# Plan van aanpak
# $CO_2$-reductie doelstellingen
# Periode 2025-2028

## Visscher Traffic BV

**Opgesteld, 01-08-2026**
L. van der Veen-Krale, KAM-functionaris

**Namens de directie, 01-08-2026**
R. Stuivenberg, algemeen directeur

# Inhoud

1 Inleiding ..... 3
1.1 Opbouw van dit document ..... 3
2 Kwantitatieve $CO_2$-reductie doelstellingen ..... 3
2-1 Subdoelstellingen ..... 4
3 Sectorgenoten ..... 4
4 Kwantitatieve reductie doelstellingen finale energieverbruik ..... 5
4-1 Subdoelstellingen ..... 5
5 Sectorgenoten ..... 6
6 (Voorbereidende) maatregelen ..... 6

# 1 Inleiding

Dit plan van aanpak worden reductiedoelstellingen van scope 1, scope 2 en de Business Travel gedefinieerd volgens de $CO_2$-Pestatieladder handboek 4.0.

De $CO_2$-Prestatieladder is in essentie een hulpmiddel dat bedrijven in staat stelt om systematisch hun $CO_2$-uitstoot te meten, te reduceren, en waar mogelijk klimaatneutraal te opereren.

Visscher Traffic B.V., verder aangeduid met Visscher Traffic, werkt sinds 2023 op gecertificeerde wijze aan $CO_2$-reductie middels de $CO_2$-prestatieladder. Omdat de $CO_2$-prestatieladder gewijzigd is naar handboek 4.0 richten we ons nu ook op andere broeikasgassen dan alleen $CO_2$- emissies.

$CO_2$-reductie en energiebesparing zijn materiële thema's voor Visscher Traffic. Materiële thema's zijn de onderwerpen die voor een organisatie en haar stakeholders het meest relevant en belangrijk zijn, zowel vanuit financieel oogpunt als vanuit het oogpunt van impact op mens en milieu. Ze vormen de basis voor onze strategische besluitvorming.

We hebben onze totale broeikasgasemissies in kaart gebracht en geanalyseerd middels de richtlijnen van ISO 14064-2019 met aanvulling van de GHG-protocol in het $CO_2$-emissies-inventarisatie 2025 document. Dit document vormt de basis voor het opstellen van dit plan van aanpak.

Dit plan van aanpak verslag is opgemaakt volgens de principes van de Trias Energetica.

De Trias Energetica is een driestappenstrategie voor duurzaam energiegebruik: beperking van de energievraag, gebruik makend van hernieuwbare energie en het zo efficiënt gebruiken van gebruik fossiele energie.

Ondanks het feit dat dit document $CO_2$ reductiedoelstellingen definieert heeft de reductie van het energieverbruik de voorkeur boven de reductie van onze $CO_2$-emissies.

## 1.1 Opbouw van dit document

Dit plan van aanpak beschrijft onderstaande aspecten:

- Definiëren van de kwantitatieve $CO_2$- reductiedoelstelling in tonnen voor een periode van 3 jaar
- Definiëren subdoelstellingen per scope / activiteit
- Inventarisatie van relevante sectorgenoten t.o.v.
  - de gedefinieerde $CO_2$-reductiedoelstellingen
  - de gedefinieerde energie-reductiedoelstellingen
  - in relatie tot de wettelijke verplichtingen
- Definitie van kwantitatieve energie-reductiedoelstellingen in MJ voor een periode van 3 jaar
- Definiëren van subdoelstellingen
- Voorbereidende acties/ maatregelen
- Voortgangsverslag

# 2 Kwantitatieve $CO_2$-reductie doelstellingen

De reductiedoelstelling van voorgaande jaren

Reductie doelstellingen per gewerkt uur
Scope 1 25% $CO_2$-reductie in 2030 t.o.v. 2023
Scope 2 100% $CO_2$-reductie in 2030 t.o.v. 2023
Business Travel 10% $CO_2$-reductie in 2030 t.o.v. 2023

| **Overzicht 1: Reductie voortgang $CO_2$-emissies scope 1,2 & Business Travel** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Reductie voortgang $CO_2$-emissies uitgedrukt in kg per gewerkt uur en % t.o.v. referentiejaar** | | | | |
| **Uitstoot locatie** | **Referentiejaar 2023** | **2024** | **2025** | **% t.o.v. referentiejaar** |
| Kantoren | 0,25 | 0,21 | 0,20 | Reductie 20,09% |
| Werken/ Projecten | 5,13 | 4,56 | 5,75 | Toename 12,29% |
| **Totaal** | **5,40** | **4,76** | **5,95** | **Toename 10,77%** |
| **Reductie voortgang $CO_2$-emissies per scope uitgedrukt in kg per gewerkt uur** | | | | |
| Scope 1 | 5,15 | 4,51 | 5,68 | Toename 10,29% |
| Scope 2 | 0,23 | 0,25 | 0,27 | Toename 21,62% |
| Business Travel Onderaanneming* | 0,33 | 0,30 | 0,32 | Reductie 2,94% |
| **Voortgang Uren en Totale $CO_2$-emissies uitgedrukt in kg per gewerkt uur** | | | | |
| Totaal gewerkte uren | 138650 | 141213 | 132046 | Reductie 4,76% |
| Uitstoot per gewerkt uur (kg) | 5,37 | 4,76 | 5,95 | Toename 10,77% |

Door de overgang naar $CO_2$-prestatieladder handboek hebben we serieus gekeken naar de eerder geformuleerde doelstellingen en concluderen dat deze niet meer reel zijn omdat we vanaf 2025 de emissies waarde in absolute tonnen willen weergeven en het finale energie verbruik in MJ en niet meer per gewerkt uur.
De resultaten van 2025 t.o.v. het referentiejaar 2023 (handboek 3.1)
Scope 1 toename 5,04%
Scope 2 toename 15,83%
Business Travel reductie 7,56%

Overzicht 2 geeft de totale $CO_2$ en het finale energieverbruik van de gehele Visscher Traffic van jaar 2025 weer

| Overzicht 2: Inventarisatie totale broeikassengassen en energieverbruik 2025 Visscher Traffic & Avec Infra | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Energieverbruik** | **Emissie factor** | **Hoeveel heden** | **Eenheid** | **Emissies in tonnen** | **Emissies in %** | **Factor MJ/ eenheid** | **MJ** |
| | **Brandstoffen** | | | | | | | |
| **Scope 1** | Diesel B7 | 3,251 | 206734 | liter | 672,09 | 85,54 | 35,90 | 7421735,88 |
| | Benzine Euro 95 | 2,797 | 27289 | liter | 76,33 | 9,72 | 31,31 | 854431,74 |
| | Benzine Euro 98 | 3,059 | 64 | liter | 0,11 | 0,02 | 32,47 | 2072,24 |
| | Smeerolie* | 3,035 | 79 | kg | 0,24 | 0,03 | 41,40 | 3278,88 |
| | Overige olie* | 2,947 | 18 | kg | 0,05 | 0,01 | 40,20 | 723,60 |
| | Aardgas Schijndel*** | 2,134 | 318 | $m^3$ | 0,68 | 0,08 | 31,65 | 10055,09 |
| Totale emissie van scope 1 | | | | | **749,59** | **ton $CO_2$** | | **8292297,43** |
| Totale energieverbruik van scope 1 | | | | | **8292297,43** | **MJ** | | |
| | **Elektriciteit** | | | | | | | |
| **Scope 2** | Inkoop De Grift 26 (grijs) | 0,497 | 52323 | kWh | 26,00 | 3,31 | 3,6 | 188362,80 |
| | Opwek De Grift 26 (groen) | - | 29595 | *kWh* | - | - | 3,6 | - |
| | Terug levering (groen) | - | -11116 | *kWh* | - | - | 3,6 | - |
| | Gebruik zonne-energie* | - | 18479 | kWh | - | - | 3,6 | 66524,40 |
| | Inkoop Schijndel (groen)*** | - | 3669 | kWh | - | - | 3,6 | 13210,05 |
| | Onderweg laden (grijs) | 0,497 | 20463 | kWh | 10,17 | 1,29 | 3,6 | 73666,58 |
| Totale emissie van scope 2 | | | | | **36,17** | **ton $CO_2$** | | **341763,84** |
| Totale energieverbruik van scope 2 | | | | | **341763,84** | **MJ** | | |
| | **Personenvervoer** | | | | | | | |
| **BT** | Personenvervoer | 0,191 | 221162 | km | 42,24 | 2,14 | MJ | 473286,12 |
| Totale emissie van Business Travel | | | | | **42,24** | **Ton CO2** | | |
| Totale energieverbruik van Business Travel | | | | | **473286,12** | **MJ** | | |
| **Totaal** | | | | | | | | |
| **Totale emissie van broeikasgassen** | | | | | **828** | **ton $CO_2$** | | |
| **Totale emissie van het finale energieverbruik** | | | | | **9107347,39** | **MJ** | | |

De nieuwe reductiedoelstellingen zijn als volgt gedefinieerd:
**Reductiedoelstellingen in absolute waarden, in tonnen $CO_2$ ton**
Scope 1 25% $CO_2$-reductie in 2028 t.o.v. 2025
Scope 2 95% $CO_2$-reductie in 2028 t.o.v. 2025
Business Travel 10% $CO_2$-reductie in 2028 t.o.v. 2025

## 2-1 Subdoelstellingen

Scope 1 Inkoop van 25% Biobrandstoffen in 2028 t.o.v 2025
Scope 2 Inkoop van groene elektriciteit in 2028 t.o.v. 2025
Scope Business Travel 50% van de facturatie van inhuur met de daadwerkelijk gereden km per dag

# 3 Sectorgenoten

In de bijlage de sectorgenoten met de reductiedoelstellingen voor $CO_2$-emissies als de uitgevoerde eigen maatregelen als die van de maatregelenlijst/ scorelijst van SKAO van de jaren 2025 en 2026.

**Samenvatting doelstellingen**
Doelstelling in absolute tonnen $CO_2$, per scope 1 & 2, in FTE en gerelateerd aan de omzet
Zowel Save Traffic Nederland als Visscher Traffic hebben voor Business Travel een aparte doelstelling

De doelstellingen voor scope 1 variëren 15% tot 40%
De doelstellingen voor scope 2 liggen dicht bij elkaar 95-100% met uitzondering van Traffic Service Nederland (15%)

**Samenvatting eigen maatregelen**
Niet alle sectorgenoten zijn nog niet gecertificeerd voor de $CO_2$-prestatieladder norm 4.0.
Voor die organisatie die nog niet gecertificeerd zijn voor handboek 4.0 hebben we de alleen maatregelen opgesomd die voor het handboek 3.1. gelden dus alleen de $CO_2$-reductiemaatregelen.
Vanaf januari 2027 zullen deze organisatie gecertificeerd zijn handboek 4.0 zodat we dan een accurater beeld kunnen schetsen van hun uitgevoerd maatregelen.

**Gemeenschappelijke geformuleerde maatregelen**
Groene waterstof in actiewagens
Vervanging / aankoop elektrische/ hybride voertuigen en materieel
Inkoop Biobrandstoffen
Inkoop groene elektra
Plaatsing van zonnepanelen

**Samenvatting van de maatregelenlijst/ scorelijst van SKAO**
Van 2 sectorgenoten is geen ingevulde maatregellijst gevonden
Visscher Traffic staat op nummer 1 met de geïmplementeerd maatregelen en heeft als enige 2 eigen maatregelen geïmplementeerd volgens de SKAO lijst

**Wettelijke verplichtingen m.b.t. broeikasgasemissies $CO_2$-reductie**
Hieronder staat de belangrijkste wetgeving m.b.t. $CO_2$-reductie

**Klimaatwet**
"Teneinde deze doelstelling voor 2050 te bereiken streven Onze Ministers die het aangaat naar een reductie van de e missies van broeikasgassen van 55% ten opzichte van 1990 in 2030 en een volledige $CO_2$-neutral elektriciteitsproductie in 2050."

**Samenvatting wettelijke reductiedoelstellingen t.o.v. uitgevoerde doelstellingen m.b.t $CO_2$-reductie**
Geen enkele van de geselecteerde sectorgenoten heeft de reductie-doelstellingen gerelateerd aan de wetgeving.
Visscher Traffic heeft zijn $CO_2$-reductiedoelstellingen gerelateerd aan de klimaatwet.

**Middenmotor**
Visscher Traffic heeft als positioneert zich als middenmotor, reductie doelstellingen gelijkwaardig met de geïnventariseerde sectorgenoten.

# 4 Kwantitatieve reductie doelstellingen finale energieverbruik

In voorgaande jaren hebben we geen reductiedoelstelling afgesproken voor de reductie van het energieverbruik. Doordat we nu gecertificeerd willen worden voor $CO_2$-prestatieladder handboek 4.0 hebben we reductiedoelstellingen m.b.t. het energieverbruik gedefinieerd.

Ons energieverbruik is gerelateerd aan de verbruiken. Ons grootste energieverbruik wordt veroorzaakt door het gebruik van fossiele diesel en het gebruik benzine 95. Indien we beide brandstoffen kunnen vervangen door Bio-varianten zal het energieverbruik automatisch gereduceerd worden omdat beide een lagere energiewaarde hebben dan de fossiele variant.

**Overzicht 3: energiewaarde fossiele brandstoffen t.o.v. biobrandstoffen**

| | | | Energiewaarde bij 50% vervanging door Biobrandstoffen bij het huidige verbruik | | Energiewaarde bij 100% van de huidige hoeveelheid in MJ |
|---|---|---|---|---|---|
| **Brandstof** | **Energiewaarde MJ/liter** | **Huidige verbruik liters** | **MJ** | **MJ totaal** | **MJ Totaal** |
| Fossiele diesel / B07 | 35,90 | 206734 | 3.710.867,94 | 7.281.157,04 | |
| Biodiesel (HVO-100) | 34,54 | - | 3.570.289,10 | | 7.140.578,20 |
| Fossiele benzine (95 / E10) | 31,31 | 27289 | 427.215.87 | 735.722,76 | |
| Benzine E85 | 22,61 | - | 308.506,89 | | 617.013,79 |

Uit het overzicht energiewaarde blijkt dat indien we de grootste energieverbruikers: Diesel B07 en Benzine E5 Vervangen door Bio-varianten we kunnen besparen op ons finale energieverbruik.

**Reductiedoelstelling in absolute MJ-waarden**
2,5% energiereductie in 2028 t.o.v. 2025

## 4-1 Subdoelstellingen

Subdoelstelling 1 Verlaging van de brandstofgebruik door het toepassen van het nieuwe rijden
Subdoelstelling 2 Vervanging van brandstof aangedreven voertuigen door elektrische en/of waterstofvarianten
Subdoelstelling 3 Verlaging van het gebruik van fossiele brandstoffen door gebruik van Biobrandstoffen

# 5 Sectorgenoten

In de bijlage de sectorgenoten met de reductiedoelstellingen voor het finale energieverbruik als de uitgevoerde maatregelen.

**Samenvatting doelstellingen**
Niet alle sectorgenoten zijn al gecertificeerd voor de $CO_2$-prestatieladder norm 4.0.
Voor die organisatie die nog niet gecertificeerd zijn voor handboek 4.0 hebben we helaas geen doelstellingen en maatregelen m.b.t. het energieverbruik.
Vanaf januari 2027 zullen deze organisatie gecertificeerd zijn handboek 4.0 zodat we dan een accurater beeld kunnen schetsen van hun uitgevoerd maatregelen.

De sectorgenoten die wel een energie doelstellingen hebben geformuleerd hebben deze gerelateerd aan de diverse scope 1 & 2.
Visscher Traffic heeft een absolute reductiedoelstelling gedefinieerd niet gerelateerd aan de diverse scopes .

**Wettelijke verplichtingen m.b.t. energie-reductie**
Hieronder staat de belangrijkste wetgeving m.b.t. energie-reductie

**RED III (Richtlijn (EU) 2023/2413)**
**Vervoer**: minstens 29% hernieuwbare energie in 2030, waarvan 5,5% afkomstig moet zijn van geavanceerde biobrandstoffen en minstens 1% van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zoals waterstof en synthetische brandstoffen.

**Samenvatting wettelijke reductiedoelstellingen t.o.v. uitgevoerde doelstellingen m.b.t energie-reductie**
Geen enkele van de geselecteerde sectorgenoten heeft de reductie-doelstellingen gerelateerd aan de wetgeving.
Visscher Traffic heeft zijn $CO_2$-reductiedoelstellingen gerelateerd aan de RED III.

**Middenmotor**
Visscher Traffic heeft zich gepositioneerd als middenmotor, omdat er te weinig vergelijkingsmateriaal, sectorgenoten zijn die al volgens de vernieuwde $CO_2$-prestatieladder gecertificeerd zijn.

# 6 (Voorbereidende) maatregelen

De uitgevoerde maatregelen van voorgaande jaren hebben we in het kansen & reductie opgesomd voor de reductie van $CO_2$-emissies.

Het kansen & reductie schema is gewijzigd en voldoet nu aan de nieuwe $CO_2$-prestatieladder 4.0. In dit gewijzigde schema zijn de uitgevoerde als toekomstige maatregelen m.b.t. de $CO_2$ en energie-reductie opgesomd met een verantwoordelijke en een streefdatum.
Indien de opgesomde maatregelen reeds zijn uitgevoerd en in gang zijn gezet, zijn de acties in de actuele status kort verwoordt per uitgevoerd jaar.

# 7 Voortgangsverslag

De voortgang van de "oude" norm handboek is opgenomen in hoofdstuk 2.

De voortgang van het huidige plan van aanpak (evaluatie m.b.t. de behaalde reductie resultaten, voor zowel de energie als de broeikasgassen o.a. $CO_2$-reductie) van nog niet geëvalueerd worden omdat dit plan het 1ste plan van de vernieuwde $CO_2$-prestatieladder.

Bijlage 1 SECTORGENOTEN
Inventarisatie reductiedoelstellingen, eigen maatregelen, de SKAO maatregelenlijst en tot welke rol de organisatie zich positioneert t.o.v. de sectorgenoten.

Bijlage 2 KANSEN & REDUCTIESCHEMA
Dit is een overzicht van de planning van de acties/ maatregelen en verantwoordelijken.