de eerder genoemde precisieproblemen van BigMile. We kunnen nu eenvoudig data uit onze eigen database halen, waarbij we per vracht zelf al uitrekenen wat de afstand moet zijn. Dit stelt ons in staat om niet alleen halfjaarlijks, maar zelfs maandelijks te rapporteren.

## 3.2 Totaal CO<sub>2</sub>-Emissies Jan Bakker Transport B.V. 2023 (eigen transport)



In de bovenstaande afbeelding is te zien, dat wij in 2023 0,06 Kg CO<sub>2</sub> per ton.km hebben uitgestoten. In 2022 was dit 0,08 Kg CO<sub>2</sub> per ton.km. Dit betekent een daling van 25%. Deze daling is onder andere te danken aan de investering in elektrische vrachtauto's, het beter gebruik maken van slimme plansoftware, en actiever sturen op het reduceren van leeg rijden.

## 3.3 Uitstoot per sector

Onderstaande tabel geeft de CO<sub>2</sub> per ton.km weer per afdeling binnen onze organisatie. Hierin zit zowel intercompany werk, als werk voor derden inbegrepen. (scope 1 + 3)

Sector (CO <sub>2</sub> per ton.km)	2022	2023
Fourage	0,21	0,09
Energie	0,17	0,06
Infra	0,16	0,05
Aardappelhandel	0,15	0,03
Mest	0,15	0,04
Overige	0,16	0,05

Figuur: CO<sub>2</sub> per ton/km huidig jaar vs. voorgaande jaren (scope 1 & 2)

# JAN BAKKER

(scope 3) is de impact groot, maar per opdrachtnemer is het op het geheel genomen verwaarloosbaar. Om daadwerkelijk daarop te kunnen sturen, zijn de specifieke data nodig van meer dan 100 charters. Er is ingeschat dat het verwachte effect dat wij op de individuele uitstoot kunnen hebben, niet opweegt tegen de hoeveelheid werk die het kost om die uitstoot inzichtelijk te krijgen. Voor 2024 is daarom gekozen om in algemene zin met onze grootste ketenpartners in gesprek te blijven over duurzaamheid, maar voor scope 3 emissies geen concrete doelstellingen op te nemen. Ieder jaar zal beoordeeld worden of die benadering moet worden aangepast.

De grootste mogelijkheden zien we in de aanschaf van nieuwe elektrische trucks ter uitbreiding, maar ook ter vervanging van het huidige wagenpark. In 2023 zijn in totaal 15 elektrische trucks aangeschaft en inmiddels geleverd. Tevens is het laadplein voor 20 trucks + accu-opslag gerealiseerd. Voor de dagen waarop er onvoldoende stroom door de zonnepanelen wordt gerealiseerd, hebben we een aggregaat dat draait op diesel. We zoeken naar betaalbare manieren om dit aggregaat ook door middel van groene energie te laten draaien.

Omdat we daarnaast voor verdere elektrificering worden beperkt door de netcongestie (verwachting is minimaal tot 2032 geen zwaardere aansluiting te kunnen realiseren) concentreren we ons op de mogelijkheden van hernieuwbare energie in eigen beheer, zoals het plaatsen van windmolens. Ook eventuele andere mogelijkheden/ontwikkelingen worden continu gevolgd.

## **Maatregelen voor 2024, 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 Q2;  
*Verwachte reductie: 1% van de totale scope 1 emissie.*

3. Rijden met 1/3<sup>e</sup> deel van het wagenpark elektrisch in de infrasector ;  
*Verwachte reductie: 20% per 2026 in de infra sector.*

4. Opties plaatsen windmolens verkennen

Hieraan zijn nog geen kwantitatieve reductie-verwachtingen te koppelen. Zodra er meer duidelijkheid is over het plaatsen van windmolens, zullen deze worden opgesteld.

## **4.3 Vaststelling doelstellingen**

### **Scope 1 en 2 voor 2024**

Voor 2024 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. 2023.

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 (2026).

### **Scope 3 voor 2024**

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 B.V. 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 2024 de focus op het leggen/verder

## 5. Plan van Aanpak

### 5.1 Algemeen

Nadat we in 2023 hebben vastgesteld dat 2022 het nieuwe referentiejaar is, hebben we bij het verzamelen en analyseren van de data over 2023 geconstateerd dat de hoeveelheid werk die het gebruik van BigMile kost, niet in verhouding staat tot de voordelen die het gebruik van het systeem biedt. Omdat het systeem een hulpmiddel zou moeten zijn bij het bepalen en uitvoeren van het CO<sub>2</sub>-beleid en geen doel op zich, is besloten het gebruik van dit systeem los te laten. In plaats daarvan is gewerkt op de manier zoals beschreven in paragraaf 2.1. Om 2022 nog steeds als referentiejaar te kunnen gebruiken en dus naast de cijfers over 2023 te kunnen leggen, zijn de data over 2022 opnieuw en volgens de nieuwe methode geanalyseerd. Er zijn 3 aangepaste voortgangsrapportages over dat jaar gemaakt.

### 5.2 Samenstelling KAM-afdeling Jan Bakker Transport B.V.

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 CO<sub>2</sub> werkgroep

De samenwerking met de interne chauffeurscoach binnen de CO<sub>2</sub>-werkgroep is in de afgelopen periode nog niet van de grond gekomen. De chauffeurscoach is in september 2023 begonnen en heeft de eerste maanden vooral besteed aan het leren kennen van het bedrijf, de medewerkers, opdrachtgevers, materieel etc. Vooralsnog ligt de verantwoordelijkheid voor het op tijd uitvoeren en registreren van alle acties bij de KAM afdeling, in samenspraak met de ICT-manager.

### 5.4 Overzicht acties

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