

JAN BAKKER

Energie Management Actieplan

JAN BAKKER TRANSPORT B.V.

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	
Martijn Blaakmeer	revisie: 2 januari 2020	Henk van de Vosse	10 januari 2020	<i>ls</i>

JAN BAKKER

1 INLEIDING

1.1 Doel van het document

Dit document beschrijft het energie management actieplan i.k.v. de CO₂-prestatieladder. Bij de jaarlijkse directiebeoordeling zijn doelstellingen vastgesteld met betrekking tot reductie van de CO₂-emissies. In dit document wordt eerst beschreven welke reductiemogelijkheden er zijn en 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 en gereviseerd door Martijn Blaakmeer, werkzaam als Business controller / KAM manager. 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 CO₂-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 CO₂-emissies worden veroorzaakt door brandstofverbruik van de vrachtwagens, liggen hier de meeste reductiemogelijkheden.

Het nieuwe kantoorpand is in 2019 energieneutraal gebouwd. Hier zijn geen aanvullende maatregelen. De emissies van het nieuwe kantoor is minder dan één procent van de totale CO₂-emissie van Jan Bakker Transport B.V.

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, reeds in werking);
- Alternatieve brandstoffen gebruiken;
- 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 is de afgelopen jaren wel op gestuurd, maar er is geen input gekomen.

3 REDUCTIEDOELSTELLINGEN

3.1 Vaststelling reductiedoelstellingen

Voor 2017 zijn de volgende CO₂-reductiedoelstellingen vastgesteld:

1. CO₂-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, 2019 en 2020 worden aangehouden (tot her-certificering).

3.2 Onderbouwing doelstellingen

Deze reductiedoelstellingen zijn vergeleken met de doelstellingen van verschillende andere transportbedrijven die deelnemen aan de CO₂-prestatieladder. Alle transportbedrijven hebben een doelstelling om het brandstofverbruik over de certificeringsperiode terug te dringen (scope 1), variërend tussen de 1,5% per drie jaar tot 15% in vijf jaar. De doelstelling van Jan Bakker Transport B.V. met 2% over de certificeringsperiode valt hierbij in de bovenste helft, dit sluit aan bij de reeds genomen maatregelen en de ambitie van Jan Bakker Transport B.V. De certificeringsperiode loopt van 2016 (basisjaar) tot 2020.

3.3 Doelstelling 1: CO₂-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 CO₂-uitstoot, meetbaar vanaf het vierde kwartaal 2017. De afgelopen jaren bleek het lastig om de exacte bijdrage van deze maatregel voor de CO₂ 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 CO₂-uitstoot in het eerste kwartaal van 2018, meetbaar vanaf het vierde kwartaal 2017. De afgelopen jaren bleek het lastig om de exacte bijdrage van deze maatregel voor de CO₂ 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.

JAN BAKKER

- 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 CO₂ 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 CO₂ uitstoot. Op ons eigen terrein is in 2019 een HVO 100% pomp gerealiseerd. 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 Transport 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 Transport B.V. zelf te kwantificeren. Beperking daarbij is dat veel opdrachtgevers niet bereid zijn om er extra voor te betalen. Randvoorwaarde voor het tanken van HVO is dat het economisch mogelijk is; indien de opdrachtgevers niet bereid zijn extra te betalen is het tanken van HVO economisch niet verantwoord.

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 de hele organisatie, zodat ook daar de CO₂-uitstoot zo veel mogelijk wordt beperkt. Voor de scope 2 emissies zal dit, afhankelijk van de gekozen groene stroom, 75% - 100% CO₂-reductie opleveren, omdat energie de enige scope 2 emissie is. Echter, op de totale footprint zal deze reductie een minimale invloed hebben. Momenteel loopt er een offertetraject bij verschillende aanbieders van groene stroom.

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

Er is een stuk grond aangekocht op industrieterrein H20. Bij de nieuwbouw in 2019 zijn minimaal drie reducerende maatregelen, type C, worden geïmplementeerd. Het pand is energieneutraal gebouwd.

4 CONCLUSIE

Middels deze doelstellingen en maatregelen wil Jan Bakker Transport B.V. de CO₂-emissie over de certificeringsperiode 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 CO₂-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>