

## *Energie Management Actieplan*

# **JAN BAKKER TRANSPORT BV**

Opgesteld door:	Datum:	Goedgekeurd door:	Datum:	Paraaf
André Janssen	14 april 2017 (revisie: 9-5-2017)	Henk van de Vosse	10 mei 2017	
André Janssen	revisie: 13 juli 2018	Henk van de Vosse	20 juli 2018	

## **1 INLEIDING**

### **1.1 Doel van het document**

Dit document beschrijft het energie management actieplan i.k.v. de CO<sub>2</sub>-prestatieladder. Bij de jaarlijkse directiebeoordeling zijn doelstellingen vastgesteld met betrekking tot reductie van de CO<sub>2</sub>-emissies. In dit document wordt eerst beschreven welke reductiemogelijkheden er zijn, welke doelstellingen er zijn vastgesteld. Vervolgens wordt per doelstelling aangegeven welke maatregelen zullen worden genomen om die doelstelling te bereiken en wat de verwachte resultaten zullen zijn.

### **1.2 Contactpersoon**

Het Energie Management Actieplan is uitgevoerd door André Janssen, werkzaam als administrateur en als kwaliteitsteam lid VCA/ISO/VKL. Het Energie Management Actieplan is gecontroleerd door Henk van de Vosse, adjunct directeur. Middels zijn paraaf op de voorkant van het document wordt de inhoud onderschreven door het hoger management.

## **2 REDUCTIEMOGELIJKHEDEN**

### **2.1 Reeds getroffen maatregelen**

Jan Bakker Transport B.V. is in 2010 begonnen met het actief reduceren van CO<sub>2</sub>-emissies middels deelname aan Lean and Green. Een overzicht van de reeds getroffen maatregelen en de opbrengsten wordt beschreven in de Lean and Green eindrapportage.

### **2.2 Mogelijke maatregelen**

Omdat het merendeel van de CO<sub>2</sub>-emissies worden veroorzaakt door brandstofverbruik van de vrachtwagens, liggen hier de meeste reductiemogelijkheden.

Indien puur gekeken wordt naar de CO<sub>2</sub>-emissie op het kantoor, zijn hier ook voldoende maatregelen te nemen. Echter, omdat er concrete verhuisplannen zijn (de nieuwe locatie is reeds aangekocht), op de nieuwe locatie een nieuw pand wordt neergezet en de emissies van het kantoor minder dan één procent van de totale CO<sub>2</sub>-emissie van Jan Bakker Transport B.V. zijn, wordt dat voor dit moment buiten beschouwing gelaten.

Om de mogelijke maatregelen te inventariseren is gekeken naar de verschillende sectorinitiatieven, de maatregellijst en maatregelen van andere bedrijven. Om de emissies bij het brandstofverbruik zouden mogelijk de volgende maatregelen getroffen kunnen worden:

- Euro-6 motoren aanschaffen (reeds in werking);
- Efficiënter uitvoeren van de werkzaamheden (planning, wisselauto's);
- Integrale vermindering van het brandstofverbruik door aanpassing rijstijl (reeds in werking);
- Reductie-aanpassingen doorvoeren op de auto's (bijvoorbeeld standairco's).

Vanuit de medewerkers zijn nog geen concrete maatregelen aangedragen. Hier zal het komende jaar wel op gestuurd worden, zodat deze input gedurende het jaar meegenomen kan worden.

### 3 REDUCTIEDOELSTELLINGEN

#### 3.1 Vaststelling reductiedoelstellingen

Voor 2017 zijn de volgende CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen vastgesteld:

1. CO<sub>2</sub>-emissie als gevolg van brandstof per kilometer met 2% verminderen.
2. Na afloop van het huidige energiecontract, groene stroom inkopen.
3. Bij plannen voor de nieuwbouw rekening houden met implementeren van duurzame maatregelen.

Er zijn geen projecten met gunningsvoordeel.

De reductiedoelstelling voor 2017 vastgesteld, zullen ook voor 2018 en 2019 worden aangehouden (tot her-certificering).

#### 3.2 Onderbouwing doelstellingen

Deze reductiedoelstellingen zijn vergeleken met de doelstellingen van verschillende andere transportbedrijven die deelnemen aan de CO<sub>2</sub>-prestatieladder. Alle transportbedrijven hebben een doelstelling om het brandstofverbruik terug te dringen (scope 1), variërend tussen de 1,5% per drie jaar tot 15% in vijf jaar. De doelstelling van Jan Bakker Transport met 2% valt hierbij in de bovenste helft, dit sluit aan bij de reeds genomen maatregelen en de ambitie van Jan Bakker Transport B.V.

#### 3.3 Doelstelling 1: CO<sub>2</sub>-emissie als gevolg van brandstof per kilometer met 2% verminderen.

Om deze doelstelling te bereiken zullen de volgende maatregelen worden genomen:

- Afspraken maken met chauffeurs over stationair draaien, hierop monitoren en bijsturen. Afspraken zullen met de loonstrookjes worden gecommuniceerd. De wagenparkbeheerder monitort hierop minimaal per kwartaal en stuurt bij indien nodig. Benodigde middelen voor deze maatregel zijn reeds aanwezig. Naar verwachting zal deze maatregel zorgen voor 1% reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot, meetbaar vanaf het vierde kwartaal 2017. In 2017 bleek het lastig om de exacte bijdrage van deze maatregel voor de CO<sub>2</sub> emissieberekening te bepalen, omdat de oorzaak van de reductie niet aantoonbaar kan worden vastgesteld. Deze maatregel blijft de komende twee jaar gelijk, omdat er blijvend aan de bewustwording van de chauffeurs wordt gewerkt.
- “Het nieuwe rijden” blijven bijhouden, monitoring en terugkoppeling hierop. Alle chauffeurs zullen de komende vijf jaar weer een opfriscursus “het nieuwe rijden” krijgen. Deze zal door een extern bureau gegeven worden en meetellen voor de Code 95. Tevens wordt door de wagenparkbeheerder minimaal vier keer per jaar het verbruik uitgelezen uit de boordcomputer en naar de medewerkers gecommuniceerd. Dit zal naar verwachting bijdragen aan 1% reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot in het eerste kwartaal van 2018, meetbaar vanaf het vierde kwartaal 2017. In 2017 bleek het lastig om de exacte bijdrage van deze maatregel voor de CO<sub>2</sub> emissieberekening te bepalen, omdat de oorzaak van de reductie niet aantoonbaar kan worden vastgesteld. Deze maatregel blijft de komende twee jaar gelijk, omdat er blijvend aan de bewustwording van de chauffeurs wordt gewerkt. Inmiddels vindt de communicatie met chauffeurs maandelijks plaats en is er een ondergrens in rijstijltotaal per groep vastgesteld en verhoogd.
- Alle nieuwe vrachtwagens zijn Euro-6 of hoger. Deze maatregel zal waarschijnlijk slechts een minimaal effect hebben. Euro-6 is weliswaar zuiniger dan eerdere normen, maar omdat naar verwachting mogelijk maar 4-6 auto's vervangen worden, zal dit op het geheel weinig invloed hebben.

- Alle Euro 6 auto's zoveel mogelijk op HVO brandstof laten rijden. HVO Diesel is een biobrandstof, waarmee een CO<sub>2</sub> emissie reductie van maximaal 89% kan worden behaald (Jorritsma, 2016). Echter, wordt HVO vaak bijgemengd. Volgens de leverancier zorgt HVO bijgemengd in een blend van 20% voor 17% minder CO<sub>2</sub> uitstoot. De onderhoudsplanning blijft ongewijzigd bij het gebruik van HVO (Transport en milieu, 2017). De chauffeurs zijn middels een nieuwsbrief al aangestuurd om indien mogelijk HVO te tanken. Echter is HVO nog niet op alle tankstations beschikbaar, in de loop van dit jaar zal meer bekend zijn over de beschikbaarheid voor de chauffeurs van Jan Bakker B.V. Door middel van de administratie in de boordcomputers kan gemonitord worden, welke chauffeurs HVO tanken. Naar verwachting zal in het tweede kwartaal van 2019 voldoende gegevens aanwezig zijn om de doelstelling voor Jan Bakker B.V. zelf te kwantificeren.

### **3.4 Doelstelling 2: Na afloop huidige contract groene stroom inkopen voor het kantoor**

Na afloop van het huidige contract zal Nederlandse groene stroom ingekocht worden voor het kantoor, zodat ook daar de CO<sub>2</sub>-uitstoot zo veel mogelijk wordt beperkt. Voor de scope 2 emissies zal dit, afhankelijk van de gekozen groene stroom, 75% - 100% CO<sub>2</sub>-reductie opleveren, omdat energie de enige scope 2 emissie is. Echter, op de totale footprint zal deze reductie een minimale invloed hebben.

### **3.5 Doelstelling 3: Bij nieuwbouw minimaal 3 maatregelen type C implementeren**

Er is een stuk grond aangekocht op industrieterrein H20. Bij de nieuwbouw zullen minimaal drie reducerende maatregelen, type C, worden geïmplementeerd. Plannen voor de bouw dienen nog definitief gemaakt te worden, bij deze plannen neemt de adjunct directeur minimaal drie maatregelen type C mee. ... Eind 2018 zullen de maatregelen bekend zijn. In 2017 is reeds een duurzaamheidsscan uitgevoerd voor het nieuwe pand. Omdat dit een nieuw pand betreft, is een vergelijking ten opzichte van het huidige verbruik niet representatief.

## **4 CONCLUSIE**

Middels deze doelstellingen en maatregelen wil Jan Bakker Transport B.V. de CO<sub>2</sub>-emissie met minimaal 2% verminderen. Monitoring op de prestaties van de doelstelling zal per doelstelling plaatsvinden, en in ieder geval elk half jaar bij het uitwerken van de emissie inventaris en beoordelen van het energieverbruik.

## **5 Bibliografie**

Jorritsma, A. (2016, november 22). *MAN komt met CO<sub>2</sub>-neutrale Euro 6c motoren*. Opgeroepen op juli 13, 2018, van Logistiek: <https://www.logistiek.nl/distributie/nieuws/2016/11/man-komt-met-co2-neutrale-euro-6c-motoren-101149788?vakmedianet-approve-cookies=1>

Transport en milieu. (2017, 6 6). *HVO: serieus alternatief voor diesel?* Opgeroepen op 7 13, 2018, van Transport en milieu: <https://transportenmilieu.nl/brandstoffen/item/hvo-volgens-betrokkenen-een-serieus-alternatief>