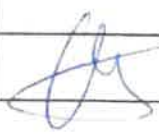


# **JAN BAKKER**

## Energie Management Actieplan 2025

### *JAN BAKKER TRANSPORT BV*



| Actie            | Naam                     | Datum        | Paraaf                                                                                |
|------------------|--------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Opgesteld door   | Diana de Bie/Wout Hankel | 11 juli 2025 |                                                                                       |
| Goedgekeurd door | Henk van de Vosse        | 14 juli 2025 |  |

## 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 2024 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

Dit Energie Management Actieplan is opgesteld 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. Methodiek GHG-berekening

### 2.1 Scope 1

Sinds 2023 gebruiken wij ons zelfontwikkelde systeem in excel om alle relevante data te verzamelen en te verwerken. De gegevens worden verzameld uit verschillende interne systemen, zoals TransportPlan en ScoreTrace. De interne data zoals afgelegde kilometers en vervoerde tonnages worden hieruit afgezet tegen de emissiefactoren zoals vastgesteld op de website [www.co2emissiefactoren.nl](http://www.co2emissiefactoren.nl). De totale uitstoot voor scope 1 die op deze manier wordt berekend, wordt vergeleken met de uitstoot op basis van onze brandstof- en elektriciteitsverbruiken conform facturatie. De afgelopen jaren hebben uitgewezen dat deze twee uitkomsten vrijwel naadloos overeen komen. Bij de audit door SGS in 2024 is deze methodiek dan ook goedgekeurd.

In 2024 hebben wij alle vrachtauto's voorzien van nieuwe boardcomputers. Door deze overgang zijn de data over 2024 incompleet en hebben wij voor dat jaar de uitstoot uitsluitend berekend op basis van het brandstof- en elektriciteitsverbruik. Op basis van bovenstaande zijn we ervan overtuigd dat de berekening van onze footprint voor scope 1 correct is. Het betekent alleen dat we de afdelingen onderling niet met elkaar kunnen vergelijken en de cijfers ook niet goed kunnen afzetten tegen 2023. Omdat dit probleem over 2025 niet meer aan de orde is, zullen we na afloop ervan dat jaar als nieuw referentiejaar nemen.

### 2.2 Scope 2

Voor scope 2 is alleen de uitstoot van ons kantoorpand relevant. Doordat het in 2019 energieneutraal is gebouwd, hebben wij slechts een zeer klein verbruik van energie van het net. Dit nemen we af van Vattenfall en is 100% groen. Voor scope 1 hebben wij daarom geen footprint.

## 2.3 Scope 3

Om de uitstoot van onze charters te bepalen, hebben we van hen de verbruiksgegevens en ritdetails nodig. Met een flexibele schil van ca. 200 transporteurs is het ondoenlijk om deze gegevens te achterhalen. Bovendien is hun administratie/systeem meestal niet ingericht om de verbruiksgegevens en details per rit vast te leggen, rijden ze vrijwel altijd op urengeld én verzorgen zij individueel slechts 1 tot 1,5% van het totale uitbestede werk (top 10) of minder dan 1% (overige).

Om onze scope 3 voor upstream transport te bepalen, maken we daarom gebruik van aannames en berekenen de afgelegde afstand op basis van de meest logische route tussen laad- en lospunt. De tonnages kunnen we meestal wel van de weegbonnen en/of afleverdocumenten halen, zeker als het om onze eigen handel gaat. Ook deze manier van berekenen is bij de audit in 2024 goedgekeurd.

Daarnaast is het woon-werkverkeer van onze medewerkers relevant voor onze scope 3. Voor de berekening hiervan gebruiken we de systematiek van het document Gegevensverzameling werkgebonden personenmobiliteit van het ministerie van Waterstaat en Infrastructuur.

## 3. Doelstellingen

Bij de energiebeoordeling over 2023 waren voor 2024/2025 de volgende doelstellingen bepaald op het gebied van scope 1 en 2:

| Bron                           | Doelstelling                                                         | Actie/maatregel                                                                                                                                                                                           | Wanneer gereed |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Scope 1 en 2 emissies algemeen | Gemiddelde CO <sub>2</sub> -emissie per ton.km 2% lager dan in 2023  | 1. Monitoring op individuele rijstijl-totalen in combinatie met begeleiding door chauffeurscoach;<br>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     |

De gemiddelde CO<sub>2</sub>-emissie per ton.km in 2024 is zoals gezegd niet goed te bepalen omdat we een flink deel van de gegevens missen uit de boardcomputers. We weten dus niet of de beoogde verlaging van 2% is behaald. We zullen daarom met de cijfers over 2025 een nieuw referentiejaar bepalen.

De doelstellingen voor scope 3 waren gericht op het achterhalen van de benodigde verbruiksgegevens van onze charters om een gefundeerde berekening te kunnen maken van de uitstoot in deze scope. Dit hebben we niet kunnen realiseren; zie tevens 2.3 hierboven.

In 2025 zal aan de hand van stakeholdersonderzoek, de nieuwe norm van de CO<sub>2</sub> prestatieladder en een compleet nieuw ESG-beleid een nieuwe set van haalbare en kwantificeerbare doelstellingen worden bepaald. Dit hadden we al eerder willen verwezenlijken,

# JAN BAKKER

maar de wijzigingen en onduidelijkheden rondom de CSRD hebben ons even doen laten afwachten. Inmiddels zijn de eerste gesprekken hierover gaande.

Huidige uitgangspunten voor 2025:

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

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

3. 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.

Doelstelling voor 2026:

4. Scope 1 en 2 CO<sub>2</sub>-emissie per ton.km met 20% verminderen t.o.v. 2023 voor wat betreft Infra.

## 4. Beleid en Organisatie

De directie stelt beleid en middelen ter beschikking voor het CO<sub>2</sub>-beleid. De KAM Manager is verantwoordelijk voor uitvoering, monitoring en rapportage. De verantwoordelijkheid voor de implementatie van maatregelen wordt per situatie bepaald.

## 5. Inventarisatie Energieverbruik

Het energieverbruik van Jan Bakker Transport kan als volgt over de verschillende scopes worden verdeeld:

Scope 1: Diesel- en elektriciteitsverbruik van vrachtwagens en hulpaggregaten

Scope 2: Elektriciteitsverbruik voor kantoor

Scope 3: Inkoop banden, onderdelen, extern transport, woon-werkverkeer medewerkers

## 6. Analyse Energieverbruik en genomen reductiemaatregelen

Het energieverbruik in scope 1 wordt aan de basis al zo laag mogelijk ingeschaald, door het aankopen van zo zuinig mogelijke vrachtwagens en te rijden met een relatief jong wagenpark. Voor de infra is bovendien ca. 1/3e deel van het materieel elektrisch. In overleg met opdrachtgevers wordt daarnaast regelmatig met HVO100 gereden.

Daarbovenop wordt aan de hand van rijstijlanalyses en brandstofverbruik individueel gemonitord op het verbruik van het wagenpark. Met medewerkers die hierbij duidelijk slechter presteren dan collega's wordt besproken hoe er zuiniger en dus lager in emissie kan worden gereden. Deze monitoring gebeurt aan de hand van maandelijkse overzichten en daarbij wordt rekening gehouden met het soort lading, voertuigtype en de verschillende laad- en losomstandigheden.

In scope 2 is het energieverbruik minimaal. Het pand is voorzien van een klimaatinstallatie, warmtepomp en zonnepanelen. Alle kantoorapparatuur is zo energiezuinig mogelijk aangeschaft; de lampen gaan aan op bewegingssensoren en worden automatisch weer uitgeschakeld als er geen actie meer is. In 2024 werd aan het pand het hoogst mogelijke energielabel toegekend: A+++++.

Het energieverbruik in scope 3 is slechts voor een beperkt deel door ons te beïnvloeden. Waar mogelijk worden afspraken gemaakt over het gebruik van remix-banden (gerecycled van oude banden) of de inzet van elektrisch vervoer of HVO100 door de charters. Voor het woon-werkverkeer van de chauffeurs zijn ca. 80 zuinige wisselauto's beschikbaar, zodat voor een aantal vaste projecten de vrachtauto's op locatie kunnen blijven. Op deze manier wordt het woon-werkverkeer niet minder, maar wel met veel minder emissie afgelegd dan met een vrachtauto. Van het kantoorpersoneel komt een aanzienlijk deel op de fiets naar het werk.

## 7. Communicatie

De communicatie rondom ons CO2-beleid is voor de lopende periode als volgt vastgelegd:

| Eis                                | Document                                                                                                  | Website SKAO of JB | Frequentie                                                                  | Planning 2023-2026                                                         | Wie                              |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| 4.A.1.                             | Ketenanalyses<br>- 1x uit top 2 meest materiële emissies<br>- 1x uit top 6 meest materiële emissies       | SKAO<br>JB         | 1x/3jaar (bij hercertificering)<br><br>Bij gebleken irrelevantie            | 2023-05<br><br>2026-05<br><br>2024-12                                      | KAM Manager<br>ism externe desk. |
| 4.A.1.                             | Rapportage van de meest materiële emissies                                                                | SKAO<br>JB         | 1x/3jaar (herbeoordeling)                                                   | 2023-05<br><br>2026-05                                                     | KAM Manager                      |
| 3.B                                | Energie Management Actieplan                                                                              | JB                 | 1/jaar update                                                               | 2023-05<br><br>2024-05<br><br>2025-05<br><br>2026-05                       | KAM Manager                      |
| 4.B.2. en<br>1.C.1.<br>en<br>3.C.1 | Voortgangsrapportages met daarin de CO <sub>2</sub> footprint (steeds op eenzelfde, vergelijkbare manier) | JB                 | 3x/jaar:<br>Q1-Q2<br>Q3-Q4<br>Gehele jaar<br><br>Vanaf Q2 2024:<br>12x/jaar | Binnen 3 maanden na afloop periode<br><br>Binnen 1 maand na afloop periode | KAM Manager<br>ism ICT           |
| 4.C                                | Dialogo voeren over de reductiedoelstellingen en strategie van het bedrijf                                |                    | 2x/jaar met NGO<br>2x/jaar met overheid                                     | Jaarlijks juni en december                                                 | Directie & KAM Manager           |
| 3.D.1.                             | Document met naam van het initiatief, korte omschrijving, initiatiefnemers en (reductie-) doelstelling.   | JB                 | Bij wijzigingen                                                             | NWVV<br>Na publicatie                                                      | KAM Manager                      |

| Eis    | Document                                                                                                                    | Website SKAO of JB | Frequentie      | Planning 2023-2026 | Wie         |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|-------------|
| 4.D.1. | Document met naam van het ontwikkelingsproject, plan van aanpak en mede-initiatiefnemers waarvan bedrijf initiatiefnemer is | JB                 | Bij wijzigingen | PvA SINO 2024-05   | KAM Manager |
| Alg.   | Geldige certificaten                                                                                                        | JB                 | Actuele versie  | Doorlopend         | KAM Manager |
| Alg.   | Beleid, persberichten, nieuwsberichten                                                                                      | JB                 | Doorlopend      | Indien aan de orde | KAM Manager |

De roodgedrukte tekst verwijst naar zaken die niet zijn gerealiseerd; er is in februari 2025 met behulp van een externe deskundige een nieuw onderzoek gedaan naar de meest materiële emissies. Het doel hiervan was om een tweetal nieuwe ketenanalyses op te stellen. Uit het onderzoek is gebleken dat er voor ons geen reële mogelijkheden zijn om met de uitkomsten bruikbare ketenanalyses op te stellen en haalbare doelstellingen aan te koppelen. Ondanks dat er dus geen voortgang aan te tonen is in de bestaande ketenanalyses, hebben we geen nieuwe opgesteld.

Daarnaast is maandelijkse rapportage in 2024 nog niet doorgevoerd. Dit is veroorzaakt door het wisselen van de boardcomputers, waardoor maandcijfers toch geen compleet beeld zouden geven. Daarbij speelt mee dat de daadwerkelijke beïnvloeding van de uitstoot onder de huidige omstandigheden beperkt is en dat maandrapportage daar in feite niets aan verandert. Voor de komende periode zal moeten worden bepaald of maandrapportage überhaupt nog wenselijk is.

## 8. Ketenanalyse

Al in 2024 is gebleken dat de doelstellingen in de ketenanalyses niet konden worden behaald: het is feitelijk niet te doen om van ca. 200 ketenpartners de emissie vast te stellen. Daar komt bij dat de individuele bijdrage van iedere ketenpartner dermate gering is dat deze als niet-materieel kan worden beschouwd en slagkracht alleen kan worden behaald met alle charters als geheel. Dit is niet haalbaar.

Met betrekking tot het gebruik van remix-banden doen we ook al wat mogelijk is: de afspraak met de bandenleverancier is dat waar mogelijk deze gerecyclede banden worden ingezet in plaats van nieuwe. Technische mogelijkheden (niet iedere auto/as is hiervoor geschikt) en praktische uitdagingen (slecht leverbaar) zorgen ervoor dat we niet méér kunnen doen dan we op dit moment al doen.

We hebben daarom dus een nieuwe inventarisatie materiële emissies laten uitvoeren door een deskundige, echter zijn hier geen nieuwe inzichten door ontstaan. Ter onderbouwing hebben we bovendien alle ketenanalyses op het onderwerp “Uitbesteed transport” van collega-transportbedrijven (die ook gecertificeerd zijn voor de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder) beoordeeld; ook hierdoor hebben we geen mogelijkheden gevonden om onze invloed binnen de keten te vergroten.

## **9. Deelname Keteninitiatieven**

We nemen deel aan verschillende initiatieven. Als mede-initiatiefnemer zijn we actief in het Sectorinitiatief Brandstofreductie Noordoost Nederland, waar we een dubbele bestuursfunctie bekleden (voorzitter en secretaris) en organisator zijn van minimaal 2 bijeenkomsten per jaar. Met het bestuur vergaderen we gemiddeld 6-8 keer per jaar.

Daarnaast wonen we bijeenkomsten bij van het sectorinitiatief Sturen op CO<sub>2</sub> van branchevereniging Cumela en zijn we actief in de werkgroep CO<sub>2</sub>-reductie van branchevereniging Hisfa. Voor een verder beschrijving van al deze activiteiten verwijzen we naar het document Participatie Jan Bakker Transport B.V.

## **10. Vooruitblik**

Eind 2025 willen we overstappen naar het nieuwe handboek (4.0) van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. Op basis van ons huidige niveau 4 denken we te zullen starten op trede 1 waardoor scope 3 en ketenbeïnvloeding niet meer aan de orde zullen zijn. Dit neemt niet weg dat wij ook onder het nieuwe handboek inzicht zullen willen blijven houden in deze emissies; we zullen daarom binnen de mogelijkheden die we hebben daar nog steeds op blijven monitoren en waar mogelijk/noodzakelijk bijsturen.

In 2025 zal bovendien aan de hand van nieuw stakeholderonderzoek een nieuw duurzaamheidsbeleid voor de komende jaren worden opgesteld. Met een duurzaamheidsbeleid sluiten we aan bij de Europese wetgeving op het gebied van ESG, gericht op het meten en evalueren van zakelijke prestaties op het gebied van duurzaamheid en maatschappelijke impact en rekening houdend met nieuwe inzichten, de wensen van onze klanten, medewerkers en ketenpartners en onze eigen duurzaamheidsambities. Hieruit zal een nieuwe set concrete doelstellingen en bijbehorend actieplan op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie volgen.