

# CO2 Jaarlijkse Footprint

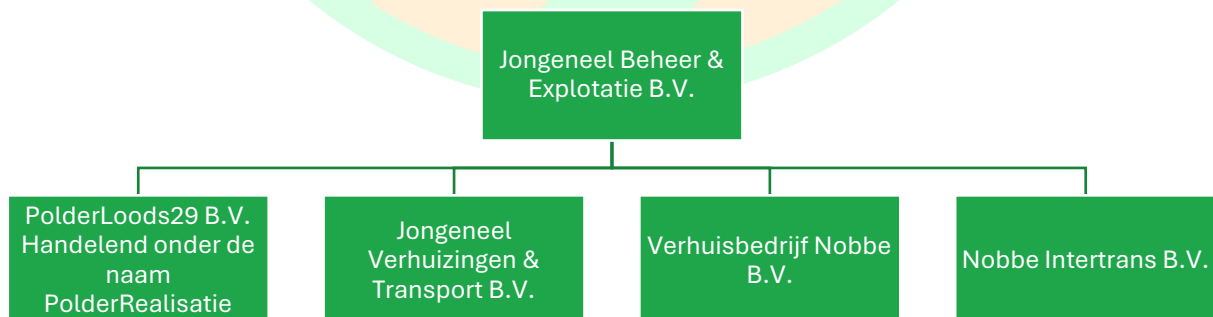
## Inleiding

In het licht van de toenemende urgentie rond klimaatverandering en duurzaamheid, wordt het voor organisaties steeds belangrijker om inzicht te krijgen in hun ecologische impact. Deze CO<sub>2</sub>-footprint rapportage biedt een overzicht van de directe en indirecte uitstoot van broeikasgassen die samenhangen met de activiteiten van onze organisatie over de verslagperiode. Door het in kaart brengen van onze CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen we gerichte maatregelen nemen om onze impact op het milieu te verkleinen en bij te dragen aan de wereldwijde klimaatdoelstellingen, zoals vastgelegd in het Klimaatakkoord van Parijs.

Deze rapportage is opgesteld volgens erkende methodieken, waaronder het Greenhouse Gas Protocol, en maakt onderscheid tussen Scope 1 (directe emissies), Scope 2 (indirecte emissies uit energieverbruik). Het doel van deze rapportage is niet alleen transparantie, maar ook het creëren van bewustzijn binnen onze organisatie en het leggen van een basis voor structurele verduurzaming.

## Over Jongeneel Beheer & Exploitatie

Onze organisatie bestaat uit één hoofdmaatschappij (Jongeneel Beheer & Exploitatie B.V.) met daaronder vier afzonderlijke werkmaatschappijen. Elke werkmaatschappij heeft een eigen specialisatie en operationele verantwoordelijkheid, maar gezamenlijk dragen zij bij aan de strategische doelstellingen van de hoofdmaatschappij. Voor de CO<sub>2</sub>-footprint rapportage zijn de emissies van alle vier de werkmaatschappijen samengebracht om een compleet en representatief beeld te geven van de totale ecologische impact van de gehele organisatie.



*Figuur 1.1 structuur Jongeneel Beheer & Exploitatie*

## Reductiedoelstellingen 2023-2028

Om bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen hebben wij reductiedoelstellingen opgesteld voor CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstofverbruik. Deze vormen de basis voor ons duurzaamheidsbeleid. De doelstellingen staan in onderstaande tabel.

Scope	Brandstof / Energiebron	Eenheid	Doelstelling
<b>Scope 1</b>	Diesel	Liter	-5% Per jaar -1% t.o.v. 2023
		Ton CO2	-15% Per jaar -3% t.o.v. 2023
	Aardgas	M3	-5% Per jaar -1% t.o.v. 2023
		Ton CO2	-5% Per jaar -1% t.o.v. 2023
<b>Scope 2</b>	Elektraverbruik	kWh	+25% Hoger i.v.m. elektrische tractie
		Ton CO2	0
<b>CO2-uitstoot per FTE</b>		Ton CO2/FTE	-25% Per jaar -5% t.o.v. 2023

## Brandstof verbruik 2024

De onderstaande tabel toont het brandstofverbruik in 2024, per scope, inclusief de bijbehorende CO<sub>2</sub>-uitstoot in ton en het aandeel in de totale uitstoot. Dit biedt inzicht in de belangrijkste emissiebronnen binnen onze organisatie en vormt de basis voor gerichte reductiemaatregelen.

Scope	Brandstof / Energiebron	Hoeveelheid	Emissie CO2 (ton)	Aandeel (%)
<b>Scope 1</b>	Aardgas	8339,00	17,80	2,95%
	AdBlue (l)	3543,15	0,90	0,15%
	Benzine (l)	1584,91	4,47	0,74%
	Diesel (l)	165393,13	573,58	94,95%
	Elektrische auto's onderweg (kWh)	2343,19	1,26	0,21%
	Heftruck vulling CNG (kg)	714,00	1,86	0,31%
	LPG (l)	5535,72	0,84	0,14%
	Motomix (l)	515,00	1,45	0,24%
	Propaan (kg)	1088,00	1,88	0,31%
	Zuurstof (l)	50,00	0	0,00%
<b>Scope 2</b>	Elektraverbruik (kWh) <i>groen incl. teruglevering</i>	50400,00	0	0,00%
<b>Totaal</b>			604,06	100%

## Voortgang reductiedoelstellingen

De onderstaande tabel toont de voortgang van onze reductiedoelstellingen voor CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstofverbruik, vergeleken met de vastgestelde doelen.

Scope	Brandstof / Energiebron	Eenheid	2023	2024	Reductie t.o.v. 2023 (%)
<b>Scope 1</b>	Diesel	Liter	163.482,25	165.393,13	+1%
		Ton CO2	566,96	573,58	+1%
	Aardgas	M3	17.203	8.339	-52%
		Ton CO2	36,71	17,80	-52%
<b>Scope 2</b>	Elektraverbruik	kWh	41.199	50.400	+22%
		Ton CO2	0	0	
<b>Totale CO2-uitstoot</b>		Ton CO2	607,51	604,06	
<b>FTE's</b>		Aantal	50	52	
<b>CO2-uitstoot per FTE</b>		Ton CO2/FTE	12,15	11,62	-4%

Het toegenomen elektraverbruik is deels het gevolg van de overstap op elektrische toepassingen ter vervanging van fossiele brandstoffen. Tegelijkertijd is het aardgasverbruik afgenomen door energiebesparende maatregelen en de geleidelijke verduurzaming van onze verwarmingssystemen.

De lichte toename in het dieselverbruik is te verklaren door een stijging in het aantal tractie-eenheden en werktuigdragers binnen de organisatie. Tegelijkertijd is er fors geïnvesteerd in zuinigere voertuigen, waarbij een groot deel van het wagenpark is vervangen door moderne Euro 6-modellen in plaats van de oudere Euro 3 tot Euro 5 varianten. Dankzij deze investeringen is de toename in dieselverbruik beperkt gebleven.

## Plan van aanpak

Om onze reductiedoelstellingen voor CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstofverbruik in de periode 2023–2028 te realiseren, is een gericht en praktisch plan van aanpak opgesteld. In dit plan zijn concrete maatregelen opgenomen die bijdragen aan een duurzamere bedrijfsvoering. De focus ligt op bewustwording, gedragsverandering, efficiënter materieelgebruik en het inzetten van schonere brandstoffen. Dit plan vormt daarmee een belangrijk instrument om onze duurzaamheidsambities daadwerkelijk waar te maken.

## Voorlichting en communicatie

Om bewustwording en gedragsverandering te stimuleren, gaan wij medewerkers actief informeren over de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder en regelmatig aandacht vragen voor zuinig rijgedrag. Deze communicatie wordt ondersteund met gerichte tips en interne campagnes. Daarnaast stellen we jaarlijks een voortgangsrapportage op waarin de

resultaten van deze maatregel worden geëvalueerd en gedeeld met alle medewerkers. De KAM-functionaris is verantwoordelijk voor de uitvoering en opvolging.

Jaarlijks organiseren wij een voorlichtingsmoment over zuinig rijgedrag voor alle medewerkers. Deze voorlichting wordt opgenomen in de toolboxmeetings en wordt gecoördineerd door de leidinggevenden. Door het bewustzijn te vergroten en praktische tips te delen, willen we het brandstofverbruik structureel verlagen. We verwachten met deze maatregel een reductie van 2% op de CO<sub>2</sub>-uitstoot uit diesilverbruik (scope 1) over de periode 2023–2028.

De KAM-functionaris houdt bij het aantal communicatie- en voorlichtingsmomenten en het bereik onder medewerkers.

### Training

Om het rijgedrag verder te verduurzamen, bieden wij een training in Het Nieuwe Rijden aan. Deze praktijkgerichte cursus helpt chauffeurs om brandstofefficiënt en milieubewust te rijden. Het streven is dat 25% van onze chauffeurs deze training vóór eind 2025 heeft gevolgd. Het effect wordt jaarlijks geëvalueerd op basis van brandstofverbruik per voertuig door middel van Webfleet. We verwachten met deze maatregel een CO<sub>2</sub>-reductie van circa 2% op het diesilverbruik binnen scope 1 over de periode 2023–2028.

### Bandenspanning controleren

Om het brandstofverbruik te verlagen en de veiligheid te bevorderen, voeren chauffeurs tweemaal per jaar een controle en correctie van de bandenspanning uit. Chauffeurs zijn zelf verantwoordelijk voor het controleren en op peil houden van de bandenspanning van hun voertuig. Na iedere controle melden zij dit via WhatsApp aan hun leidinggevende, onder vermelding van het kenteken. Deze maatregel draagt bij aan efficiënter brandstofgebruik, en we verwachten hiermee een CO<sub>2</sub>-reductie van circa 1% binnen scope 1 in de periode 2023–2028.

### Vervanging voertuigen

Bij de vervanging van voertuigen zullen we kritisch kijken naar het energieverbruik en de bijbehorende CO<sub>2</sub>-uitstoot. Voertuigen worden onderling vergeleken op brandstofefficiëntie en milieuprestaties, zodat een bewuste keuze kan worden gemaakt voor de meest duurzame optie. Deze afweging wordt toegepast waar relevant en haalbaar binnen de bedrijfsvoering. De directie is verantwoordelijk voor de besluitvorming en toepassing van deze maatregel. Hiermee verwachten we op termijn een structurele verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in scope 1, met een geschatte reductie van 2–3% in de periode 2023–2028.

## Onderzoek duurzame brandstoffen

In 2024 hebben wij onderzoek gedaan naar de inzet van duurzame brandstoffen voor ons materieel, waaronder biodiesel (zoals Ssynfuel+, Eco2Fuel en HVO), hybride aandrijving, waterstof en elektrisch materieel. Uit dit onderzoek blijkt dat HVO-100 een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-reductie oplevert ten opzichte van reguliere diesel. Op basis van de uitkomsten streven wij ernaar om in 2025 24.000 liter diesel te vervangen door HVO-100. Bij een dieserverbruik van circa 165.000 liter in 2024, betekent dit een overstap van ongeveer 15% van het totale verbruik. We verwachten hiermee een CO<sub>2</sub>-reductie van circa 60–90% op dat deel, wat neerkomt op een geschatte reductie van 4–6% binnen scope 1 in 2025. De directie is verantwoordelijk voor de uitvoering en jaarlijkse evaluatie van deze maatregel, die bijdraagt aan een toekomstbestendig en duurzamer materieelpark.

