

Energie-audit verslag CO₂-Prestatieladder

L'Ortye Transportbedrijf B.V.

Tussentijdsverslag 2014

T.b.v. Audit CO₂-Prestatieladder (3.B.1)



L'Ortye Transportbedrijf B.V. Kvk 14025427

Haven Stein B.V. Kvk 14039634

Exploitatiemaatschappij L'Ortye Stein B.V. Kvk 14051945

Exploitatiemaatschappij L'Ortye B.V. Kvk 14033022

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
2. Reductiemogelijkheden scope 1 (directe emissies)	4
2.1 Brandstofverbruik wagenpark en materieel	4
2.2 Airco- en gasverbruik.....	5
3. Reductiemogelijkheden scope 2 (indirecte emissies)	6
3.1 Elektriciteitsverbruik	6
3.2 Zakenreizen privé	6
3.3 Zakenreizen vliegtuig.....	6
4. Overzicht reductiedoelstellingen	7
4.1 Reductiedoelstelling	7
4.2 Tussentijdse evaluatie	7
5. Plan van Aanpak	9
5.1 Taakstelling en verantwoordelijkheden	9
5.2 Monitoring en meting	10
5.3 Afwijkingen, corrigerende en preventieve maatregelen	10
5.4 Verificatiemethodes	10
6. Directieverklaring	12

1. Inleiding

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

Het reduceren van de CO₂-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 CO₂-emissie te reduceren binnen de organisatie.

Als referentiejaar t.a.v. de CO₂-footprint is het jaar 2012 vastgesteld. De opgestelde reductiedoelstellingen zullen getoetst worden aan de geïnventariseerde gegevens van het jaar 2012. L'Ortye beschikt reeds over jaardoelstellingen die zijn opgesteld in het kader van ISO 14001. Voor de CO₂-prestatieladder zullen ook in het verlengde daarvan reductiedoelstellingen worden opgesteld voor een periode van vijf jaar. Deze doelstellingen hebben uiteindelijk betrekking op het jaar 2017.

L'Ortye zal in relatie tot de doelstellingen haar CO₂-emissie tot en met het jaar 2017 op de volgende onderdelen reduceren:

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

Tijdens deze periode van vijf jaar zullen meetgegevens in het kader van de doelstellingen minimaal één keer per jaar worden geanalyseerd en gerapporteerd om, waar nodig, doelstellingen tijdig bij te kunnen sturen. Mocht er een afwijking worden geconstateerd, dan worden corrigerende maatregelen getroffen en doorgevoerd in de organisatie.

Dit document heeft betrekking op invalshoek B (Reductie) zoals staat beschreven in het 'handboek CO₂-prestatieladder.' L'Ortye heeft haar ambities op het gebied van milieuzorg structureel vastgelegd door middel van certificering voor ISO 14001 en de CO₂-prestatieladder. Voor de CO₂-prestatieladder zal worden voldaan aan de eisen met betrekking tot en met prestatieniveau 3. Beide systemen borgen een gestructureerde aanpak van verbeteringen in de milieuzorg en de reductie van CO₂-emissies.

In deze tussentijdse rapportage wordt de CO₂ uitstoot van het jaar 2014 vergeleken met de het referentie jaar 2012. Tevens zal per reductiedoelstelling een tussentijdse status worden besproken en worden indien mogelijk de reductiedoelstellingen bijgesteld.

De directie heeft kennis genomen van deze analyse en waar noodzakelijk aanpassingen doorgevoerd. Ter bevestiging van hun goedkeuring heeft de directie deze analyse getekend.

L'Ortye Transport en Milieu

Hoensbroek, 14 januari 2016

Vivien L'Ortye
Directeur

2. Reductiemogelijkheden scope 1 (directe emissies)

2.1 Brandstofverbruik wagenpark en materieel

Het wagenpark en het materieel van L'Ortye is verantwoordelijk voor +- 88% van de totale CO₂-uitstoot van de organisatie. Op deze onderdelen is dus ook de grootste bijdrage aan de CO₂-reductie te behalen. Om het brandstofverbruik te reduceren zijn een groot aantal reductiemaatregelen toepasbaar (zie paragraaf 2.1.1 t/m 2.1.7).

2.1.1 *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 significante verbeteringen 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 CO₂-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.

2.1.2 *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 CO₂-uitstoot. Als laatste wordt ook rekening gehouden met het vol en leeg rijden van de vrachtwagens. De planning zorgt ervoor dat vrachtwagens zo min mogelijk leeg rondrijden om zo het rendement hoog te houden en zo min mogelijk dieselverbruik te verspillen met het rijden van lege vrachten.

2.1.3 *Stationering vrachtwagens op laad- en losplaatsen*

Om onnodige vrachtwagenkilometers te voorkomen worden bij meerdaagse werkzaamheden, indien mogelijk, vrachtwagens gestationeerd op de laad- en loslocaties. Voor woon-werkverkeer kan gebruik worden gemaakt van carpools.

2.1.4 Boordcomputers

- In 2014 zijn alle vrachtwagens voorzien van een boordcomputer. De boordcomputer registreert o.a. het accelereren, de snelheid, het toerental, uitrollen, remmen en stationair draaien.
- Per rit kan worden bepaald hoeveel CO₂ is uitgestoten.
- Doel is om inzicht te krijgen in het rijgedrag van de chauffeurs en hen aan de hand van de geregistreerde gegevens bewust te maken van energiezuinig rijden en te wijzen op verbeterpunten.

2.1.5 *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 tot verhoogd brandstofverbruik.

2.1.6 *Gebruiken additieven*

Het gebruiken van additieven kan ervoor zorgen dat het brandstofverbruik van de vrachtwagens wordt gereduceerd. Hieronder staan twee 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 smeeroil 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 brandstofbesparend additief. Vanaf Euro 5 motoren is de toevoeging van dit additief verplicht.

2.1.7 Schonere/betere dieselmotoren

Vanaf 2014 worden alleen nog vrachtauto's die voorzien zijn van een Euro 6 motor aangeschaft. Het vervangen van zes oudere auto's met verouderde motoren door een Euro 6 motor staat gepland.

2.2 Airco- en gasverbruik

Bewustwording van de medewerkers is een belangrijk onderdeel om het airco- en gasverbruik te reduceren. Het aandeel van de airco's in de totale CO₂-uitstoot is 0% in het referentiejaar en 0,17% in 2013. De reductie hiervan zal dus nauwelijks effect hebben op de reductie van de totale CO₂-uitstoot.

Het gasverbruik heeft ook maar een klein aandeel in de totale CO₂-uitstoot van de organisatie. Deze bedraagt 1,44% in het referentiejaar, 1,6% in 2013 en 0,97 % in 2014. Reductiemogelijkheden liggen 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)

3.1 Elektriciteitsverbruik

Het elektriciteitsverbruik van L'Ortye heeft een aandeel van +- 7% in 2012, +-10% in 2013 en 9% in 2014 in de totale CO₂-uitstoot. Dit is een relatief klein aandeel, echter door een mogelijke overschakeling naar groene stroom is een hoge reductie te behalen. Daarnaast zal een extern adviseur een energieadvies opstellen ten behoeve van het verminderen van het verbruik aan elektriciteit en gas. Dit geeft inzicht in het verbruik en levert mogelijk een reductie van de CO₂-emissie op. Het personeel zal verder jaarlijks op de hoogte worden gehouden van reductiedoelstellingen en de bewustwording betreffende het elektriciteitsverbruik. Wanneer er behoefte is naar meerdere contactmomenten dan zullen deze ad hoc plaatsvinden.

In het jaar 2015 zal worden onderzocht wat het kostenplaatje betreft om groene stroom af te nemen. Overschakeling naar groene stroom verkregen door o.a. windenergie geeft een reductie in de CO₂-emissie van 5,4% ten opzichte van de totale uitstoot in het referentiejaar.

3.2 Zakenreizen privé

De zakenreizen met de auto verzorgen maar 0,2% van de totale CO₂-uitstoot van de organisatie. Toch zijn er een aantal reductiemogelijkheden om de CO₂-uitstoot te reduceren. Bij de aanschaf van nieuwe auto's kan rekening worden gehouden met het energie-label van de auto's. Verder kunnen collega's samen naar projecten gaan in plaats van afzonderlijk.

3.3 Zakenreizen vliegtuig

Vliegereizen worden tot een minimum beperkt. 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. CO₂ 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 hebben in de totale uitstoot van CO₂ in tonnen.

De theoretische doelstelling is het realiseren van een CO₂-reductie in 2017 van 16,6% ten opzichte van de totale CO₂-emissie in het referentiejaar 2012. In de tabel op de volgende pagina is voor iedere reductiemaatregel de verwachte bijdrage hierin aangegeven. In deze tabel zijn de hoeveelheden CO₂ over 2014 toegevoegd.

Een CO₂-reductie van 16,6% is berekend naar aanleiding van een theoretische benadering. In de praktijk echter blijkt vaak dat het moeilijk is om deze theoretische benadering ook daadwerkelijk te realiseren. Daarom is het de ambitie van L'Ortye om minimaal een 10% CO₂-reductie te behalen over een periode van vijf jaar. Het plan van aanpak m.b.t. de reductiemaatregelen in het volgende hoofdstuk blijft afgestemd op de theoretische benadering van 16,6%.

4.2 Tussentijdse evaluatie

Over het jaar 2014 is in totaal 17,6% meer CO₂ uitgestoten door de organisatie in vergelijking met het referentiejaar 2012. Uit de tabel is af te leiden dat de CO₂ uitstoot voor het gasverbruik met ca. 20% is afgenomen. De CO₂ uitstoot van het brandstofgebruik voor materiaal is ook af met ca. 11%. De CO₂ uitstoot van het brandstofgebruik van het wagenpark, elektriciteitsverbruik en zakenreizen privé zijn toegenomen met respectievelijk ca. 22%, 62% en 33%.

Het verschil in CO₂ uitstoot voor het gasverbruik kan gerelateerd worden aan de zachtere weersomstandigheden. Aangezien het gasverbruik niet aan het aantal graaddagen is gekoppeld maar op basis van absolute verbruikte m³ gas is bij een lager verbruik ook automatisch een lagere CO₂ uitstoot. Een periode met mindere goede weersomstandigheden zal het gasverbruik doen toenemen en hieraan gekoppeld ook de CO₂ uitstoot.

De afname van het CO₂ verbruik door brandstofverbruik van het materieel is te verklaren door minder verbruik van brandstof door het materieel. Minder gebruik van het aantal liters diesel resulteert in een directe daling van CO₂.

De toename van de uitstoot van CO₂ het wagenpark, elektriciteitsverbruik en zakenreizen privé is direct te herleiden door de toename van de hoeveelheid diesel, verbruikte KWh en aantal gedeclareerde kilometers. De hoeveelheden gebruikte diesel is niet gerelateerd aan het aantal gereden kilometers of de vervoerde lading. Voor het diesel verbruik is per liter een vaste conversiefactor aangehouden. Door de toegenomen hoeveelheid diesel is ook de CO₂ uitstoot voor deze emissiebron direct toegenomen. Een zelfde verklaring geldt voor het verbruikte KWh en gedeclareerde kilometers. Een toename in gebruik leidt rechtstreek tot een toename in CO₂ uitstoot.

Scope	Onderdeel	2012 (ref. jaar)	2013	2014	2014 t.o.v. ref.	2014 t.o.v. ref.	2017 (5 jaar)	
		werkelijk	werkelijk	Werkelijk	verschil	verschil	reductiedoelstelling	
		(ton)	(ton)	(ton)	(ton)	(%)	(ton)	(%)
1	Gasverbruik	40,39	49,31	32,17	-8,22	-20,35	-2,81	0,1%
	Brandstof wagenpark	1.989,41	2.120,43	2.441,93	452,52	22,74	-262,98	9,4%
	Brandstof materieel	590,55	590,58	523,73	-66,82	-11,3	-29,53	1,1%
	Airco en koeling	0,00	5,15	0	0	0	0	0,0%
	Totaal scope 1	2.620,35	2.765,47	2.997,83	377,81	14,4	-295,32	10,5%
2	Elektriciteitsverbruik	184,28	318,10	297,94	113,66	61,7	-170,31	-6,1%
	Zakenreizen privé	4,74	4,76	6,33	1,59	33,5	0	0,0%
	Zakenreizen vliegtuig	0,00	0,00	0	0,00	0	0	0,0%
	Totaal scope 2	189,02	322,86	304,27	115,25	61	-170,31	6,1%
	Totaal	2.809,37	3.088,33	3.302,10	493,06	17,6	-465,63	16,6%

5. Plan van Aanpak

5.1 Taakstelling en verantwoordelijkheden

In onderstaande tabel zijn per maatregel de taakstellingen, middelen en de verantwoordelijkheden aangegeven voor de in dit plan genoemde energie- en CO₂-reductiemaatregelen. De aangewezen functionarissen voor de coördinatie hiervan in de organisatie zijn:

- Vivien L'Ortye: Directeur
- Jos Stikkelbroeck: Hoofd logistiek
- Raoul van den Heuvel: KAM-coördinator

Maatregel	Verantwoorde- lijke	Tijdsbestek	Beschikbare middelen	CO₂-reductie doelstelling	KPI
Opleiden en trainen van de medewerkers bewust omgaan met voertuigen en materieel (incl. efficiënte planning)	Directie	31-12-2015	Extern opleiding centrum	4,6 %; 129,01 ton	Brandstof verbruik
Vervangen van materieel en vrachtwagens door types met brandstof besparende motoren (Euro6)	Directie	31-12-2017	Aanschaf zuinig materieel en vrachtwagens	5,8 %; 163,5 ton	Brandstof verbruik
Bewustwording medewerkers t.a.v. gas, elektra en airco gebruik	KAM-afdeling	Onbepaald	Toolbox, personeels-bijeenkomsten, nieuwsbrieven	0,1 %; 2,8 ton	Gas- en elektriciteitsverbruik
Omzetten van grijze naar groene stroom met keurmerk	KAM-afdeling	31-12-2015	Mogelijkheden uitzoeken met energie-leverancier	5,4 %; 151,88 ton	Elektriciteitsverbruik
Energiescan voor de gebouwen	KAM-afdeling BReS	31-12-2015	Externe deskundige	0,7 %; 18,43 ton	Elektriciteitsverbruik

Aangezien de doelstellingen zijn opgesteld voor de looptijd van 5 jaar zullen deze ongewijzigd en gehanteerd worden. Na een tussentijdse analyse over het jaar 2015 kunnen mogelijke trends ontdekt worden en dienen mogelijke enkele doelstellingen herzien of bijgesteld te worden.

5.2 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 directieoverleg. Jaarlijks wordt de CO₂-uitstoot berekend, vastgelegd en geanalyseerd in de CO₂-footprint.

5.3 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.

5.4 Verificatiemethodes

In paragraaf 5.1 zijn een aantal maatregelen weergegeven die ervoor moeten zorgen dat de totale CO₂-uitstoot van de organisatie wordt gereduceerd. Om te waarborgen dat deze maatregelen worden opgevolgd en om te kijken of de reductiedoelstellingen per maatregel haalbaar blijven moeten een aantal verificatiemethodes worden bepaald om te monitoren wat de voortgang is van deze maatregelen.

Maatregel 1: Opleiden en trainen van de medewerkers bewust omgaan met voertuigen en materieel (incl. efficiënte planning):

De maatregel is toegepast wanneer trainingen als 'Het Nieuwe Rijden' zijn verstrekt aan alle werknemers. De afdeling P&O houdt opleidingsplannen bij voor al het personeel. Wanneer de trainingen en opleidingen zijn gegeven aan alle werknemers, dan kunnen de resultaten gemonitord worden. Door het rijgedrag van alle werknemers persoonlijk te monitoren, kan een goede indicatie gegeven worden over het functioneren van de verschillende chauffeurs. Zo kan per vrachtwagen (en dus per chauffeur) gekeken worden wie zuinig rijdt en wie minder zuinig rijdt. Hier kunnen de chauffeurs dan op worden aangesproken. Wanneer het brandstofverbruik van de vrachtwagens verbetert, dan verbetert ook het rijgedrag van de chauffeurs.

Maatregel 2: Vervangen van materieel en vrachtwagens door types met brandstofbesparende motoren (Euro6):

Het vervangen van 6 vrachtwagens met de nieuwe Euro6-motoren staat al gepland. Wanneer de aanschaf van deze motoren heeft plaatsgevonden dan is de maatregel toegepast. Om te beoordelen of met deze maatregel het gewenste resultaat is behaald, zal met de inventarisatie van het brandstofverbruik de CO₂-uitstoot van de vrachtwagens opnieuw moeten worden berekend. Naar aanleiding hiervan kan vergeleken worden of de maatregel voor het juiste resultaat heeft gezorgd.

Maatregel 3: Bewustwording van de medewerkers t.a.v. gas, elektra en airco gebruik:

Het monitoren van de bewustwording van de medewerkers is moeilijk te verifiëren. De KAM-afdeling zou m.b.v. werkplekinspecties kunnen kijken of werknemers zich houden aan de regels m.b.t. verlichting en verwarming. De werknemers zouden aangesproken kunnen worden op hun 'gedrag' betreffende deze onderdelen. Om te verifiëren of het beoogde resultaat is behaald zal het gas- en elektraverbruik gemonitord kunnen worden.

Maatregel 4: Omzetten van grijze naar groene stroom met keurmerk:

In het jaar 2015 zal de mogelijkheid worden onderzocht voor het afnemen van groene stroom. Wanneer de organisatie zou overstappen naar het afnemen van groene stroom dan is deze maatregel toegepast in de organisatie. Om vervolgens te beoordelen of deze maatregel de gewenste reductiedoelstelling te weeg heeft gebracht, zal een nieuwe berekening worden gemaakt van de CO₂-uitstoot van het elektraverbruik.

Maatregel 5: Energiescan voor de gebouwen:

Een externe organisatie (BReS) heeft een energie-audit gedaan bij L'Ortye Transportbedrijf B.V. Bij deze audit zijn een aantal zaken naar voren gekomen waardoor het gas- en elektraverbruik nog relatief hoog is binnen de organisatie. Wanneer deze punten worden opgevolgd kan dit een reductie in het verbruik en dus ook in de CO₂-uitstoot te weeg brengen. Om te beoordelen of de gewenste reductiedoelstelling is behaald, zal een nieuwe berekening van de CO₂-uitstoot gemaakt moeten worden naar aanleiding van de inventarisatie van het gas- en elektraverbruik.

6. Directieverklaring

Hierbij verklaart de directie van L'Ortye Transportbedrijf B.V. dat zij het eens is met de doelstellingen, zoals beschreven in dit rapport.

Voor akkoord:

Datum:

Handtekening:

V. L'Ortye
Directeur
L'Ortye Transportbedrijf B.V.