

**ENERGIE-BEOORDELING**

**HOLDING L'ORTYE B.V.**

**2022**

**T.b.v. CO<sub>2</sub>-Prestatieladder (3.B.1)**



**L'Ortye**



Holding L'Ortye B.V. (14044763)

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
Revisieoverzicht.....	3
1. Inleiding .....	4
2. Energiebeoordeling .....	4
2.1 Reductiemogelijkheden scope 1 (directe emissies) .....	4
3. Reductiemogelijkheden scope 2 (indirecte emissies) en zakelijk reizen.....	12
4. Overzicht reductiedoelstellingen .....	14
4.1 Reductiedoelstelling .....	14
4.2 Evaluatie 2022 .....	14
4.3 Doelstellingen 2020-2025.....	15
5. Plan van Aanpak .....	19
6. Bijlagen .....	22

## Revisieoverzicht

In onderstaand overzicht wordt per wijziging van dit document de datum van de versie aangegeven en wordt toegelicht welke wijzigingen zijn doorgevoerd.

Bij elke versie zal het versienummer van het document worden opgehoogd (1.0, 2.0, 3.0).

Conceptversies worden aangeduid met .punt versies (0.1, 0.2, 1.1, 1.2).

Alleen de definitieve volgende versie (1.0, 2.0) wordt formeel vrijgegeven. Alle wijzigingen ten opzichte van de vorige geaccordeerde versie worden dan goedgekeurd.

Versie	Datum	Wijziging
<b>1.0</b>	December 2015	Energie auditverslag 2014 opgesteld
<b>1.1</b>	Maart 2016	Aangepast naar aanleiding van externe audit en interne audit. Doelstellingen geformuleerd.
<b>2.0</b>	6 April 2016	Toevoeging bijlagen met Energieverbruikers en toelichting op diepgang energiebeoordeling in paragraaf 2.1.
<b>2.1</b>	December 2016	Concept energiebeoordeling 2015 opgesteld.
<b>2.2</b>	8 januari 2017	Besproken nav interne beoordeling
<b>3.0</b>	25 januari 2017	Definitieve versie over 2015
<b>4.0</b>	20 september 2017	Bijgewerkt naar aanleiding van emissie rapportage 2016
<b>4.3</b>	31 mei 2018	Concept energiebeoordeling 2017 opgesteld
<b>5.0</b>	18 juni	Definitieve energiebeoordeling 2017 opgesteld na overleg met directie en betrokkenen.
<b>5.3</b>	15 april 2019	Concept energiebeoordeling 2018 opgesteld
<b>5.4</b>	19 juni 2019	Concept energiebeoordeling 2018 aangepast naar aanleiding van interne audit.
<b>6.0</b>	4-juli-2019	Definitieve energiebeoordeling 2018
<b>7.0</b>	24 maart 2020	Definitieve energiebeoordeling 2019
<b>8.0</b>	19 april 2021	Definitieve energiebeoordeling 2020
<b>9.0</b>	23 april 2021	Aangepaste energiebeoordeling 2020 n.a.v. interne audit
<b>10</b>	16 april 2022	Definitieve energiebeoordeling 2021
<b>11</b>	9 mei 2023	Definitieve energiebeoordeling 2022
<b>12</b>	20 november 2023	Aangepaste energiebeoordeling 2022 n.a.v. externe audit

## 1. Inleiding

L'Ortye B.V. hecht grote waarde aan duurzaamheid en het milieu. Daarom zijn de kwantitatieve en kwalitatieve reductiedoelstellingen van L'Ortye in kaart gebracht.

Het reduceren van de CO<sub>2</sub>-emissie is van groot belang voor de leefbaarheid van de aarde en het milieubeleid van L'Ortye. In dit energie-audit verslag worden reductiemaatregelen inclusief doelstellingen weergegeven en toegelicht om de CO<sub>2</sub>-emissie te reduceren binnen de organisatie.

L'Ortye zal in relatie tot de doelstellingen haar CO<sub>2</sub>-emissie op de volgende onderdelen reduceren:

- Brandstofverbruik wagenpark;
- Brandstofverbruik materieel;
- Gasverbruik;
- Elektriciteitsverbruik.

Jaarlijks zullen door de energiebeoordelingen de resultaten, ontwikkelingen en mogelijkheden ten aanzien van energieverbruik reductie worden beoordeeld.

Dit document heeft betrekking op invalshoek A (2.A.3) en invalshoek B (Reductie) zoals staat beschreven in het 'handboek CO<sub>2</sub>-prestatieladder.' L'Ortye heeft haar ambities op het gebied van milieuzorg structureel vastgelegd door middel van certificering voor ISO 14001 en de CO<sub>2</sub>-prestatieladder. Voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder zal worden voldaan aan de eisen met betrekking tot prestatieniveau 3. Beide systemen borgen een gestructureerde aanpak van verbeteringen in de milieuzorg en de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies.

In deze rapportage wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het jaar 2021 vergeleken met het basisjaar 2020. Tevens zal per reductiedoelstelling een tussentijdse status worden weergegeven en worden indien mogelijk en/of noodzakelijk de reductiedoelstellingen bijgesteld.

## 2. Energiebeoordeling

De energiebeoordeling is opgebouwd uit:

- a) een analyse op hoofdlijnen van het huidige en historische energieverbruik en
- b) een meer gedetailleerde analyse voor het identificeren van de installaties, machines, voertuigen of processen die een significante invloed op het energieverbruik hebben en
- c) het identificeren, vastleggen van prioriteiten en documenteren van kansen voor verbetering van de energieprestatie.

### 2.1 Reductiemogelijkheden scope 1 (directe emissies)

Scope	Categorie	CO <sub>2</sub> -emissie 2022		CO <sub>2</sub> -emissie 2020	
		(ton)	(%)	(ton)	(%)
1	Gasverbruik	29,27	0,81%	42,69	1,14%
	Wagenpark	2928,03	80,63%	2963,68	79,28%
	Materieel	673,95	18,56%	731,74	19,58%
	Airco en Koeling	0,00	0,00%	0,00	0,00%
	<b>Totaal scope 1</b>	<b>3.631,25</b>	<b>100,00%</b>	<b>3.738,11</b>	<b>100,00%</b>

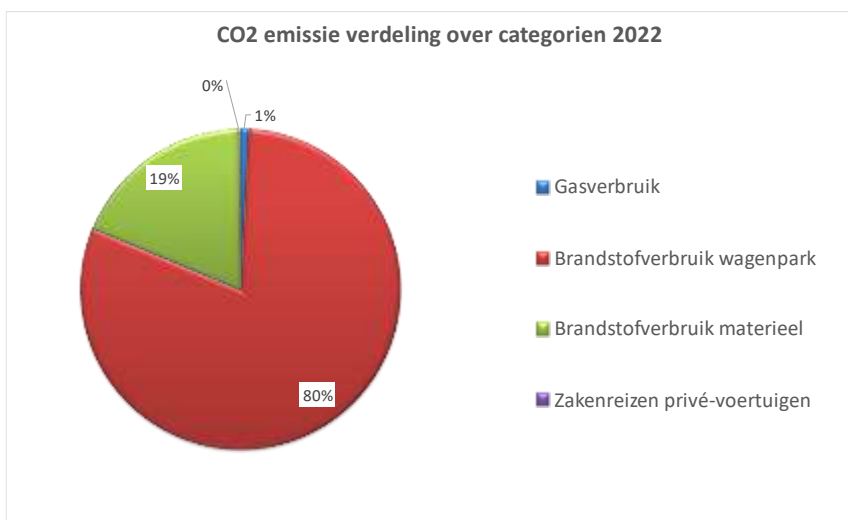
Tabel 1 Scope 1 emissie 2022 t.o.v. 2020

### 2.1.1 Brandstofverbruik wagenpark en materieel

Het wagenpark en het materieel van L'Ortye is verantwoordelijk voor 98,95% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de organisatie (99,19% van de totale scope 1 emissie van de organisatie). Deze verhoudingen zijn al enkele jaren stabiel (98,4% in 2021, 98,52% in 2020, 98,57% in 2019 en 98,66% in 2018 ). Door de inkoop van duurzaam opgewekte gecertificeerde groene windkrachtenergie (ingående op 1-1-2017) bestaat vrijwel de volledige emissie uit scope 1 emissie.

Binnen de scope 1 emissie zijn het wagenpark en het materieel respectievelijk verantwoordelijk voor 80,63% en 18,56% van de CO<sub>2</sub> uitstoot. Deze verhouding is ook nagenoeg ongewijzigd gebleven ten opzichte van het basisjaar 2020. Deze emissie is inclusief de uitstoot ten gevolge van het AdBlue verbruik (verbruik van AdBlue is positief voor onder andere fijnstof emissie, maar veroorzaakt wel CO<sub>2</sub> emissie).

Ten behoeve van deze energie beoordeling zijn de significante verbruikers geïnventariseerd. Deze zijn opgenomen in de bijlagen. Daarbij zijn de verbruiken aangegeven op basis van bemetering op basis van feitelijke verreden kilometers en getankte hoeveelheden brandstof. Maatregelen gericht op de reductie van dit verbruik zijn in dit document verder beschreven.



Figuur 1 CO<sub>2</sub> emissie verdeling per categorie

## 2.1.2 Analyse Wagenpark

De ontwikkeling van het brandstofverbruik door het wagenpark (exclusief holding) is in onderstaande grafieken weergegeven.



Het verbruik is met ruim 22.000 liter (2,39%) gedaald in 2022 ten opzichte van het voorgaande jaar 2021. Het totale jaarverbruik van 2022 is daarmee ten opzichte van het basisjaar 2020 met 9813 liter diesel gedaald (1,08%).

In bijlage A is een meer gedetailleerd overzicht van de individuele (vracht)voertuigen opgenomen. Bij de verdere analyse van het brandstofverbruik van het wagenpark worden de in bijlage A opgenomen voertuigen betrokken. Ingehuurde voertuigen worden daarbij niet meegenomen in de analyse.

**Het gemiddelde verbruik van de vrachtvoertuigen is in 2022 ten opzichte van 2021 gedaald met 0.68%.**

Overzicht gebruik	2022				2021			
	Km's	Liters	Verbruik l/1000km	Vershil in verbruik vorige ja	Km's	Liters	Verbruik l/1000km	Vershil in verbruik vorige ja
Totaal Containerauto 4x2	297.099	85.449	287,61	0,7%	302.062	86.239	285,50	-5,9%
Totaal Containerauto 6x2	424.821	123.100	289,77	-4,5%	372.776	113.157	303,55	4,2%
Totaal Containerauto 6x4/8x4	104.683	36.898	352,47	-5,5%	139.745	52.111	372,90	-18,6%
Totaal Huisvuilauto	202.233	80.204	396,59	0,5%	199.778	78.859	394,73	-2,1%
Totaal Kippers 8x4	41.180	28.501	692,10	10,8%	42.219	26.368	624,56	16,1%
Totaal Kippers 10x4/10x8	234.528	132.808	566,28	-1,0%	245.470	140.338	571,71	9,4%
Totaal Kraanauto 6x2/6x4	206.241	81.600	395,65	1,8%	221.858	86.188	388,48	-8,4%
Totaal Trekker 4x2/6x2	980.972	316.486	322,63	0,8%	1.015.851	325.016	319,94	-0,9%
<b>EINDTOTAAL:</b>	<b>2.491.757</b>	<b>885.047</b>	<b>355,19</b>	<b>-0,68%</b>	<b>2.539.759</b>	<b>908.275</b>	<b>357,62</b>	<b>-1,71%</b>

Het aantal afgelegde kilometers is gedaald met 48.002 km's (1.89%) ten opzichte van 2021. De daling in de verbruikte hoeveelheid brandstof was 23.228 liter 2,56%. Er is dus sprake van een afname van het brandstofverbruik per gereden km (0,68%)

Nadere analyse van het afgelegde aantal kilometers per voertuigcategorie laat de volgende resultaten zien:

- De categorie Trekker 4x2/6x2, verantwoordelijk voor het grootste aandeel van het brandstofverbruik, laat een stijging van 0,8% zien (na een daling van 0.9% in 2021).
- De categorie Containerauto 6x4/8x4 laat wederom een grote reductie van 5,5% zien.

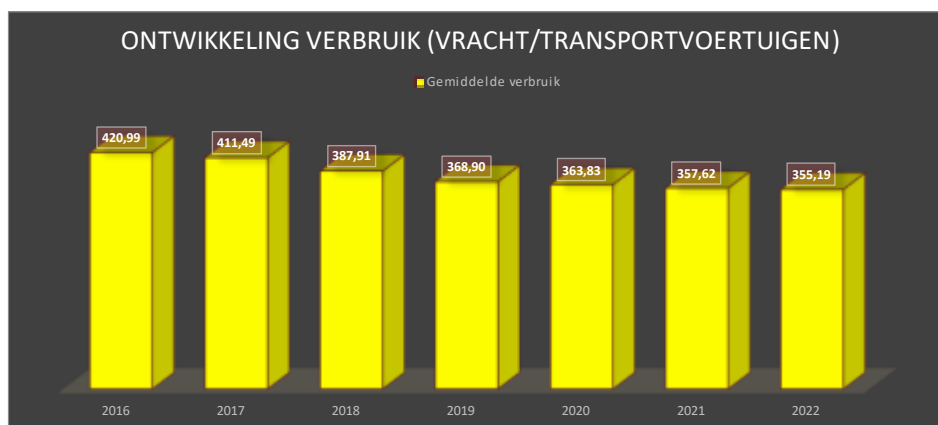
- De categorie Containerauto 6x2 laat een reductie van 4,5% zien, na een stijging van 4,2% in 2021
- Categorieën waarvan het verbruik in 2022 ten opzichte van 2021 is gestegen zijn Kippers 8x4 (10,8%), en de Kraanauto 6x2/6x4 (1,8%).

In onderstaand overzicht worden de gemiddelde verbruiken per categorie over de afgelopen jaren aangegeven.

Overzicht gebruik	2022			2021			2020			2019		
	Km's	Liters	Verbruik l/1000km	Km's	Liters	Verbruik l/1000km	Km's	Liters	Verbruik l/1000km	Km's	Liters	Verbruik l/1000km
Totaal Containerauto 4x2	297.099	85.449	287,61	302.062	86.239	285,50	289.605	87.892	303,49	299.312	82.824	299,77
Totaal Containerauto 6x2	424.821	123.100	289,77	372.776	113.157	303,55	423.098	123.235	291,27	401.283	131.678	328,14
Totaal Containerauto 6x4/8x4	104.683	36.898	352,47	139.745	52.111	372,90	153.829	70.493	458,26	162.780	60.971	374,56
Totaal Huissvuilauto	202.233	80.204	396,59	199.778	78.859	394,73	213.034	85.927	403,35	227.472	97.151	427,09
Totaal Kippers 8x4	41.180	28.501	692,10	42.219	26.368	624,56	46.709	25.124	537,88	52.550	30.974	589,41
Totaal Kippers 10x4/10xll	234.528	132.808	566,28	245.470	140.338	571,71	256.218	133.931	522,72	168.975	106.344	629,35
Totaal Kraanauto 6x2/6x4	206.241	81.600	395,65	221.858	86.188	388,48	205.142	87.026	424,23	234.901	91.223	388,35
Totaal Trekker 4x2/6x2	980.972	316.486	322,63	1.015.951	325.016	319,94	878.781	283.719	322,85	947.456	312.248	329,56
<b>EINDTOTAAL:</b>	<b>2.491.757</b>	<b>885.047</b>	<b>355,19</b>	<b>2.539.759</b>	<b>908.275</b>	<b>357,62</b>	<b>2.466.416</b>	<b>897.348</b>	<b>363,83</b>	<b>2.494.729</b>	<b>920.314</b>	<b>368,90</b>

Het overall verbruik is gedaald naar 355 liter/1000km.

De afgelopen jaren is sprake van een structurele daling van het overall gemiddelde verbruik.



### 2.1.3 Analyse Materieel

De ontwikkeling in het verbruik door Materieel (in liters) is in onderstaande grafieken weergegeven.



Het verbruik van brandstof door Materieel is in 2022 gedaald met 32.499 liter. Nadere analyse van het verbruik per afdeling/locatie wijst uit dat de daling in 2022 ten opzichte van 2021 het saldo is van:

- daling van het verbruik in Haven Stein: 18.017 liter (-61,7%)
- daling van het verbruik van transportbedrijf: 4.998 liters (-18,1%)
- daling van het verbruik in Haven Maastricht: 4.112 liter (-17,7%).
- daling van het verbruik in de groeve: 5.372 liters (-3,7%)



De daling van het verbruik van het materieel per locatie is het saldo van verschuivingen in materieel en inzet daarvan (zie bijlage B). Vervangingsinvesteringen hebben geleid tot vermindering in het verbruik.



## 2.2 Status Reductie maatregelen Scope 1

Door te focussen op scope 1 emissie ten gevolge van brandstofverbruik van wagenpark en materieel is de grootste bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-reductie te behalen. Om het brandstofverbruik te reduceren zijn een groot aantal reductiemaatregelen toepasbaar (zie paragraaf 2.2.1 t/m 2.2.7).

### 2.2.1 Het Nieuwe Rijden & Het Nieuwe Draaien

Het opleiden en trainen van de medewerkers in de aspecten van veilig en bewust omgaan met het voertuig en materieel zal leiden tot een verlaging van het brandstofverbruik.

Voor voertuigen zoals personenauto's of bedrijfsvoertuigen is de training "het nieuwe rijden" ontwikkeld. Een dergelijke opleiding is ook ontwikkeld voor het werken met materieel "het nieuwe draaien". Deze trainingen geven niet alleen reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot maar tevens een directe kostenbesparing. Een belangrijk onderdeel van het geheel is de betrokkenheid van de medewerkers. Door middel van bijeenkomsten en intern overleg wordt de betrokkenheid bij de medewerkers periodiek gestimuleerd.

Deze trainingen zijn onderdeel van het reguliere opleidingstraject.

### 2.2.2 Optimaliseren logistiek

Door continue optimalisatie van de logistieke planning met leveranciers en onderaannemers is het mogelijk om het aantal transportkilometers te reduceren. Daarbij is het van belang om duidelijk en helder samen te werken met de leveranciers en onderaannemers. Ook de inzet van werknemers, leveranciers en onderaannemers die dicht bij de projectlocaties zijn gelegen dragen bij aan het reduceren van de transportbewegingen en tegelijkertijd het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Als laatste wordt ook volop aandacht besteed aan het optimaliseren van rittencombinaties voor onze klanten om zodoende zo min mogelijk "lege" kilometers te rijden en de prestatie (=output) per gereden kilometer (=input) te vergroten.

Op de afdeling planning beschikt men over moderne routeplanningssoftware die het mogelijk maakt om opdrachten zo optimaal mogelijk te combineren zodat onnodige kilometers (en dus brandstof) wordt voorkomen. Vaste ritten staan in het systeem en losse orders worden zoveel mogelijk gecombineerd. Periodiek vindt een analyse plaats. Dit heeft al geleid tot specifieke acties (depots).

### 2.2.3 Stationering vrachtwagens op laad- en losplaatsen

Om onnodige vrachtwagenkilometers te voorkomen worden bij meerdaagse werkzaamheden, indien mogelijk, vrachtwagens gestationeerd op de laad- of loslocaties. Voor woon-werkverkeer kan, in die situatie, gebruik worden gemaakt van carpoolen.

### 2.2.4 Boordcomputers

In de loop van 2016 is rijstijl analyse software toegepast waarmee ook het verbruik van chauffeurs gemonitord kan worden. Sinds 2017 worden de periodieke rapportages teruggekoppeld aan de chauffeurs zodat meer inzicht ontstaat in hun rij-prestaties. Dit pakket wordt toegepast op het vrachtwagen park. Voor de implementatie is een projectgroep samengesteld (Hoofd Logistiek, Planning en Projectleider). Ervaringen van andere gebruikers duiden op een besparingspotentieel tot 5%.

De rijstijl software is in 2018 geëvalueerd en er is gebleken dat een update/upgrade van de software vereist is om robuuste en betrouwbare stuurinformatie te leveren. Deze update/upgrade was gepland voor eind 2018. Vanwege de invoering van een nieuw ERP systeem, dat de nodige tijd en capaciteit in beslag neemt, is de verdere invoering van de rijstijl software doorgeschoven naar 2020. In 2021 is het gebruik van de boordcomputers in combinatie met rijstijl software (Ecodrive) weer opgepakt. Inmiddels levert deze software

inzicht en stuurinformatie op en worden de resultaten teruggekoppeld en besproken met chauffeurs om de brandstofbesparing en duurzaam rijgedrag verder te stimuleren.

Het materieel in de groeve kan via online software gemonitord worden. Actuele posities en bewegingen zijn traceerbaar (obv GPS apparatuur). Ook zijn rapportage beschikbaar van stationaire draaitijden die mogelijk verkort kunnen worden door machines uit te schakelen.

### 2.2.5 Periodiek controleren bandenspanning

Periodiek wordt de bandenspanning van de vrachtwagens en het materieel gemeten en vastgelegd. Te lage bandenspanning wordt gecorrigeerd. Een te lage bandenspanning leidt immers tot verhoogd brandstofverbruik.

### 2.2.6 Gebruiken additieven

Het gebruiken van additieven kan ervoor zorgen dat het brandstofverbruik van de vrachtwagens wordt gereduceerd. Hieronder staan enkele voorbeelden van additieven uitgelegd die toepasbaar zijn.

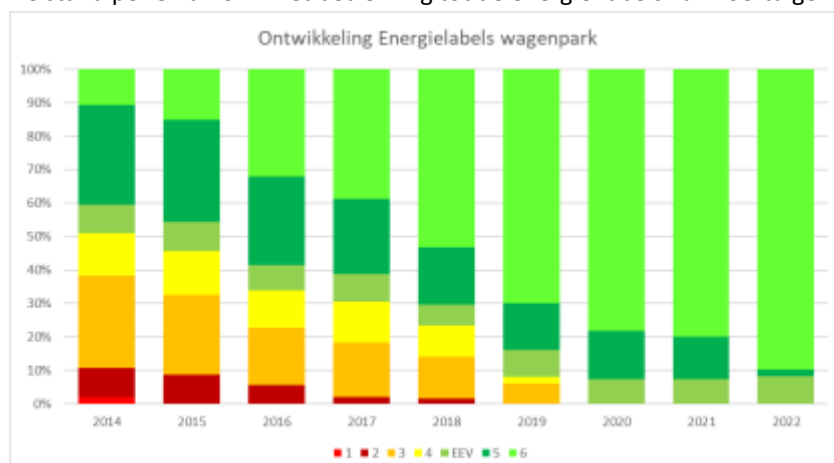
- Interflon: dit additief wordt aan motorolie toegevoegd om de smeereigenschappen te verbeteren en dus brandstof te besparen. Tevens wordt het toegevoegd aan smeerolie van tandwielkasten, versnellingsbakken, hydraulische systemen e.d. om wrijvingsweerstand te verminderen.
- Ad Blue: dit additief wordt aan de brandstof toegevoegd om de kwaliteit van de emissie (minder NOx) te verbeteren. Het is dus géén brandstof besparend additief. Vanaf Euro 5 motoren is de toevoeging van dit additief verplicht.
- Centron/X-bee: dit additief wordt toegevoegd aan de dieselbrandstof waardoor meer vermogen wordt opgewekt. Dit extra vermogen leidt tot minder verbruik per uur of kilometer.
- Duurzame brandstoffen: er komen steeds meer brandstoffen op de markt die kunnen leiden tot lagere CO<sub>2</sub> emissie. Mogelijkheden zijn GTL (Gas-to-Liquid) diesels of HVO diesel (diesel vervaardigd uit gerecycled plantaardige oliën uit de voedingsindustrie). In 2017 is 20.821 liter GTL-diesel verbruikt in de haven.
- Naar de toekomst zal inzet van duurzame brandstoffen (bijvoorbeeld een HVO mix) worden onderzocht en stapsgewijs geïmplementeerd. De invoering daarvan wordt afhankelijk gesteld van de marktontwikkelingen en de vraag van opdrachtgevers.

### 2.2.7 Schonere/betere dieselmotoren

Vanaf 2014 worden alleen nog vrachtauto's die voorzien zijn van een Euro 6 motor aangeschaft.

In 2022 zijn wederom investeringen gedaan in moderne en zuinige voertuigen. Het effect van de verjonging en verduurzaming van het wagenpark zet steeds verder door. Vrijwel alle voertuigen zijn EURO6 voertuigen.

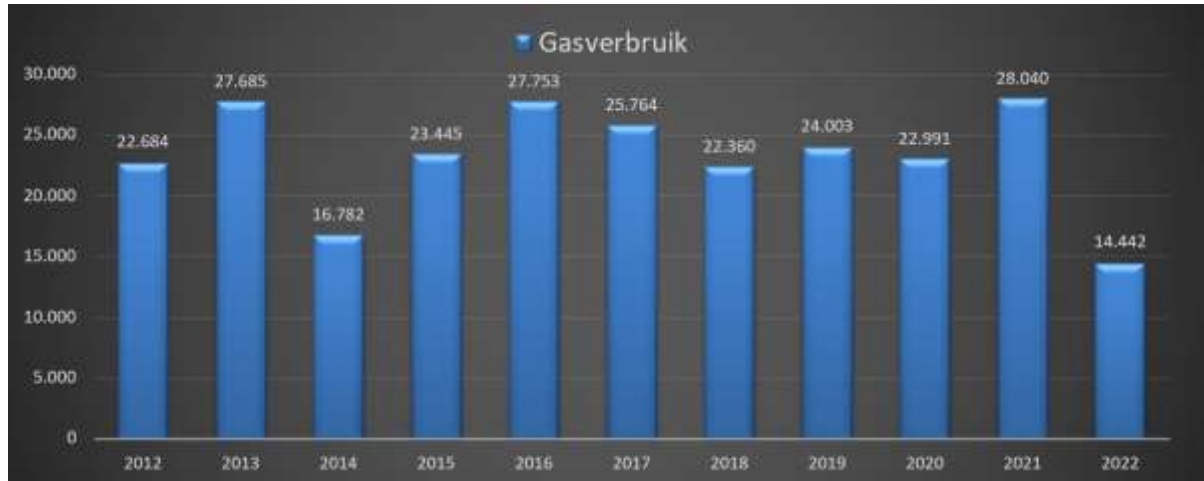
De stand per eind 2022 met betrekking tot de energie-labels van voertuigen was als volgt:



## 2.3 Gasverbruik

Het gasverbruik is in 2022 ten opzichte van 2021 sterk gedaald. Gezien het feit dat het gasverbruik een relatief laag aandeel heeft in de totale emissie (1,35%), wordt hierop niet verder ingezoomd.

Het verbruik in M<sup>3</sup> over de afgelopen jaren is als volgt weer te geven.



In 2022 is het pand deels verwarmd met elektrische verwarming. Dit is de belangrijkste oorzaak voor de halvering van het gasverbruik.

Reductiemogelijkheden liggen verder bij de bewustwording van de medewerkers.

Het gasverbruik kan gereduceerd worden door tijdschakelaars te plaatsen op het verwarmingssysteem. Op het kantoor en in de werkplaats wordt al gebruik gemaakt van deze tijdschakelaars. Zo wordt het pand alleen verwarmd tijdens kantooruren. Het bewustzijn van de medewerkers moet ervoor zorgen dat de airco en/of de verwarming niet onnodig aan wordt gezet. Zo kan de organisatie hierop besparen.

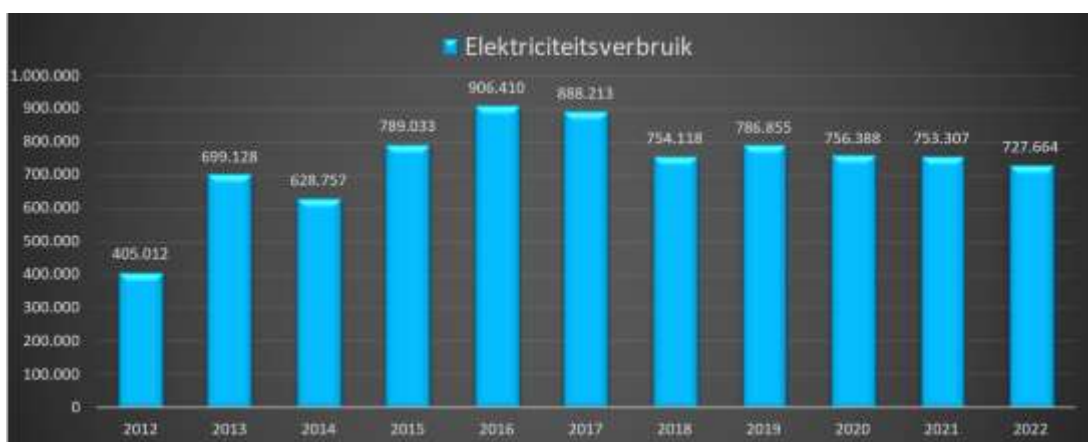
### 3. Reductiemogelijkheden scope 2 (indirecte emissies) en zakelijk reizen

Scope	Categorie	CO <sub>2</sub> -emissie 2022		CO <sub>2</sub> -emissie 2020	
		(ton)	(%)	(ton)	(%)
2	Elektriciteitsverbruik	0,00	0%	0,00	0%
Zakelijk reizen	Zakenreizen privé-auto	8,85	100,0%	12,65	79,28%
	Zakenreizen vliegtuig	0,00	0%	0,00	0%
	<b>Totaal scope 2 + zakelijk reizen</b>	<b>8,85</b>	<b>100,00%</b>	<b>12,65</b>	<b>100,00%</b>

Tabel 2 Scope 2 emissie en zakelijk reizen 2022 t.o.v. 2020

#### 3.1 Elektriciteitsverbruik

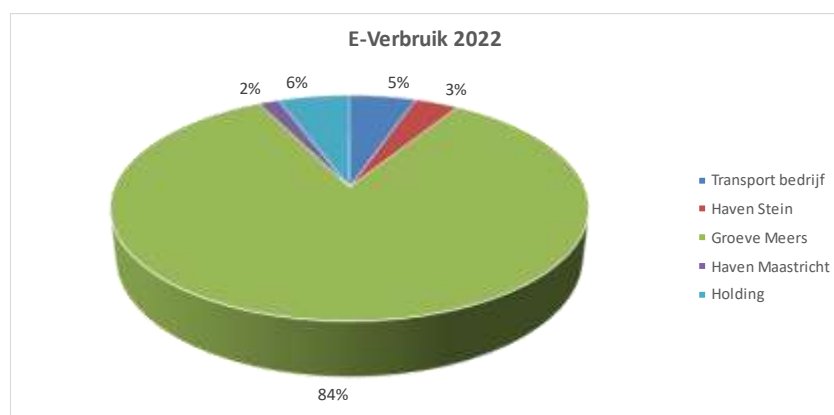
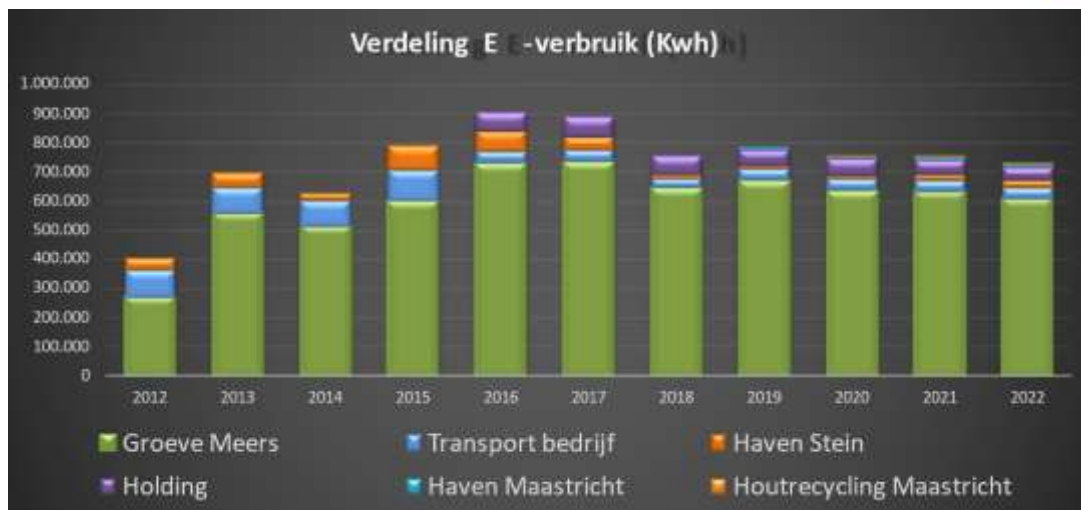
De ontwikkeling in het elektriciteitsverbruik van de laatste jaren is als volgt weer te geven.



Het elektriciteitsverbruik van L'Ortye had een aandeel van 11,3% in 2016 in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Door overschakeling naar groene stroom op 1 januari 2017 is de CO<sub>2</sub> emissie ten gevolge van het elektriciteitsverbruik gereduceerd tot 0. De verbruikte elektriciteit wordt in Nederland duurzaam opgewerkt door windmolens (WaarborgWind gecertificeerd door Stichting Milieukeur).

Ondanks dat deels elektrisch verwarmd wordt, is er geen sprake van een sterke toename van het verbruik.

Het elektriciteitsverbruik wordt met name veroorzaakt door de installatie in de Groeve in Meers (84% in 2022, net als in 2021). De zeef-, sorteer- en breekinstallatie wordt elektrisch aangedreven.



### 3.2 Zakenreizen privé

De zakenreizen met een privé auto veroorzaken minder dan 1% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de organisatie. Toch zijn er een aantal mogelijkheden om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Bij inzet van nieuwe (lease)auto's wordt waar mogelijk een elektrisch aangedreven voertuig ingezet. Ook bij brandstof aangedreven voertuigen kan rekening worden gehouden met het energie-label van de auto's. Verder kunnen collega's samen naar projecten of bijeenkomsten rijden in plaats van afzonderlijk. De invloed op de privé keuzes zijn vanuit de werkgever beperkt.

### 3.3 Zakenreizen vliegtuig

Vlieguren worden tot een minimum beperkt, in 2022 was geen sprake van vlieguren. De (reis)afstand tot de meeste relaties beperkt zich tot Nederland, aangezien L'Ortye een regionaal opererend bedrijf is.

## 4. Overzicht reductiedoelstellingen

### 4.1 Reductiedoelstelling

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven ten aanzien van de reductiedoelstellingen m.b.t. CO<sub>2</sub> van de in hoofdstuk 2 en 3 genoemde mogelijkheden. Hierin is tevens aangegeven welk aandeel de bedrijfsactiviteiten van L'Ortye in scope 1 en 2 en zakelijk reizen hebben in de totale uitstoot van CO<sub>2</sub> in tonnen.

### 4.2 Evaluatie 2022

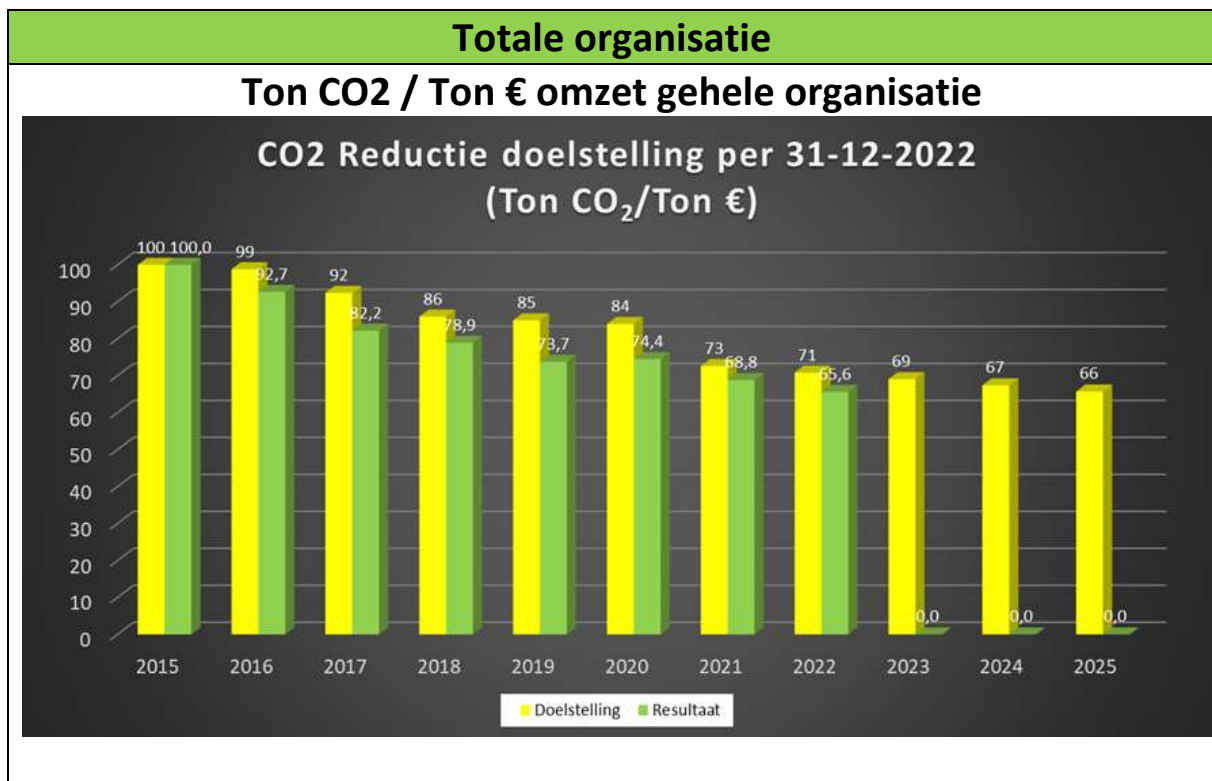
In 2020 is het basisjaar voor de CO<sub>2</sub> emissieberekening aangepast naar 2020 en zijn de doelstellingen geformuleerd tot 2025. De doelstellingen zijn beschreven in hoofdstuk 4.3.

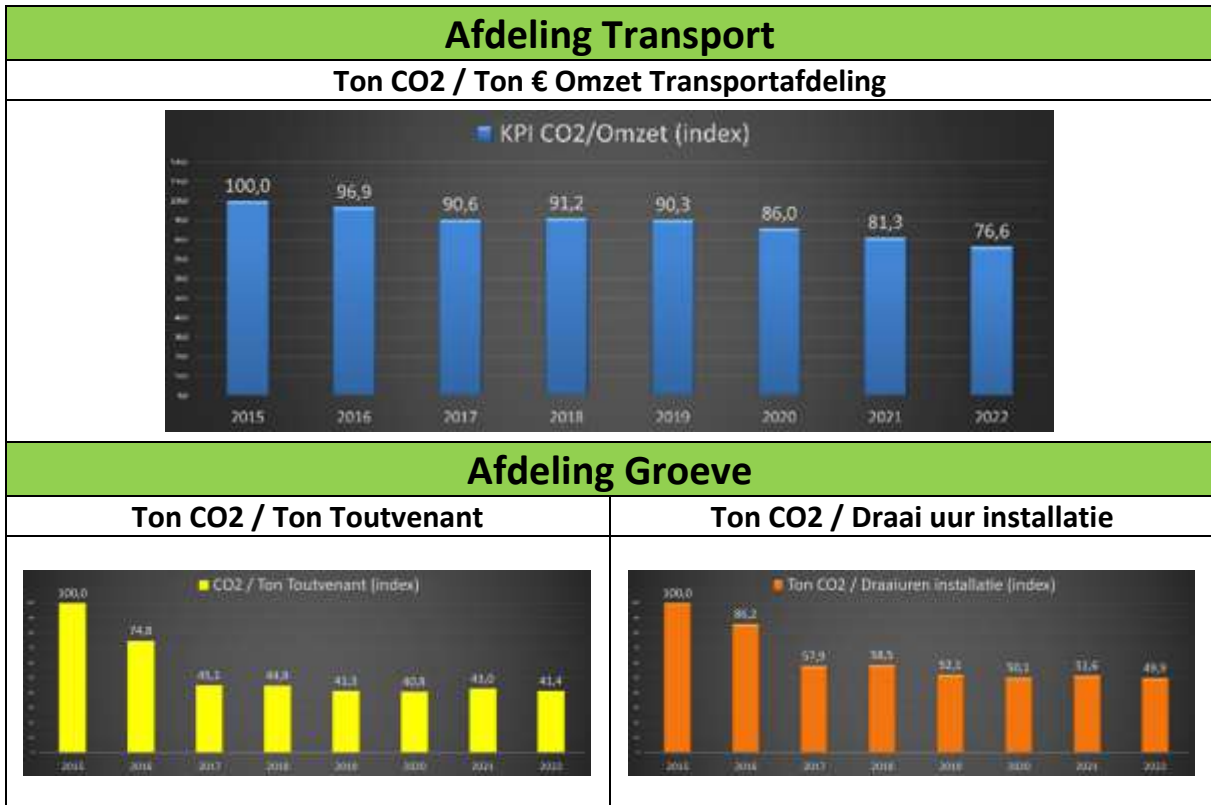
Na afsluiting van 2022 kan geconcludeerd worden dat L'Ortye ruim voor ligt op de te behalen doelstelling voor 2025.

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van de KPI's van het actuele rapportagejaar ten opzichte van het oorspronkelijke basisjaar 2015 weergegeven. Hieruit blijkt dat L'Ortye ruim voor ligt op de te behalen doelstelling voor 2025.

Voor de actuele doelstellingsperiode 2020-2025 is de CO<sub>2</sub> Index (Emissie/omzet of CO<sub>2</sub>/€) van 2020 (74,4) als referentiepunt gesteld (zie onderstaande grafiek).

**In relatie tot de omzet heeft L'Ortye de CO<sub>2</sub> emissie (scope 1 +2 en zakelijk reizen) in 2022 kunnen reduceren met 11,9% ten opzichte van 2020. (CO<sub>2</sub>-index van 74,4 gedaald naar 65,6).**





### 4.3 Doelstellingen 2020-2025

Onderstaande doelstellingen zijn gebaseerd op uitstoot van CO<sub>2</sub> in relatie tot omvang van de bedrijfsactiviteiten.

De volgende doelstellingen qua reductie zijn geformuleerd.

- Gasverbruik 0,5% per jaar
- Wagenpark 2,5% per jaar
- Materieel 2,5% per jaar
- Elektriciteit 0% per jaar
- Zakelijk reizen 0% per jaar

Bovenstaande doelstellingen leiden tot de volgende planning van de CO<sub>2</sub> uitstoot (op basis van emissies in 2020, bij gelijkblijvende omzet).

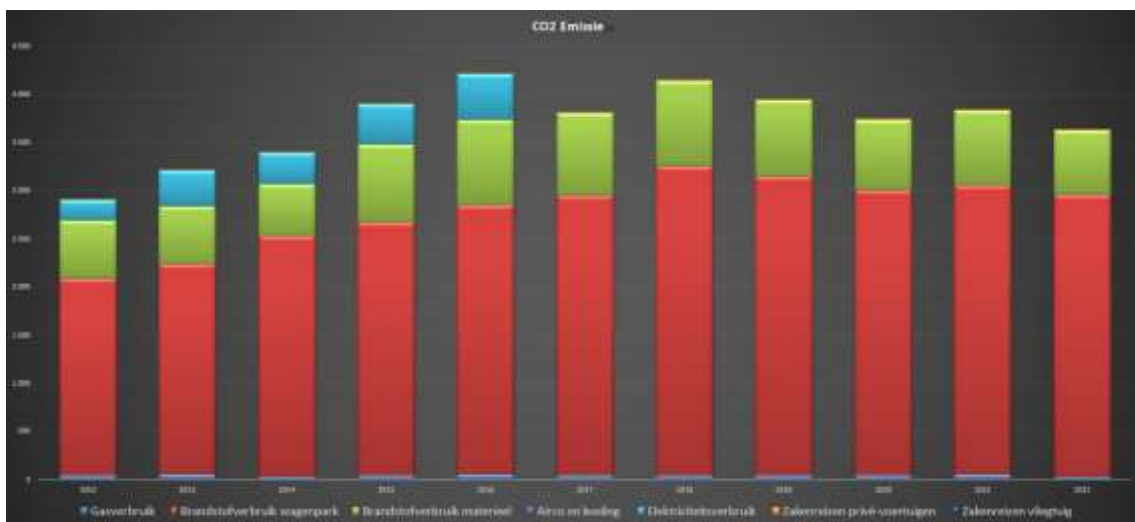
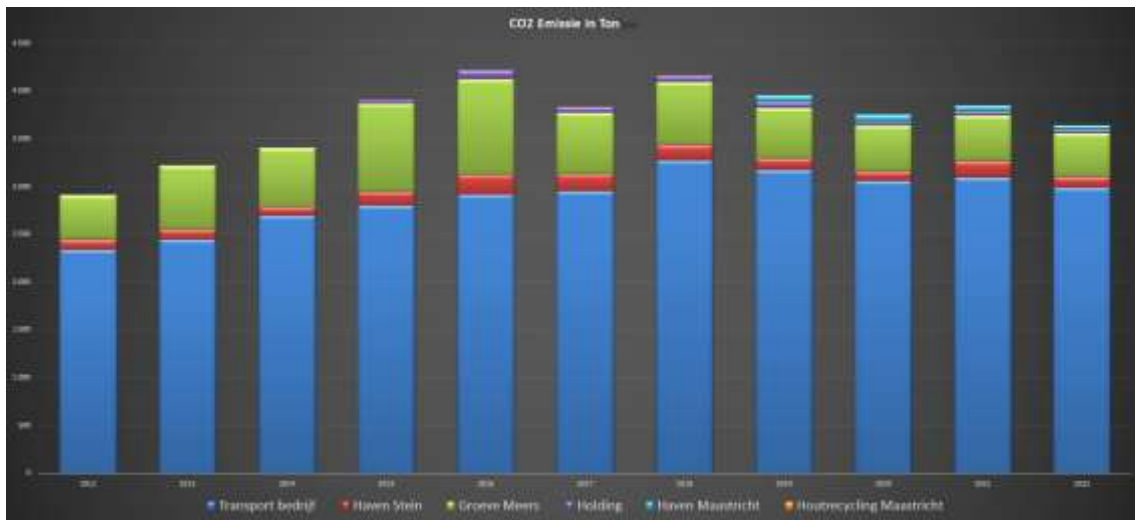
Scope	Categorie	2020	2021	2022	2023	2024	2025
		(ton)	(ton)	(ton)	(ton)	(ton)	(ton)
1	Gasverbruik	42,69	42,48	42,27	42,05	41,84	41,64
	Wagenpark	2963,68	2889,58	2817,34	2746,91	2678,24	2611,28
	Materieel	731,74	713,45	695,61	678,22	661,26	644,73
	Airco en Koeling	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>Totaal scope 1</b>	<b>3738,11</b>	<b>3645,51</b>	<b>3555,22</b>	<b>3467,18</b>	<b>3381,35</b>	<b>3297,65</b>
	Doelstelling t.o.v. 2022			-2,5%	-4,9%	-7,2%	-9,5%
2	Elektriciteitsverbruik	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>Totaal scope 2</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
	Doelstelling t.o.v. 2022			0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	Zakenreizen privé-auto	12,65	12,65	12,65	12,65	12,65	12,65
	Zakenreizen vliegtuig	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>Totaal scope 3</b>	<b>12,65</b>	<b>12,65</b>	<b>12,65</b>	<b>12,65</b>	<b>12,65</b>	<b>12,65</b>
	Doelstelling t.o.v. 2022			0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	<b>Totaal</b>	<b>3750,76</b>	<b>3658,16</b>	<b>3567,87</b>	<b>3479,83</b>	<b>3394,00</b>	<b>3310,30</b>
	CO <sub>2</sub> -index vanaf 2020	100	97,53%	95,12%	92,78%	90,49%	88,26%
	Relatieve index t.o.v. 2015	74,45	72,61%	70,82%	69,07%	67,37%	65,71%

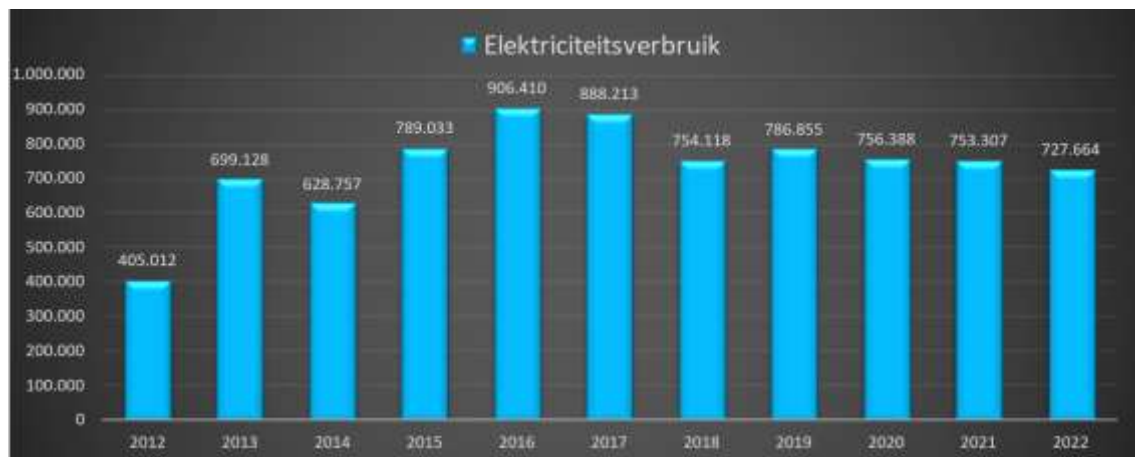
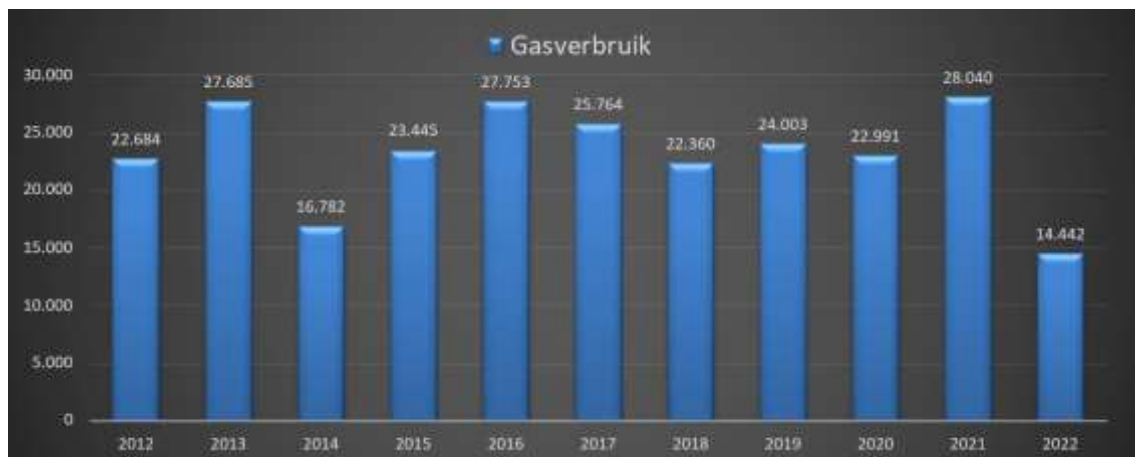
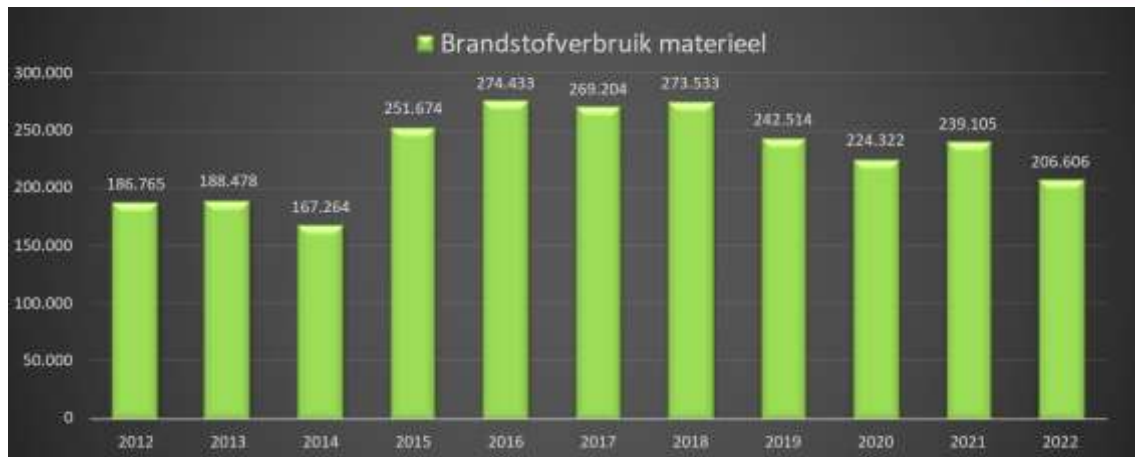
De scope 1 doelstelling voor 2025 is 11,8% reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot bij gelijkblijvende omzet/activiteiten.  
De scope 2 doelstelling voor 2025 is 0% reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot.  
De scope 3 doelstelling voor 2025 is 0% reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot.  
Overall (alle scopes) levert dit een reductiedoelstelling op van 11,7% in 2025 (bij gelijkblijvende omzet).

Binnen onze sector nemen wij (als relatieve positie) ten opzichte van onze sectorgenoten een middenmotor positie in.



Het historisch verloop van het energieverbruik wordt weergegeven in de volgende tabellen.



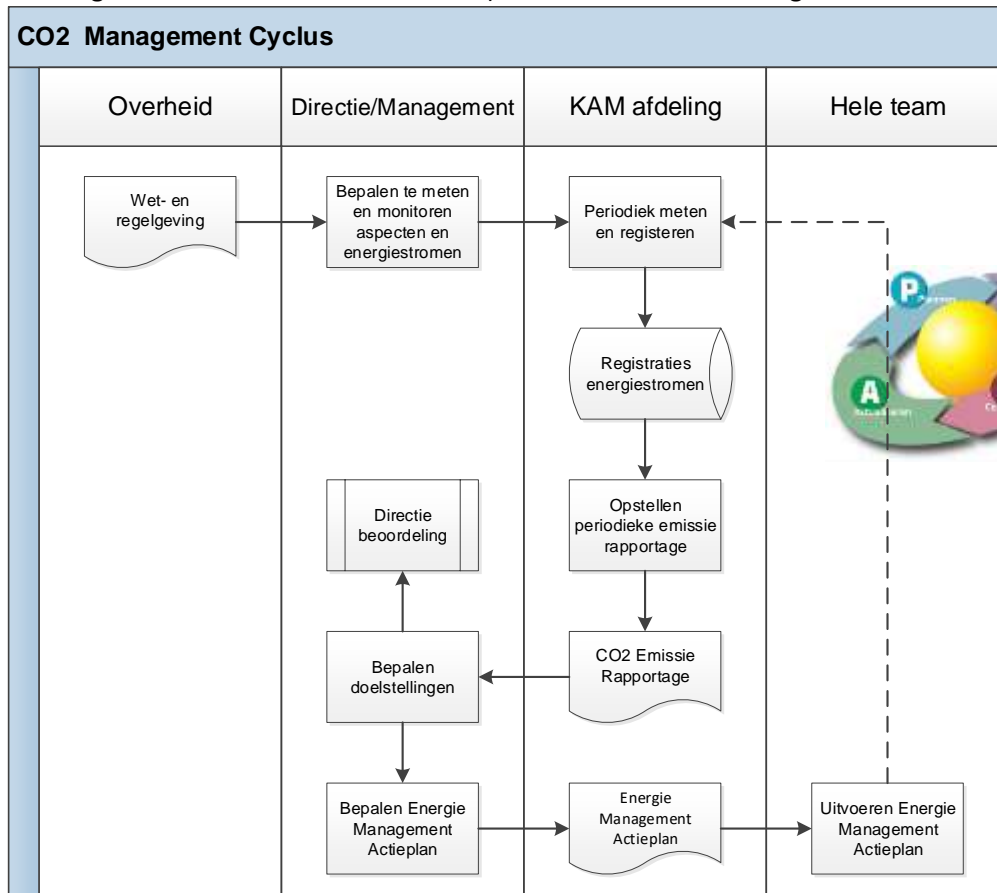


## 5. Plan van Aanpak

### 5.1 Energie management Actieplan conform NEN 50001

Dit hoofdstuk beschrijft het energiemangement proces. Het doel van het energie management proces is het monitoren, opvolgen en continu verbeteren van de energie-efficiëntie. Uiteindelijk draagt dit bij aan een beperking van de energiebehoefte en de vermindering van de CO<sub>2</sub> uitstoot van onze organisatie.

Het uitgangspunt van het energiemangement proces is de PDCA cyclus (Plan-Do-Check-Act of Planning-Doen-Controlleren-Actualiseren). Dit model ziet er als volgt uit:



Ieder jaar zal dit model doorlopen worden. De stappen zien er als volgt uit:

1. **Planning,** In eerste instantie worden de energieaspecten geïdentificeerd beoordeeld. Daarna worden doelstellingen en maatregelen bepaald.
2. **Doen,** De maatregelen worden ingevoerd.
3. **Controlleren,** De voortgang en resultaten worden geëvalueerd.
4. **Actualiseren** Op basis van voortgang en nieuwe ontwikkelingen wordt het beleid, de doelstellingen en de maatregelen waar nodig bijgesteld.

Het energie management proces is ingevoerd conform NEN-ISO 50001. Hieronder staat een overzicht van de eisen die de NEN-ISO 50001 (versie 2018) stelt aan een energiemangementsysteem. Tevens is in het overzicht aangegeven door middel van welke CO<sub>2</sub> Prestatieladder elementen wordt voldaan aan de eis.

	Eis ISO 50001	Onderdeel CO <sub>2</sub> Prestatieladder
	<b>Context van de organisatie</b>	
4.1	Inzicht in de organisatie en haar context	Conform ISO 9001 managementsysteem
4.2	Inzicht in de behoeften en verwachtingen van belanghebbenden	Conform ISO 9001 managementsysteem DOC 3C2 Communicatieplan CO <sub>2</sub>

	<b>Eis ISO 50001</b>	<b>Onderdeel CO<sub>2</sub> Prestatieladder</b>
4.3	Het toepassingsgebied van het energiemanagementsysteem vaststellen	DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse
4.4	Energiemanagementsysteem	DOC 3B1 Energie beoordeling (H5)
<b>Leiderschap</b>		
5.1	Leiderschap en betrokkenheid	Conform ISO 9001 managementsysteem DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse
5.2	Energiebeleid	DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse
5.3	Rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen de organisatie	Conform ISO 9001 managementsysteem Energie Management Actieplan/Plan van aanpak
<b>Planning</b>		
6.1	Acties om risico's en kansen op te pakken	Verslag Directiebeoordeling Energie Management Actieplan/Plan van aanpak Maatregelen lijst SKAO
6.2	Doelstellingen, energietaakstellingen en de planning om ze te bereiken	DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse Energie Management Actieplan/Plan van aanpak Verslag Directiebeoordeling
6.3	Energiebeoordeling	DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse
6.4	Energieprestatie-indicatoren	DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse
6.5	Referentie voor energiegebruik	DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse
6.6	Planning voor het verzamelen van energiegegevens	DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse DOC 3B1 Energie beoordeling (H5) Energie Management Actieplan/Plan van aanpak
<b>Ondersteuning</b>		
7.1	Middelen	DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse
7.2	Competentie	Conform ISO 9001 managementsysteem
7.3	Bewustzijn	DOC 3C2 Communicatieplan CO <sub>2</sub>
7.4	Communicatie	DOC 3C2 Communicatieplan CO <sub>2</sub>
7.5	Gedocumenteerde informatie	Conform ISO 9001 managementsysteem
<b>Uitvoering</b>		
8.1	Operationele planning en beheersing	Energie Management Actieplan/Plan van aanpak DOC 3D1 Sector- en keteninitiatieven CO <sub>2</sub>
8.2	Ontwerp	Energie Management Actieplan/Plan van aanpak
8.3	Inkoop	Energie Management Actieplan/Plan van aanpak DOC 3D1 Sector- en keteninitiatieven CO <sub>2</sub> Contract met energieleverancier
<b>Evaluatie van de prestaties</b>		
9.1	Monitoren, meten, analyseren en evalueren van energieprestaties en het EnMS	DOC 3A1 CO <sub>2</sub> footprint analyse Halfjaarlijkse voortgangsrapportage Verslag Directiebeoordeling
9.2	Interne audit	Verslag interne audit
9.3	Directiebeoordeling	Verslag Directiebeoordeling
<b>Verbetering</b>		
10.1	Afwijkingen en corrigerende maatregelen	Conform ISO 9001 managementsysteem
10.2	Continue verbetering	Conform ISO 9001 managementsysteem

## 5.2 Taakstelling en verantwoordelijkheden

In het plan van aanpak zijn per maatregel de taakstellingen, middelen en de verantwoordelijkheden aangegeven voor de in dit verslag genoemde energie- en CO<sub>2</sub>-reductiemaatregelen.

De voortgang van het plan wordt periodiek geëvalueerd en het plan wordt aangepast aan actuele ontwikkelingen (intern en extern). De SKAO maatregelenlijst wordt mede gebruikt als bron voor CO<sub>2</sub>-reductiemaatregelen.

Het Plan van aanpak wordt beheerd door de KAM-coördinator.

### **5.3 Monitoring en meting**

In de stuurcyclus van L'Ortye wordt het energieverbruik en de voortgang op de doelstelling per maatregel periodiek geanalyseerd en gerapporteerd in het MT. Jaarlijks wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot berekend, vastgelegd en geanalyseerd in de CO<sub>2</sub>-footprint.

### **5.4 Afwijkingen, corrigerende en preventieve maatregelen**

Indien afwijkingen worden geconstateerd tijdens het doorlopen van de stuurcyclus, of indien om andere redenen correctie nodig is, dan coördineert de KAM-coördinator deze corrigerende en preventieve maatregelen (CAPA's) en zorgt hij dat deze maatregelen worden doorgevoerd.

## 6. Bijlagen

### Bijlage A: Overzicht wagenpark

<b>BRANDSTOFVERBRUIK OVERZICHT 2022</b>					
Auto nr.:	Type voertuig:	EURO:	Bouwjaar:	Gereden KMS 2022:	Verbruik 2022 (Ltr):
1008	Containerauto 4x2	6	2018	39.093	12.958
1009	Containerauto 4x2	6	2020	46.733	11.049
1010	Containerauto 4x2	6	2020	41.957	11.862
1004	Containerauto 4x2	6	2014	37.930	11.441
1005	Containerauto 4x2	6	2016	42.996	12.986
1006	Containerauto 4x2	6	2016	37.952	12.129
1007	Containerauto 4x2	6	2016	50.438	13.021
	<b>Containerauto 4x2</b>			<b>297.099</b>	<b>85.449</b>
1106	Containerauto 6x2	6	2014	71.784	18.607
1108	Containerauto 6x2	6	2016	42.576	14.377
1109	Containerauto 6x2	6	2018	58.051	16.538
1110	Containerauto 6x2	6	2018	58.078	16.222
1111	Containerauto 6x2	6	2020	75.963	22.473
1112	Containerauto 6x2	6	2020	66.245	19.251
1107	Containerauto 6x2	6	2016	52.124	15.630
	<b>Containerauto 6x2</b>			<b>424.821</b>	<b>123.100</b>
1202	Containerauto 8x4	EEV	2012	1.101	880
1203	Containerauto 8x4	EEV	2012	30.858	11.805
1204	Containerauto 8x4	6	2019	56.295	17.895
1205	Containerauto 8x4			16.429	6.316
	<b>Containerauto 6x4/8x4</b>			<b>104.683</b>	<b>36.897</b>
1306	Huisvuilauto	6	2016	41.195	13.800
1305	Huisvuilauto	6	2014	34.783	15.599
1304	Huisvuilauto	EEV	2013	22.148	10.030
1307	Huisvuilauto	6	2018	31.974	13.033
1308	Huisvuilauto	6	2019	35.995	13.538
1309	Huisvuilauto	6	2019	36.138	14.202
	<b>Huisvuilauto</b>			<b>202.233</b>	<b>80.204</b>
1701	Kipper 8x4	6	2017	22.123	14.767
1702	Kipper 8x4	6	2017	19.057	13.733
	<b>Kippers 8x4</b>			<b>41.180</b>	<b>28.500</b>
1801	Kipper 10x8	EEV	2013	18.503	11.092
1802	Kipper 10x8	6	2015	36.097	22.686
1803	Kipper 10x8	6	2015	47.328	27.186
1804	Kipper 10x8	6	2018	48.335	24.323
1805	Kipper 10x8	6	2018	42.151	24.705
1806	Kipper 10x8	6	2018	42.114	22.814
	<b>Kippers 10x4/10x8</b>			<b>234.528</b>	<b>132.808</b>
1501	Kraanauto 6x2	6	2016	23.627	9.734
1502	Kraanauto 6x2	6	2018	32.311	11.303
1601	Kraanauto 6x2	6	2017	116.862	45.849
1401	Kraan/haakauto 8x2	6	2018	33.441	14.713
	<b>Kraanauto 6x2/6x4</b>			<b>206.241</b>	<b>81.600</b>

<b>BRANDSTOFVERBRUIK OVERZICHT 2022</b>					
<b>Auto nr.:</b>	<b>Type voertuig:</b>	<b>EURO:</b>	<b>Bouwjaar:</b>	<b>Gereden KMS 2022:</b>	<b>Verbruik 2022 (Ltr):</b>
1901	Trekker 4x2	5	2008	31.076	11.663
1904	Trekker 4x2	6	2014	72.285	25.089
1905	Trekker 4x2	6	2016	98.128	27.470
1906	Trekker 4x2	6	2016	105.853	31.022
1907	Trekker 6x2	6	2016	78.119	22.885
1910	Trekker 6x2	6	2018	103.211	30.975
1908	Trekker 6x2	6	2017	80.470	25.865
1911	Trekker 6x2	6	2018	73.809	24.940
1909	Trekker 6x2	6	2018	78.827	29.939
1912	Trekker 6x2	6	2018	98.937	31.427
1913	Trekker 6x2	6	2018	78.705	22.342
1915	Trekker 6x2	6		44.016	15.763
1914	Trekker 6x2	6	2018	37.536	17.103
	<b>Trekker 4x2/6x2</b>			<b>980.972</b>	<b>316.486</b>
	<b>EINDTOTAAL:</b>			<b>2.491.757</b>	<b>885.046</b>

## Bijlage B: Overzicht materieel

### Materieel Transportbedrijf

Verbruik in liter									
Type voertuig	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
WLS CAT 938M M60 DSM		1.885	5.124	3.846	5.756	3.452	3.725	1.588	
Volvo L90 M84 DSM								2.392	2.548
Minigraver M62	1.138	1.015	898	876	876	497			
WLS CAT 938K M66	16.611	18.711	17.466	16.794	18.347	17.320	12.460	5.314	
WLS Volvo L90 M83								5.844	9.034
Sennebogen M73						6.094	10.891	11.688	10.111
Overige machines TRP	16.621	10.725	9.547	47	64		63		
Stoomcleaner	1.536	2.195	1.481	1.762	1.524	919	400	1.399	1.535
<b>Totaal verbruik:</b>	<b>35.906</b>	<b>34.531</b>	<b>34.516</b>	<b>23.324</b>	<b>26.566</b>	<b>28.282</b>	<b>27.540</b>	<b>28.225</b>	<b>23.228</b>

### Overig Wagenpark Transportbedrijf

Verbruik in liter									
Type voertuig	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Toyota Jeep	339	394	790	729	666	842	1.100	1.151	599
VW Transporter	1.828	1.359	1.511	1.562	1.178	1.435	1.469	1.393	1.124
<b>Totaal verbruik:</b>	<b>2.167</b>	<b>1.753</b>	<b>2.301</b>	<b>2.291</b>	<b>1.844</b>	<b>2.277</b>	<b>2.569</b>	<b>2.543</b>	<b>1.723</b>



**Materieel Haven Stein**

<b>Verbruik in liter</b>									
<b>Type voertuig</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Sennebogen 850 M60	23.000	28.511	42.990	41.900	39.871	32.963	28.537	36.206	0
Sennebogen 835 M85								10.531	27.736
Bobcat	528	594	1.058	1.146	647	92	25	37	1.068
WLS L70E M54	0	0	283	6.165	3.542	605	640	1.402	0
CAT 938K M66								1.423	2.778
Huur WLS		0	0	0	2.257	51	0	0	0
Huur Sennebogen & Bobcat	0	0	5.630	0	0	0	0	0	0
Heater / aggregaat	0	0	1.309	2.729	175	0	0	0	0
Heftruck (lpg)	504	504	756	364	306	0	0	0	0
<b>Totaal verbruik:</b>	<b>24.032</b>	<b>29.609</b>	<b>52.026</b>	<b>52.304</b>	<b>46.798</b>	<b>33.711</b>	<b>29.202</b>	<b>49.599</b>	<b>31.582</b>

**Materieel Groeve Meers**

<b>Verbruik in liter</b>									
<b>Type voertuig</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
VW Caddy	1.119	1.071	1.114	1.209	1.297	985	919	1.002	1.019
Toyota Hilux					1.333	890	584	747	680
WLS 966H M52	37.034	16.860							
WLS 962M M52					29.125	26.258	21.733	22.815	21.159
WLS 966H M53	30.903	19.589							
Zetelmeyer/Schaefer M55	1.190	1.088	1.444	1.086	1.216	1.743	1.539	1.918	1.741
Linkbelt M56			16						
Liebherr M57		5.288	5.118	2.380					
CAT340F Longstick M59					13.367	45.291	48.039	44.595	36.594
WLS 966M M61		18.967	37.382	34.492	32.246	31.943	29.752	26.353	716
CAT D5 M63		3.108	5.384	2.069	1.350	4.325	3.163	1.363	2.622
CAT 336DQ M65	34.913	51.576	54.125	60.481	40.644				
WLS 966M M70		15.066	36.897	33.465	21.999	29.877	29.050	28.075	27.947
Volvo L150H M86								3.739	33.335
Hoogwerker M71			236	253	373	363	166	228	159
Heater / aggregaat	372	1.232	65	511	53				
Metso breker							9.464	13.492	12.982
Breker (huur) / WLS (huur)	36.102	51.934	46.109	56.566	57.166	19.351			
<b>Totaal verbruik:</b>	<b>141.632</b>	<b>185.780</b>	<b>187.890</b>	<b>192.513</b>	<b>200.169</b>	<b>161.027</b>	<b>144.408</b>	<b>144.327</b>	<b>138.955</b>