CO_2 rapportage
Holding L'Ortye B.V.
2025

Inhoud

Inleiding 3
2. Inzicht energieverbruik (1A1) 4
2.1 Overzicht energiestromen 4
2.2 Dieselverbruik 4
2.3 Gasverbruik 6
2.4 Elektriciteitsverbruik 7
2.5 Volledigheidscheck (≥90% van verbruik) 7
2.6 Netcongestie en flexibiliteit energiesysteem 8
3. Inzicht CO_2-emissies (1A2) 9
3.1 Scope-indeling 9
3.2 CO_2-berekeningsmethodiek 10
3.3 Materialiteit niet CO_2 broeikasgassen 10
3.4 Onzekerheden en aannames 10
3.5 CO_2-emissie per energiestroom 12
3.6 CO_2-uitstoot per activiteit 13
4. Analyse per activiteit (1A1 & 1A2) 13
4.1 Transport 13
4.2 Milieu 13
4.3 Op- en overslagkranen 14
4.4 Wielladers 14
4.5 Overig materieel 14
4.6 Overzicht verdeling CO_2-uitstoot 15
5. CO_2-REDUCTIEDOELSTELLINGEN (1B1) 16
5.1 Algemeen reductiedoel 16
5.2 Kwantitatieve doelstellingen 16
5.3 Relatie met basisjaar 16
5.4 Onderbouwing doelstellingen 17
6. MAATREGELEN EN REDUCTIEKANSEN (1B1) 18
6.1 Het nieuwe rijden en het nieuwe draaien 18
6.2 Optimalisatie logistiek 18
6.3 Stationering en bundeling van transport 18
6.4 Bandenspanning en onderhoud 18
6.5 Gebruik van duurzame brandstoffen en additieven 18
6.6 Verduurzaming wagenpark en materieel 18
6.7 Zakelijk reizen 18

7. VOORTGANG EN REALISATIE (1B2) 19
7.1 Implementatie van maatregelen 19
7.2 Effect op CO_2-uitstoot 19
7.3 Afwijkingen en aandachtspunten 19
7.4 Conclusie voortgang 19
8. Energiemanagement & Communicatie (1C) 20
8.1 Sleutelpersonen en rol in CO_2- en energiebeleid (1.C.1) 20
8.2 Communicatieplan CO_2- en energiebeleid (1.C.2) 20
8.3 Datakwaliteit en energiedatabeheer (DKMP) 22
9. Kennis- en samenwerkingsbehoefte (1.D.1 & 1.D.2) 24
9.1 Invulling kennisbehoefte (1.D.2) 24
9.2 Samenwerking 24

Inleiding

Dit rapport is opgesteld om inzicht te geven in het energiegebruik en energieverbruik en de CO_2-uitstoot. Dit verslag sluit aan op alle invalshoeken van het Handboek CO_2-Prestatieladder 4.0 trede 1. In dit rapport wordt de uitstoot van kalenderjaar 2025 vergeleken met het basisjaar 2020 en 2015.
Het doel van dit rapport is om:

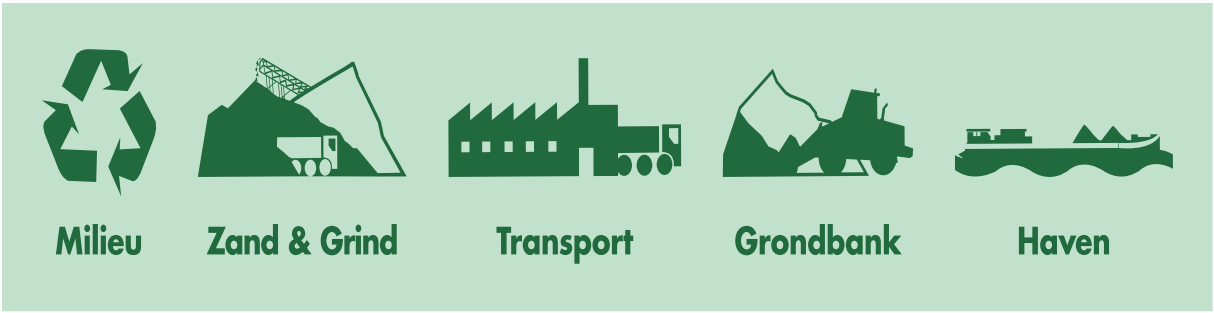
- Inzicht te geven in het huidige energieverbruik en de CO_2-uitstoot van L'Ortye, uitgesplitst naar energiestroom, scope (Scope 1 en Scope 2) en activiteiten (1A1, 1A2)
- Kwantitatieve CO_2-reductiedoelstellingen vast te stellen en deze te koppelen aan concrete maatregelen en het actieplan (1B1, 1B2)
- Transparantie en communicatie te bieden richting medewerkers, klanten en ketenpartners over de CO_2-prestaties van L'Ortye (1C, 1D)
- Borging en continu verbeteren te faciliteren door een overzicht te geven van energie- en CO_2-managementmaatregelen en samenwerkingsinitiatieven

De organisatiegrens is gebaseerd op de operationele controle conform de GHG Protocol methode. Daarbij is Holding L'Ortye B.V. als hoogste niveau bepaald en vallen alle vestigingen, voertuigen en installaties in de hiërarchie binnen de organisatiegrens.

De volgende bedrijven behoren tot de organisatorische grens:

Naam	Activiteit (NACE-code)	KvK-nummer
Holding L'Ortye B.V.	K.64.2	14044763
L'Ortye Transportbedrijf B.V.	H.49.4 / H.49.41 / H.52.1 / H.52.2	14025427
Houtrecycling Limburg B.V.	E.38.1 / H.52.1	67461646
Haven Stein B.V.	G.46.7 / H.52.2 / H.52.1	14039634
Exploitatiemaatschappij L'Ortye Stein B.V.	B.08.1 / B.08.12	14051945
L'Ortye Milieu B.V.	E.38.1	14070109
Haven Maastricht B.V.	G.46.7 / H.52.2 / H.52.1	96100370
Exploitatiemaatschappij L'Ortye B.V.	08.12	14033022
Exploitatiemaatschappij L'Ortye Hommert B.V.	08.12 / 46.73	14070734
Steiner Zand- en Grindhandel Driessen B.V.	08.12 / 46.73	14040955

In het overzicht hieronder staan de belangrijkste activiteiten van L'Ortye. Deze activiteiten sluiten goed op elkaar aan zodat het hele logistieke proces, zowel voor zakelijke als particuliere klanten, door één partij wordt geregeld.



2. Inzicht energieverbruik (1A1)

2.1 Overzicht energiestromen

Tabel 1a. Overzicht gebruik alle energiestromen (totalen)

Categorie	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gas (in m^3)	23.445	22.991	28.040	14.442	16.144	14.134	14.719
Diesel (in liter)	1.052.315	1.133.134	1.160.108	1.105.605	1.053.708	953.944	884.264
Elektriciteit (in kWh)	789.033	756.388	753.307	750.423	667.999	541.830	339.812
Airco	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 1b. Overzicht energiestromen in GigaJoule

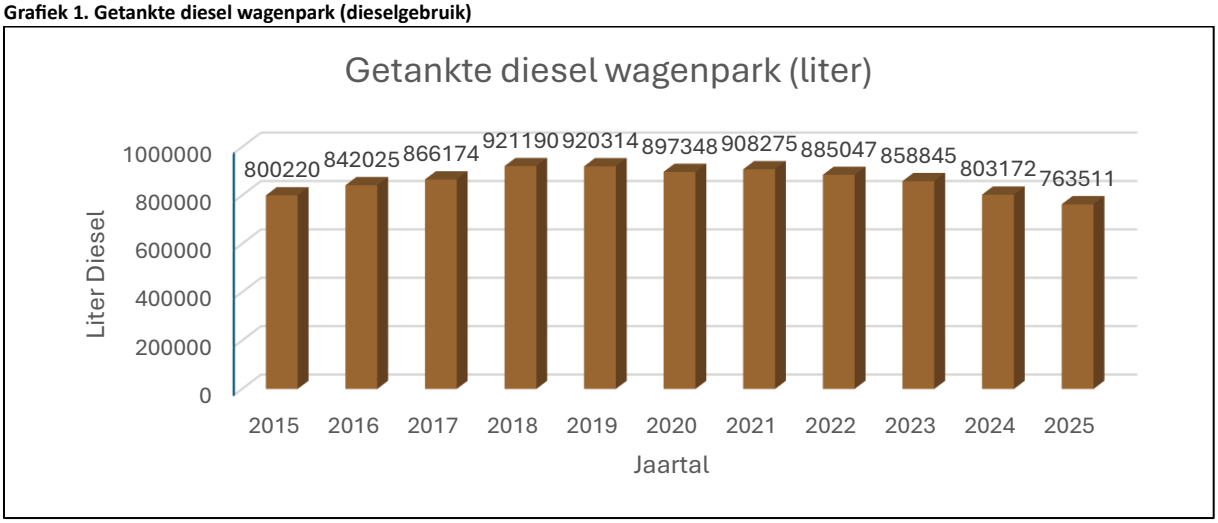
Categorie	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aardgas	742	604	711	383	397	447	466
Propaan		100	142	60	92	68	70
Diesel	37.778	40.680	41.648	39.691	37.828	34.247	31.745
Elektriciteit	2.841	2.723	2.712	2.702	2.405	1.951	1.262
Airco	0	0	0	0	0	0	0
totaal	41.361	44.106	45.212	42.835	40.721	36.713	33.542

Tabel 2. Bronoverzicht

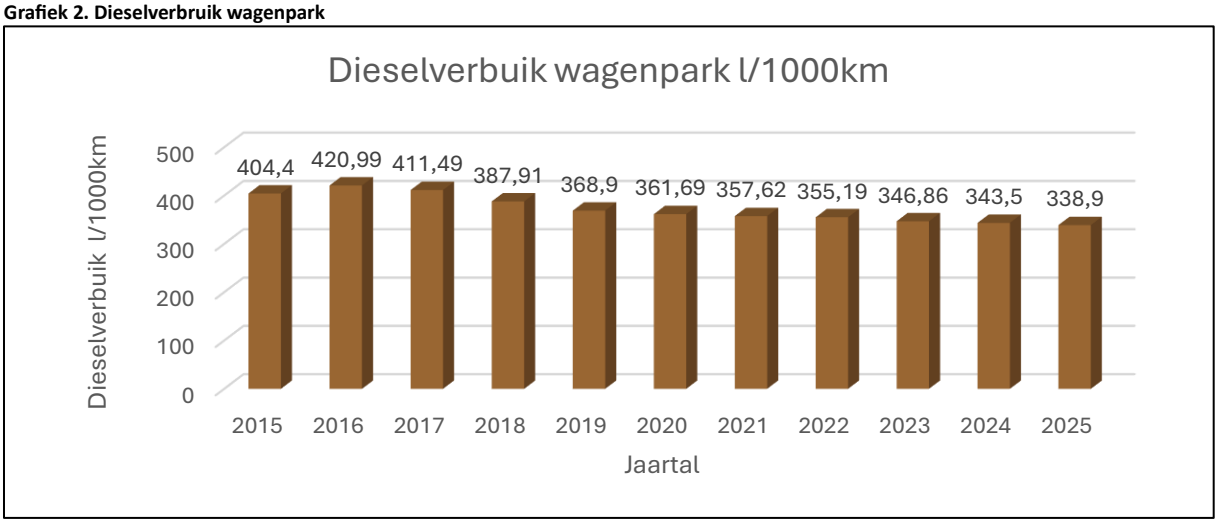
Categorie	Bron	Frequentie
Aardgas	Overzichten Scholt gas en energielevering	Maandelijks
Propaan	Inkoopfacturen propaan	Maandelijks
Diesel	Tankbadge overzichten	Maandelijks
Elektriciteit	Overzichten Scholt gas en energielevering	Jaarlijks
Airco	Facturen airco onderhoud Unica	Jaarlijks

2.2 Dieselverbruik

Grafiek 1. Getankte diesel wagenpark (dieselgebruik)

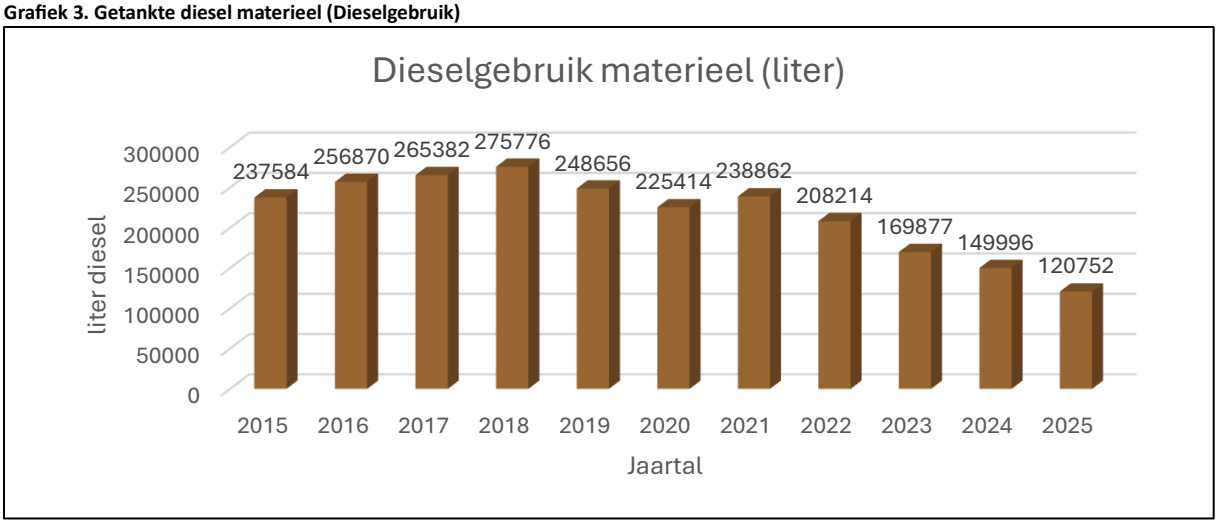


Grafiek 2. Dieselverbruik wagenpark

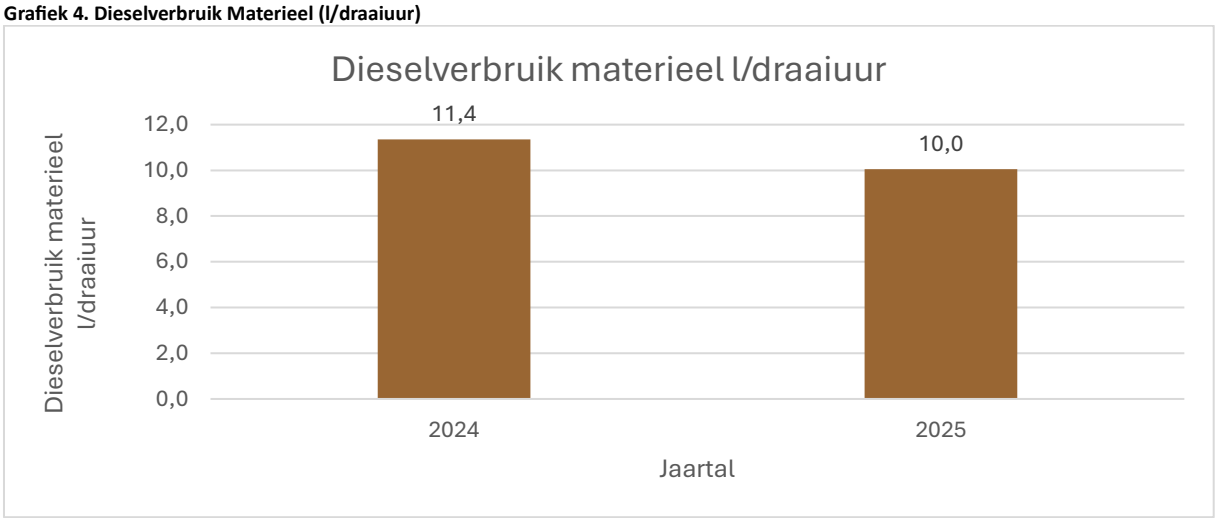


Sinds 2016 is bij het dieselverbruik per gereden kilometers voor het wagenpark een daling te zien. Ook in 2025 is deze daling voortgezet.

Grafiek 3. Getankte diesel materieel (Dieselgebruik)



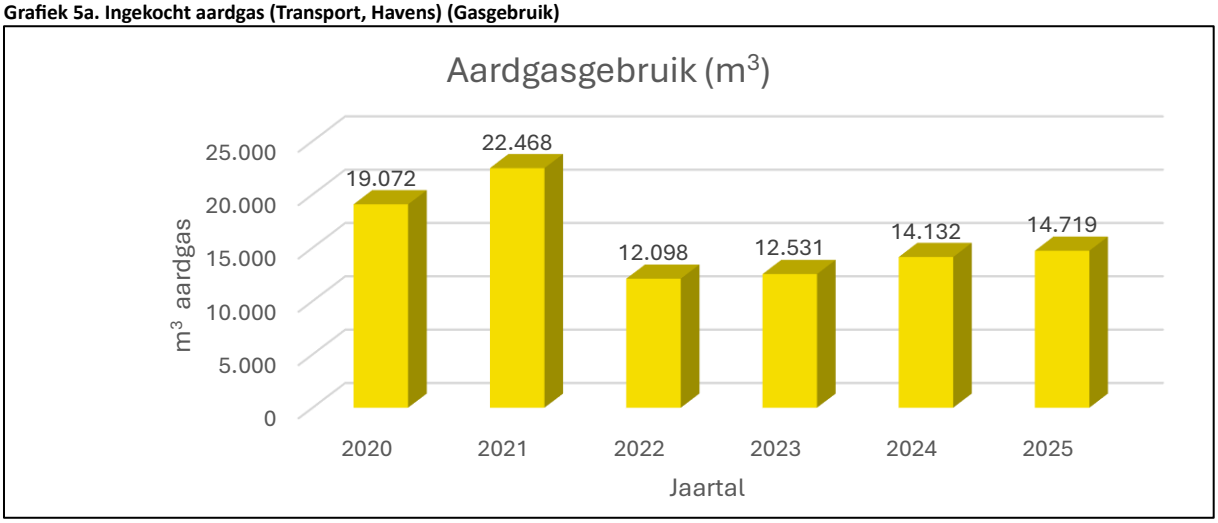
Grafiek 4. Dieselverbruik Materieel (l/draaiuur)



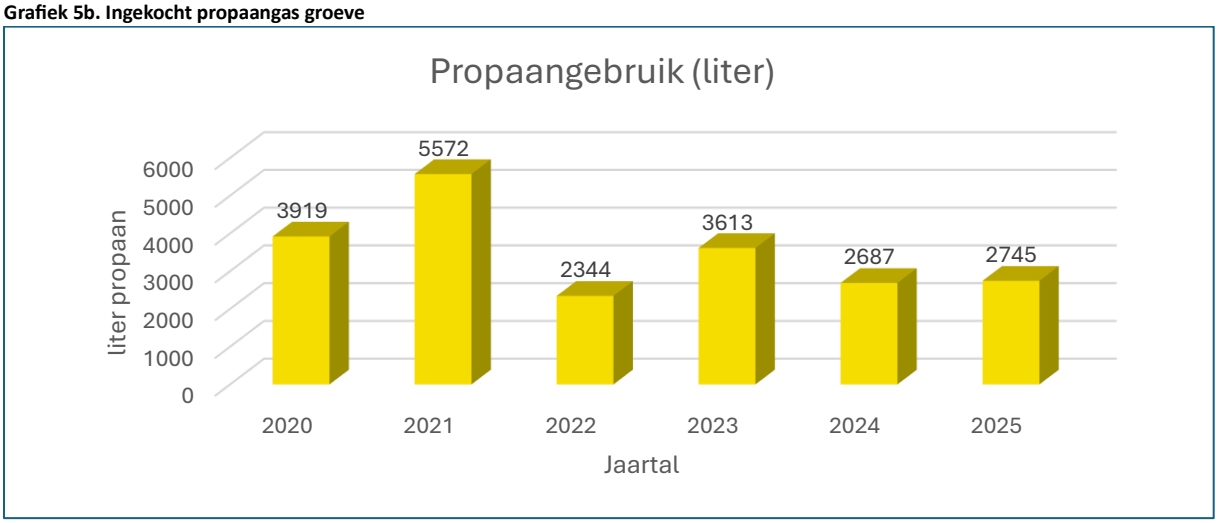
De getankte liters diesel van het materieel is gedaald, vooral als gevolg van de verminderde werkzaamheden in de groeve in Meers.
Eerder werd niet gekeken naar de verhouding diesel ten opzichte van draaiuren. Sinds 2024 zijn deze gegevens meegenomen in de berekening. Ten opzichte van 2024 is het verbruik gedaald.

2.3 Gasverbruik

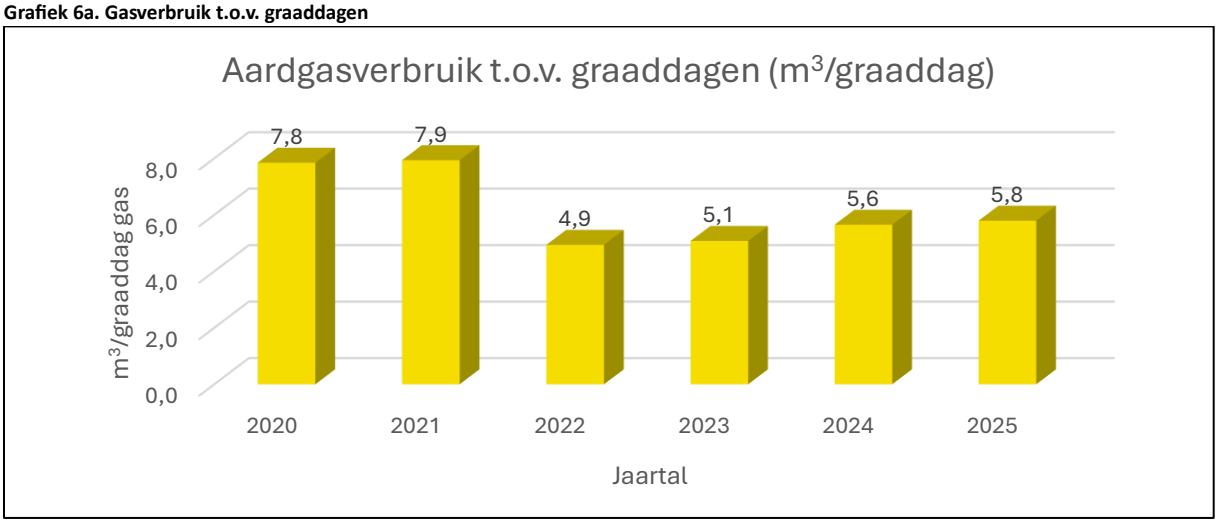
Grafiek 5a. Ingekocht aardgas (Transport, Havens) (Gasgebruik)



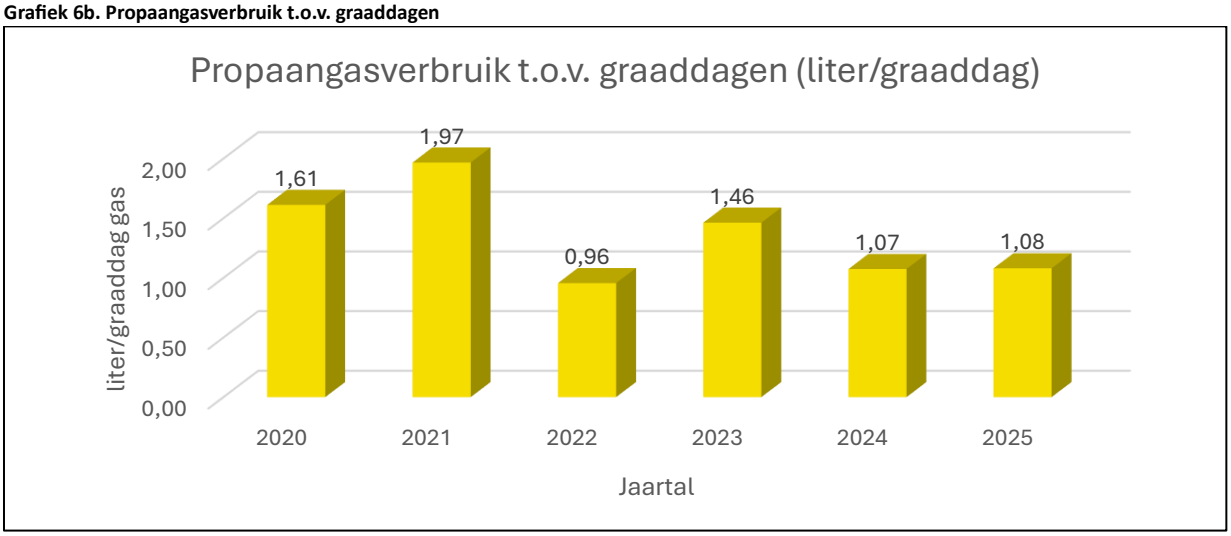
Grafiek 5b. Ingekocht propaangas groeve



Grafiek 6a. Gasverbruik t.o.v. graaddagen



Grafiek 6b. Propaangasverbruik t.o.v. graaddagen

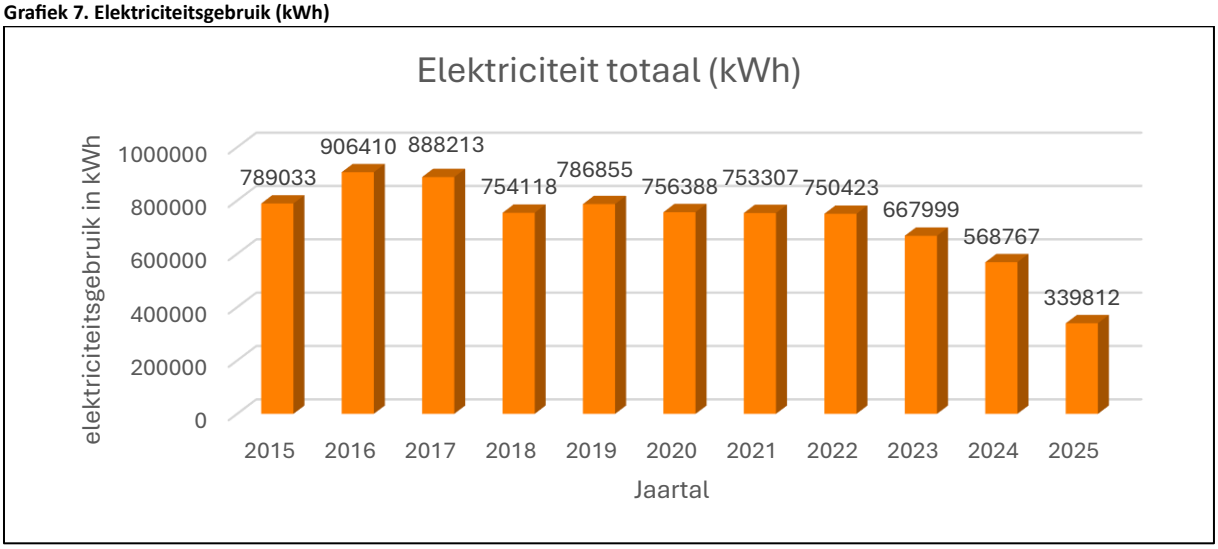


Het gasverbruik is alleen toe te kennen aan de centrale verwarming op alle locaties. Sinds 2022 is het hoofdkantoor deels verwarmd met elektrische verwarming. In 2025 is er op bijna alle locaties een stijging in het gasgebruik en gasverbruik. In het hoofdkantoor is de stijging het grootst voor beide.

In eerdere energiebeoordelingen zijn onjuiste berekeningen gemaakt door liters (propaan) en m³ (aardgas) te combineren. Vanaf 2020 zijn de gegevens hersteld en de grafieken aangepast. Voor de periode 2015–2019 waren geen betrouwbare gegevens meer beschikbaar, waardoor deze niet zijn opgenomen.

2.4 Elektriciteitsverbruik

Grafiek 7. Elektriciteitsgebruik (kWh)



Door de verminderde activiteit in de groeve is het aandeel van de was-, zeef- en breekinstallatie in het elektriciteitsgebruik in 2025 gedaald naar 49%. (2021: 84%; 2022: 81%; 2023: 73%; 2024: 74%)

2.5 Volledigheidscheck (≥90% van verbruik)

Uit de verbruiksgegevens blijkt dat diesel veruit de grootste bijdrage levert aan het totale energieverbruik. Het gas- en elektriciteitsverbruik is relatief beperkt en ondersteunend van aard. Propaangas wordt slechts in geringe mate toegepast.

Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat ruim 90% van het totale energieverbruik in kaart is gebracht. Hiermee wordt voldaan aan de eis van de CO_2-Prestatieladder.

2.6 Netcongestie en flexibiliteit energiesysteem

Al onze vestigingen bevinden zich in gebieden met een verhoogde kans op netcongestie, op basis van informatie van netbeheerder Enexis. Dit betekent dat er sprake is van beperkte transportcapaciteit op het elektriciteitsnet.

Op dit moment worden nog geen actieve maatregelen toegepast gericht op flexibiliteit in het energiesysteem.

Wel zijn de volgende potentiële maatregelen geïdentificeerd:

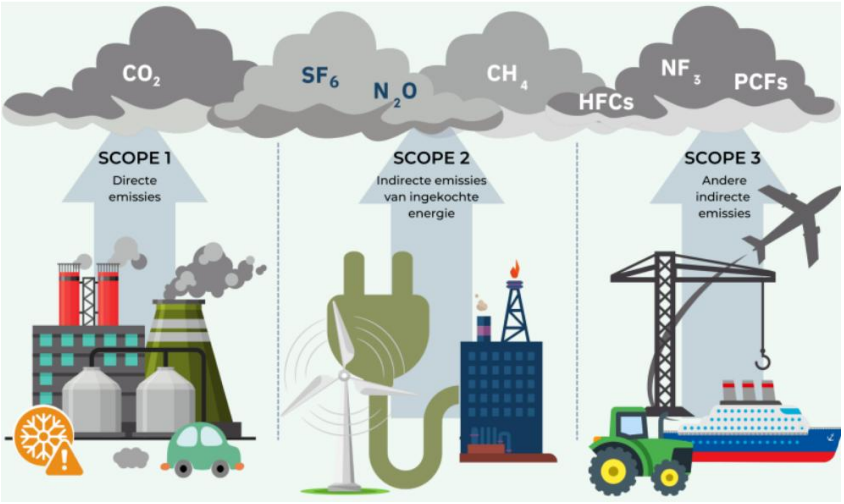
- Elektriciteitsafname: spreiden van verbruik, bijvoorbeeld door laden van elektrische voertuigen buiten piekuren
- Elektriciteitsproductie: indien van toepassing beperken van teruglevering bij hoge netbelasting
- Energieopslag: inzet van batterijopslag voor het verminderen van piekbelasting
- Hernieuwbare elektriciteit: afname van elektriciteit op het moment van duurzame opwek (bijv. via tijdsgebonden certificaten)

Gezien de ligging in congestiegebieden is flexibiliteit in elektriciteitsgebruik een relevant aandachtspunt voor L'Ortye.

3. Inzicht CO_2-emissies (1A2)

3.1 Scope-indeling

Bij het opstellen van de CO_2-footprint wordt niet alleen bepaald hoeveel CO_2 we uitstoten, maar ook welke onderdelen in de organisatie de meeste CO_2-uitstoot veroorzaken. Op deze manier kunnen we gemakkelijk inzicht verkrijgen in de herkomst/oorzaak van deze emissies en hoe deze emissies kunnen worden verminderd.
Het Handboek CO_2-Prestatieladder maakt hierbij (gebaseerd op het GHG-protocol) onderscheid in drie groepen emissies (scopes). Figuur 1 geeft de indeling van scope 1, 2 en 3 weer.



Figuur 1: Overzicht van emissie scopes

Scope 1: Directe emissies door eigen bronnen binnen de organisatie, zoals:

- Brandstofverbruik van eigen vrachtwagens en machines
- Verbruik van aardgas (en propaangas) voor verwarming

Scope 2: indirecte emissies door de opwekking van ingekochte energie, zoals elektriciteit.

Scope 3: Overige indirecte emissies in de keten
Dit zijn emissies die niet van het bedrijf zelf zijn, maar wel het gevolg van de bedrijfsactiviteiten, zoals:

- Woon-werkverkeer van personeel
- Ingekochte goederen en diensten
- Vervoer door derden (bijv. uitbesteed transport)
- Verwerking van afval
- Zakelijk reizen

In het kader van de certificatie op trede 1 op de CO_2-Prestatieladder wordt in dit rapport een analyse gemaakt van scope 1 en 2 en zakelijk reizen.
Hieruit blijkt dat het wagenpark het grootste aandeel heeft in de CO_2-emissie, gevolgd door het materieel.

3.2 CO_2-berekeningsmethodiek

De CO_2-uitstoot is berekend door het energieverbruik te vermenigvuldigen met de bijbehorende emissiefactoren. Voor de berekeningen zijn emissiefactoren gebruikt afkomstig van CO2emissiefactoren.nl. De emissiefactoren die zijn gebruikt voor de berekening van de gegevens van 2025 zijn:

Tabel 3. Emissiefactoren

Brandstof	Kg CO_2-eq
Diesel B7 (liter)	3,251
Aardgas (m^3)	2,134
Propaangas (liter)	1,725
Elektriciteit	0

3.3 Materialiteit niet CO_2 broeikasgassen

Binnen de GHG-inventarisatie zijn potentiële emissies van niet-CO_2-broeikasgassen beoordeeld. Voor transportmaterieel ontstaan kleine hoeveelheden CH_4 en N_2O uit dieselverbranding. Op basis van emissiefactoren uit het IPCC bedraagt de bijdrage hiervan naar verwachting <1% van de totale CO_2-emissies. Daarnaast zijn geen activiteiten aanwezig met significante emissies van methaan, lachgas of F-gassen (zoals organische afvalverwerking of koelinstallaties). Daarom worden niet-CO_2-emissies als niet-materieel beschouwd.

Emissiebron	Activiteitsdata	Gas	Emissie	GWP	CO_2-eq (ton)	% van totaal
Dieselverbruik transportmaterieel	884261 L	CO_2	2874 ton	1	**2874**	99,3%
Dieselverbruik transportmaterieel	884261 L	CH_4	0,0265 ton	27	**0,72**	0,025%
Dieselverbruik transportmaterieel	884261 L	N_2O	0,0707 ton	273	**19,31**	0,667%
Totaal					**2894 ton CO_2e**	100%

3.4 Onzekerheden en aannames

Gegevens waar mogelijk (meet)onnauwkeurigheden kunnen ontstaan zijn de volgende:

- **Meterstanden:** Meterstanden van aardgas, elektra en de PV installatie worden afgelezen op de website van de leveranciers. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de meterstanden een betrouwbaar beeld geven van het verbruik op de locaties en van de betrouwbaarheid van de energieleverancier.
- **Schattingen of aannames:** Enkel gegevens die gebaseerd zijn op registraties en/of metingen worden meegenomen in de rapportage.
- **Registraties:** Er wordt aangenomen dat de registratie van kilometers, draaiuren en getankte liters op correcte wijze gebeurt. Elke chauffeur beschikt over een elektronische sleutel die gelinkt is aan het kenteken van de betreffende vrachtwagen. Wanneer er extern wordt getankt worden de tankbonnen ingediend en verwerkt in de inventarisatie van het brandstofverbruik.
- **Conversiefactoren:** Gebruik van de meest actuele en gevalideerde emissiefactoren, elk jaar van dezelfde bron afkomstig: Home | CO_2-emissiefactoren (co2emissiefactoren.nl)
- **Administratieve fouten:** Door controle door meerdere personen en cross checks tussen interne afdelingen is dit gedeelte zo ver mogelijk tot het minimum beperkt.

Op basis van deze aanpak achten wij de resterende onzekerheid laag, zonder significante invloed op het totale resultaat.

3.5 CO_2-emissie per energiestroom

Tabel 4. CO2-emissie (ton)

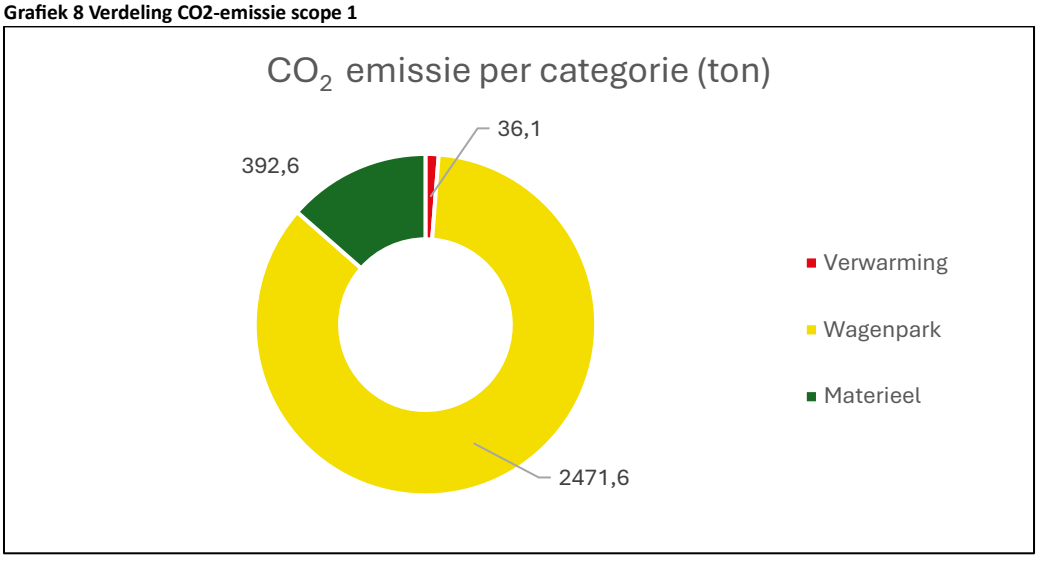
Categorie	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Scope 1							
Verwarming (gas)	43,7	31,2	40,7	26,1	30,6	33,1	36,1
Wagenpark	2584,3	2934,6	3001,8	2928	2876,4	2621,6	2471,6
Materieel	812,2	724,6	780	674	550,9	484,4	392,6
Totaal Scope 1	**3440,2**	**3690,4**	**3822,5**	**3628,1**	**3457,9**	**3139,1**	**2900,3**
Scope 2							
Elektriciteit	0	0	0	0	0	0	0
Airco	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Scope 2	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Scope 1 + 2	**3440,2**	**3690,4**	**3822,5**	**3628,1**	**3457,9**	**3139,1**	**2900,3**

CO_2-emissie van gas bestaat uit aardgas en propaan. Beide zijn apart berekend met de betreffende omrekenfactor, genormaliseerd en daarna bij elkaar opgeteld.

De elektriciteit die wij afnemen is 100% windenergie. Berekend voor de markt gebaseerde methode is dit 0 kg CO_2. Berekend voor de locatie gebaseerde methode wordt de berekening niet met 0 vermenigvuldigd, maar met 0,244 kg CO_2/kWh. Dit resulteert voor 2025 in 83 ton CO_2.

Daarnaast wekken wij op locatie de Koumen zelf zonne-energie op. Op het kantoorgebouw en op de werkplaats zijn zonnecellen geïnstalleerd. Ons doel is om hiermee jaarlijks minimaal 60.000 KWh op te wekken.

Grafiek 8 Verdeling CO2-emissie scope 1



3.6 CO_2-uitstoot per activiteit

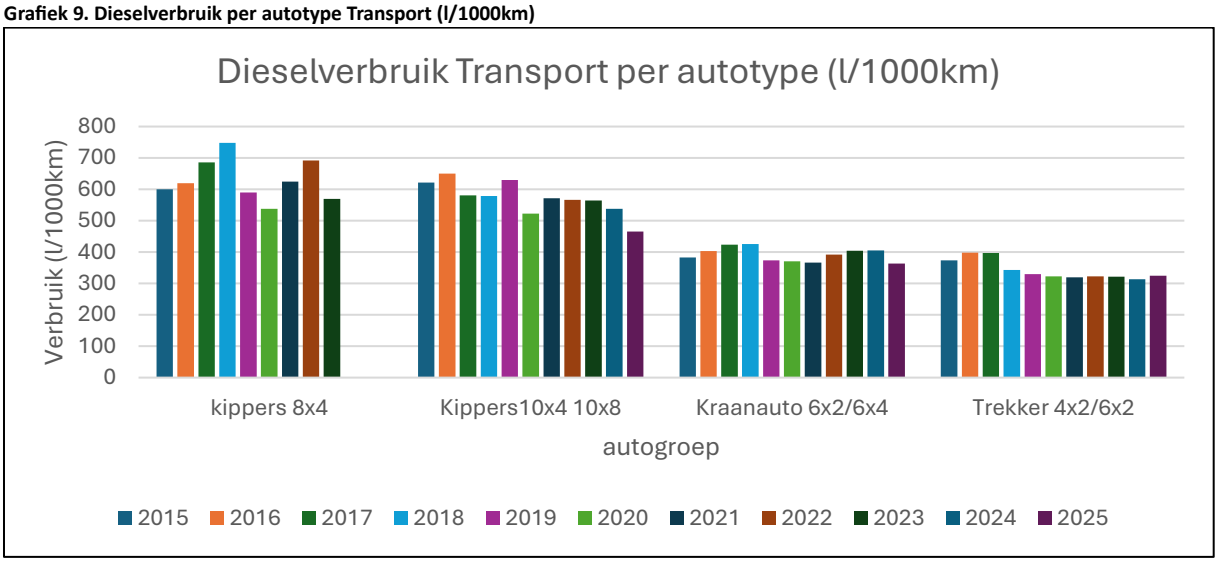
Tabel 5. CO2-emmisie per activiteit (ton CO2)

Activiteit	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Transport	1392,7	1586,3	1744,6	1691,7	1651,9	1477,5	1463,1
Milieu	1103,3	1340,9	1218,2	1195,4	1144,5	1136,6	1008,5
Op- en overslagkranen	89,4	128,6	190,6	123,5	111,9	112,0	139,1
Wielladers	460,4	408,4	386,3	378,8	309,0	232,2	214,1
Overig materieel	184,4	188,2	190,3	165,7	121,4	112,2	37,7
Verwarming gebouwen	43,7	31,2	40,7	26,1	30,6	33,1	36,1
totaal	3273,9	3683,5	3770,7	3581,0	3369,3	3103,6	2898,6

4. Analyse per activiteit (1A1 & 1A2)

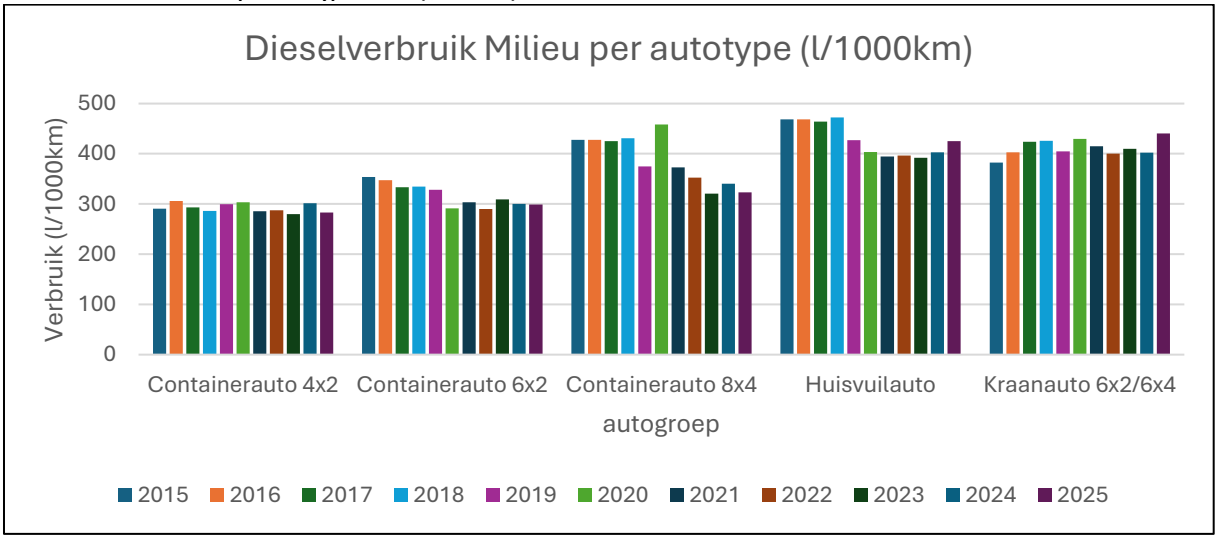
4.1 Transport

Grafiek 9. Dieselverbruik per autotype Transport (l/1000km)



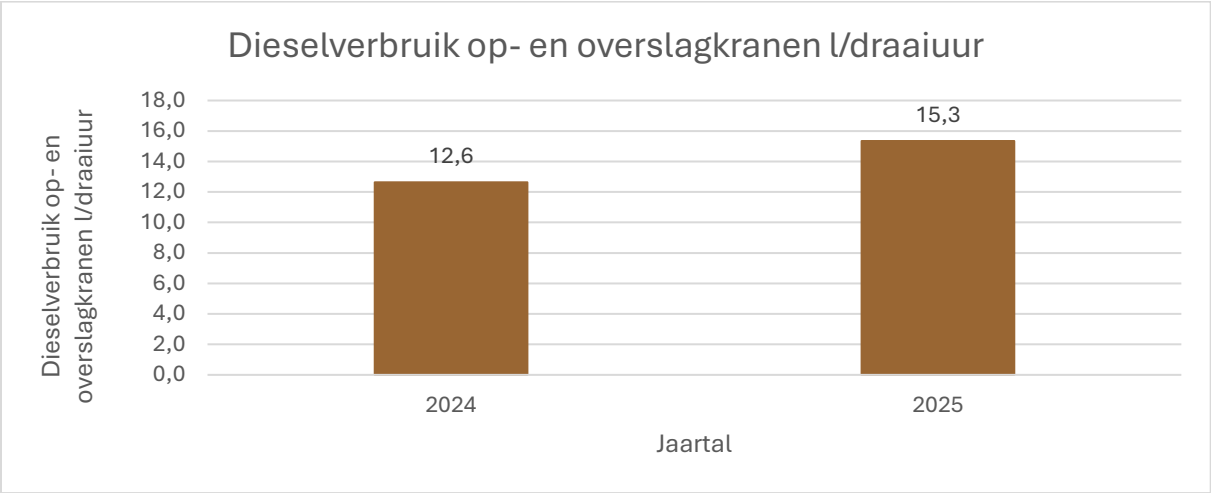
4.2 Milieu

Grafiek 10. Dieselverbruik per autotype Milieu (l/1000km)



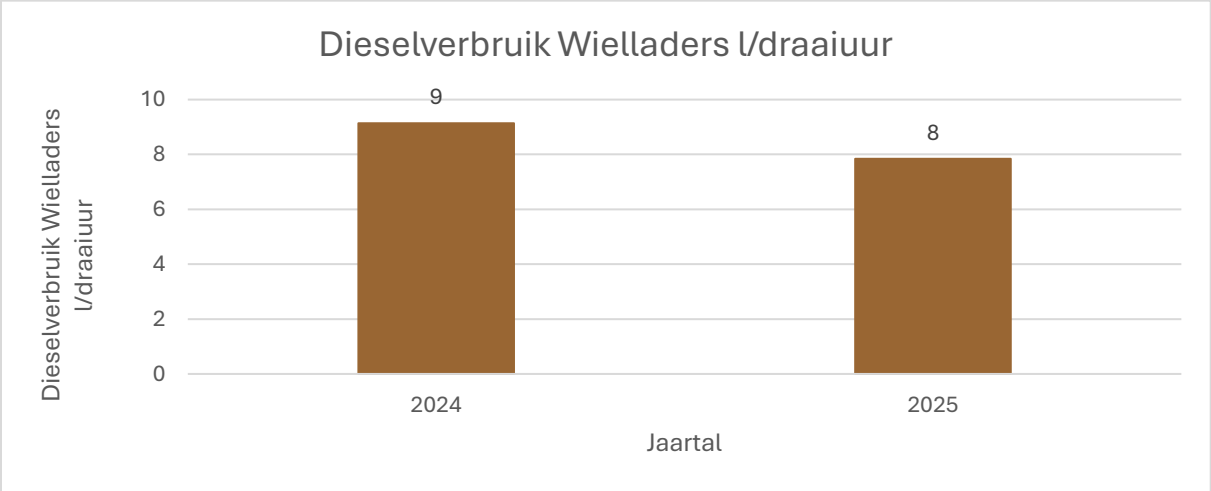
4.3 Op- en overslagkranen

Grafiek 11. Dieselverbruik op- en overslagkranen l/draaiuur



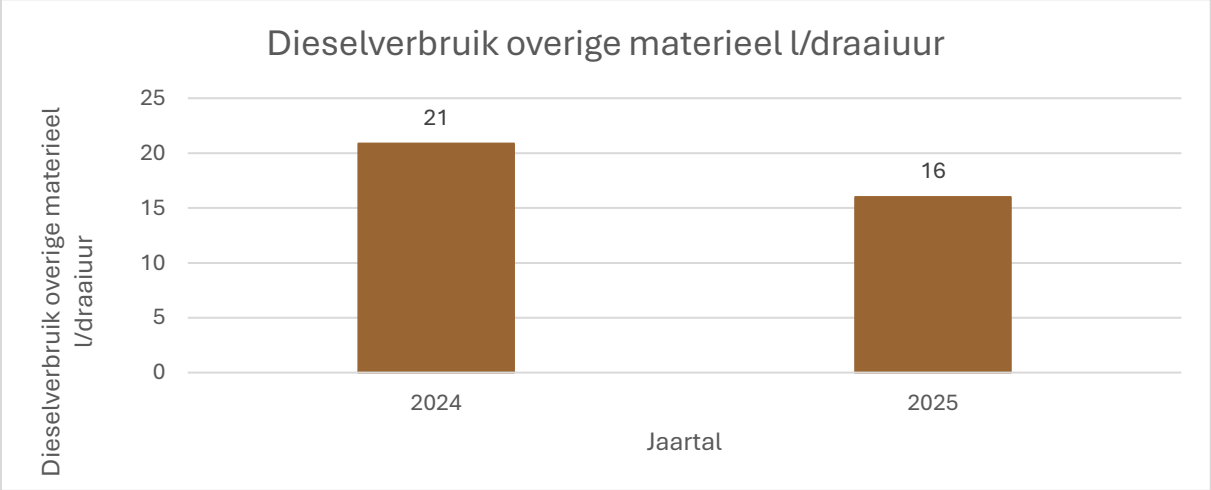
4.4 Wielladers

Grafiek 12. Dieselverbruik Wielladers l/draaiuur



4.5 Overig materieel

Grafiek 13. Dieselverbruik overige materieel l/draaiuur

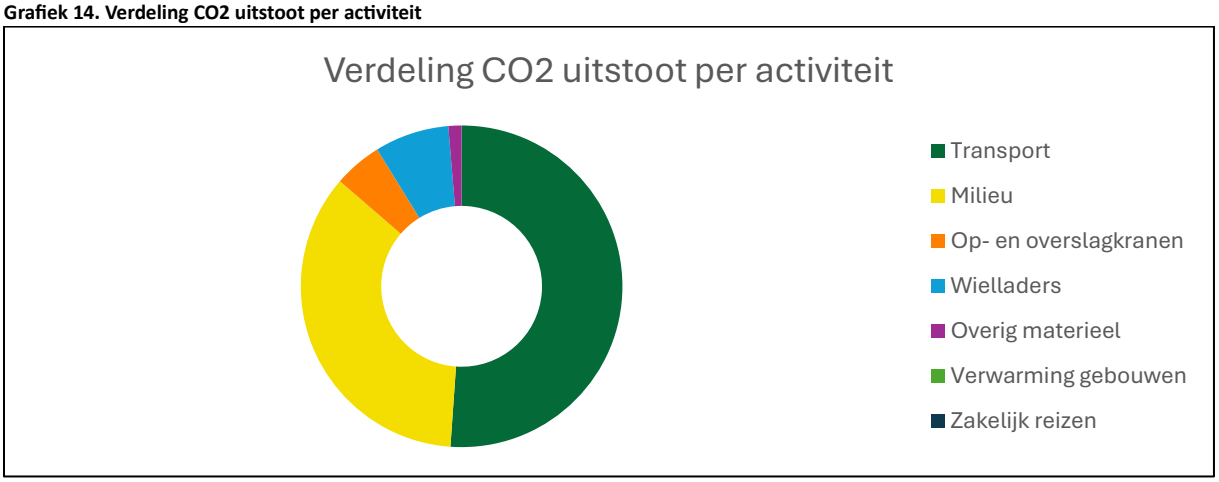


4.6 Overzicht verdeling CO_2-uitstoot

Tabel 6 CO2-emmisie per activiteit (ton CO2)

Activiteit	CO2	%	CO2	%	CO2	%	CO2	%	CO2	%	CO2	%	CO2	%
	2015		2020		2021		2022		2023		2024		2025	
Transport	1393	43,11%	1586	43,43%	1745	46,77%	1692	47,59%	1652	49,48%	1478	48,12%	1463	51,11%
Milieu	1103	34,16%	1341	36,71%	1218	32,66%	1195	33,62%	1145	34,28%	1137	37,02%	1009	35,23%
Op- en overslagkranen	89	2,77%	129	3,52%	191	5,11%	123	3,47%	112	3,35%	112	3,65%	139	4,86%
Wielladers	460	14,25%	408	11,18%	386	10,36%	379	10,66%	309	9,25%	232	7,56%	214	7,48%
Overig materieel	184	5,71%	188	5,15%	190	5,10%	166	4,66%	121	3,64%	112	3,65%	38	1,32%
Verwarming gebouwen	43,7	1,35%	31,2	0,85%	40,7	1,09%	26,1	0,73%	30,6	0,92%	33,1	1,08%	36,1	1,26%
Zakelijk reizen	5,3	0,16%	12,7	0,35%	9,6	0,26%	8,9	0,25%	10,4	0,31%	11	0,36%	4	0,14%
totaal	3230	100%	3652	100%	3730	100%	3555	100%	3339	100%	3070	100%	2862,5	100%

Grafiek 14. Verdeling CO2 uitstoot per activiteit



Door de sterk verminderde activiteiten in de groeve is het aandeel van de wielladers gedaald. Transport en milieu zijn de grootste uitstootbronnen, waarbij transport in aandeel blijft toenemen en de belangrijkste reductiefocus vormt.

5. CO_2-REDUCTIEDOELSTELLINGEN (1B1)

5.1 Algemeen reductiedoel

Het reductiedoel CO_2 reductie (Ton CO_2 / Ton €) voor 2028 is gesteld op 95,5% ten opzichte van basisjaar 2025.

Ons initiële basisjaar was 2015. Vanwege de hercertificering voor handboek 4.0 moeten we aanpassen naar 2025, omdat dit binnen de 3 jaar voor de initiële audit ligt.

5.2 Kwantitatieve doelstellingen

Tabel 7 Reductiedoelstelling tot 2025 (ton CO2 / ton €)

Jaar	2015 (%)	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)	2023 (%)	2024 (%)	2025 (%)
Resultaat	100,0	73,5	68,6	65,6	65,7	53,5	59,3
Doelstelling	100,0	84,0	72,6	70,8	69,1	67,4	65,7

Tabel 8a Doelstellingen korte termijn (Ton CO2 / Ton €)

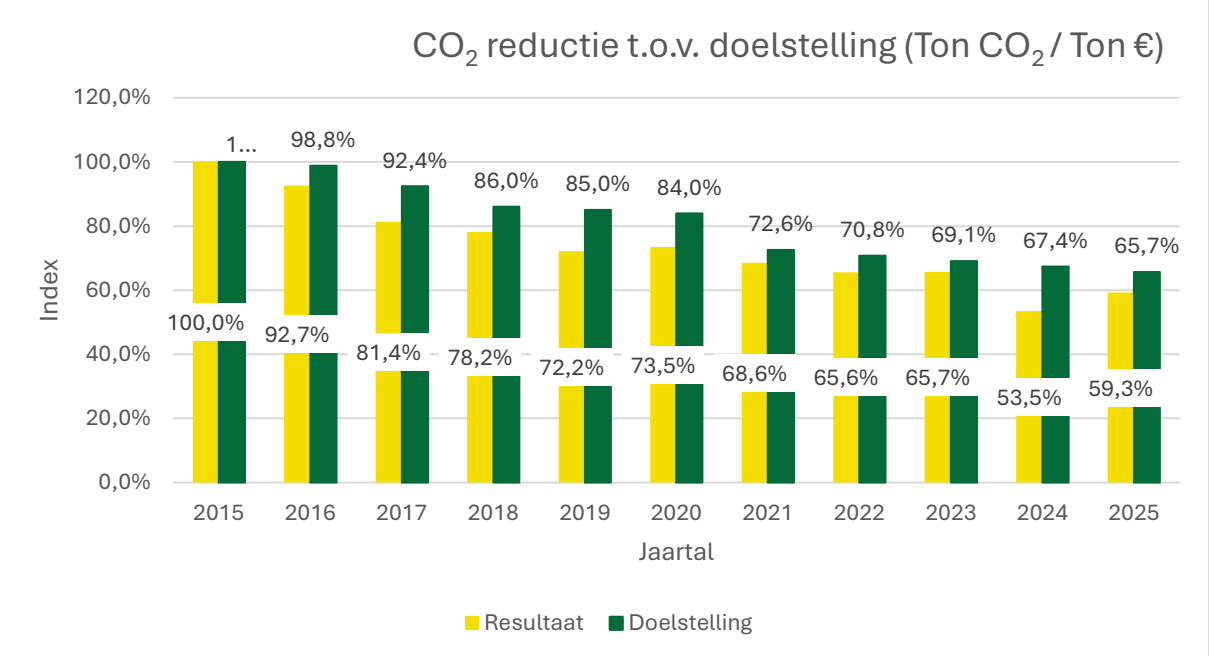
Basisjaar 2025	doelstelling	resultaat
2025	100,0%	
2026	98,5%	
2027	97,0%	
2028	95,5%	

Tabel 8b Doelstellingen korte termijn (Gigajoule/ ton €)

Basisjaar 2025	doelstelling	resultaat
2025	100,0%	
2026	99,0%	
2027	98,0%	
2028	97,0%	

5.3 Relatie met basisjaar

Grafiek 15 CO2 reductie t.o.v. doelstelling (Ton CO2 / Ton €)



De CO_2-reductie (ton CO_2/ton €) laat ten opzichte van 2015 een dalende trend zien en ligt in 2024 en 2025 onder de gestelde doelstellingen.

De relatief lage waarde in 2024 wordt echter deels verklaard door hoge omzet en inzet van ingehuurde machines, waarvan het dieselverbruik niet is gemonitord. Hierdoor is de uitstoot in dat jaar mogelijk onderschat.

In 2025 is een stijging zichtbaar, maar L'Ortye blijft onder de doelstelling.

Het nieuwe basisjaar is op 2025 gesteld. Gezien deze rapportage over 2025 gaat, kan er nog geen relatie worden aangegeven.

5.4 Onderbouwing doelstellingen

De reductiedoelstelling van 95,5% is gebaseerd op de analyse van de CO_2-uitstoot, waarbij transport en milieu de grootste bijdrage leveren. Binnen deze categorieën zijn de meeste reductiekansen aanwezig, onder andere door efficiënter brandstofgebruik, inzet van schoner materieel en optimalisatie van processen.

Daarnaast is de doelstelling afgestemd op realistische reductiemogelijkheden en verwachte ontwikkelingen binnen L'Ortye.

6. MAATREGELEN EN REDUCTIEKANSEN (1B1)

L'Ortye richt zich op het reduceren van de CO_2-uitstoot binnen scope 1 en 2, waarbij het grootste reductiepotentieel ligt bij brandstofverbruik van transport en materieel. Gasverbruik en elektriciteit hebben een klein aandeel.

6.1 Het nieuwe rijden en het nieuwe draaien

Medewerkers worden (verder) getraind in zuinig en bewust gebruik van voertuigen en materieel. Dit draagt bij aan een lager brandstofverbruik en verhoogt de betrokkenheid van medewerkers bij CO_2-reductie.

6.2 Optimalisatie logistiek

De logistieke planning wordt verder geoptimaliseerd door samenwerking met leveranciers en onderaannemers, inzet van nabijgelegen partijen en het beperken van lege kilometers.

6.3 Stationering en bundeling van transport

Bij projecten wordt onderzocht hoe transportbewegingen kunnen worden beperkt door materieel en voertuigen efficiënter te positioneren.

6.4 Bandenspanning en onderhoud

Structurele controle van bandenspanning en onderhoudsprogramma's worden toegepast om onnodig brandstofverbruik te voorkomen.

6.5 Gebruik van duurzame brandstoffen en additieven

De inzet van HVO-diesel en andere duurzame brandstoffen wordt onderzocht en gefaseerd uitgebreid waar mogelijk.

6.6 Verduurzaming wagenpark en materieel

Bij vervanging wordt ingezet op Euro 6 voertuigen en verdere elektrificatie van het wagenpark en materieel.

6.7 Zakelijk reizen

Zakelijke mobiliteit wordt verder verduurzaamd door inzet van elektrische voertuigen en stimuleren van gezamenlijk reizen.

7. VOORTGANG EN REALISATIE (1B2)

7.1 Implementatie van maatregelen

De afgelopen jaren zijn diverse maatregelen reeds geïmplementeerd, waaronder:

- Inzet van rijstijlmonitoring (Ecodrive)
- Optimalisatie van logistieke processen
- Vernieuwing van het wagenpark naar Euro 6
- Gebruik van gecertificeerde groene stroom
- Inzet van duurzame brandstoffen (o.a. GTL en pilots met HVO)

7.2 Effect op CO_2-uitstoot

- **Transport:** Rijstijlmonitoring en optimalisatie hebben geleid tot efficiënter brandstofgebruik
- **Materieel:** Vernieuwing en efficiënter gebruik van machines heeft bijgedragen aan daling bij wielladers en overig materieel
- **Energie:** Overstap op groene stroom heeft de emissie van elektriciteit geëlimineerd (factor 0)
- **Logistiek:** Optimalisatie van transportbewegingen heeft bijgedragen aan beperking van kilometers

7.3 Afwijkingen en aandachtspunten

Hoewel de totale uitstoot is gedaald, blijft het aandeel transport en milieu stijgen in relatieve zin. Dit betekent dat verdere reductie binnen transport en milieu noodzakelijk is om de 2030-doelstelling te behalen.
Ingezoomd is er bij de groepen kraanauto's milieu, huisvuilauto's en trekker 4x2/6x2 een stijging in het verbruik gezien.

Daarnaast is een stijging zichtbaar bij op- en overslagkranen, wat een aandachtspunt vormt voor verdere optimalisatie.

Er is ook een stijging in het gasgebruik en gasverbruik waargenomen. Hoewel het slechts 1% van de uitstoot bedraagt, is hier nog een besparing mogelijk.

7.4 Conclusie voortgang

L'Ortye ligt gedeeltelijk op koers richting de reductiedoelstelling voor 2030, maar aanvullende maatregelen binnen transport en materieel zijn noodzakelijk om de doelstelling van 56% reductie te realiseren.

8. Energiemanagement & Communicatie (1C)

8.1 Sleutelpersonen en rol in CO_2- en energiebeleid (1.C.1)

Tabel 9 Sleutelpersonen[1]

Sleutelpersoon / functie	Vereist bewustzijnsniveau	Specifieke rol / verantwoordelijkheid
Directie	IV -Verantwoordelijk voelen	Vaststellen beleid, doelstellingen en maatregelen; beschikbaar stellen middelen
KAM-/CO_2-coördinator	IV - Verantwoordelijk voelen	CO_2-inventarisatie, reductiemaatregelen, monitoring, rapportage en communicatie
Hoofd TD en wagenpark	Verantwoordelijk voelen (IV)/ betrokken (III)	CO_2-aspecten meenemen in voorbereiding en planning
Manager Transport en Milieu	IV – Verantwoordelijk voelen	Aansturen transportplanning, CO_2-reductiemaatregelen, rijstijlanalyse
Planning	III – Betrokken voelen	Efficiënt plannen en bijdragen aan CO_2-reductie
Chauffeurs	Betrokken voelen (III)	Zuinig rijgedrag, stationair draaien, bandenspanning, gebruik voertuig, signaleren verbeteringen
Assistent Controller	Ondersteunen (II)	Verzamelen, controleren en aanleveren energiegegevens

[1] Voor de volledige tabel zie: Sleutelpersonen tabel

L'Ortye heeft sleutelpersonen geïdentificeerd die verantwoordelijk zijn voor het energie- en CO_2-beleid. Deze personen zijn aantoonbaar op de hoogte van hun rol en invloed op energieverbruik, CO_2-uitstoot en duurzaam energiegebruik.
Zij:

- Zijn geïnformeerd over hun rol binnen het CO_2-beleid
- Begrijpen hun invloed op emissies en energieverbruik
- Dragen bij aan uitvoering, monitoring en verbetering van maatregelen
- Weten wat er van hen wordt verwacht binnen het managementsysteem
- Zijn zich bewust van de gevolgen van niet-naleving van het systeem

8.2 Communicatieplan CO_2- en energiebeleid (1.C.2)

L'Ortye heeft een communicatieplan opgesteld en voert dit plan uit conform planning. Het doel van de communicatie is het afleggen van verantwoording en het creëren van verbeter- en samenwerkingskansen. De communicatie is gericht op:

- **Transparantie**: Openbaar maken van CO_2-footprint en reductiedoelstellingen
- **Bewustwording**: Medewerkers informeren en betrekken bij energiebesparing en uitstootreductie
- **Verantwoording**: Laten zien aan klanten en andere belanghebbenden dat je stappen zet

8.2.1 Doel

Interne en externe communicatie over CO_2-footprint, reductiedoelstellingen, maatregelen en voortgang, conform 1C2 Handboek CO_2-Prestatieladder 4.0.

8.2.2 Doelgroepen

Intern:

- Medewerkers
- Directie en management

Extern:

- Opdrachtgevers
- Leveranciers en onderaannemers
- Keten/samenwerkingspartners en branchegenoten
- Bevoegd gezag
- Publiek

8.2.3 Kernboodschappen

- CO_2-footprint en reductiedoelstellingen
- Voortgang van reductiemaatregelen
- Certificeringsniveau en rapportage

8.2.4 Communicatiemiddelen en frequentie

Tabel 10

Middel	Doelgroep	Verantwoordelijke
CO2 Prestatieladder documenten via website en SKAO	Extern	KAM coördinator
Beeldschermen (narrow casting) / prikbord	Intern / Extern	KAM coördinator
Toolbox	Intern	KAM coördinator
KAM-overleg	Intern	KAM coördinator
Directie/MT-overleg	Intern	Directie
Internet / Social media	Extern	Directie
CO_2 Rapportage	Intern / Extern	KAM coördinator

De planning van de communicatie is opgenomen in de algemene communicatiematrix. De interne en externe communicatie vindt daarbij minimaal 1x per jaar plaats.

8.2.5 Rollen en verantwoordelijkheden

De KAM-coördinator is verantwoordelijk voor uitvoering en coördinatie van communicatie. De directie is eindverantwoordelijk. Rollen en taken zijn vastgelegd in interne documentatie.

8.2.6 Evaluatie

Het communicatieplan wordt jaarlijks geëvalueerd door de KAM-coördinator en de directie. Tijdens deze evaluatie wordt beoordeeld of de communicatie tijdig, volledig en effectief is uitgevoerd. Eventuele verbeterpunten worden gedocumenteerd en verwerkt in een herziene versie van het plan.

8.2.7 Publicatie

Het beleid en de CO_2-informatie zijn openbaar beschikbaar via de website en intern via het managementsysteem.

8.3 Datakwaliteit en energiedatabeheer (DKMP)

8.3.1 Scope

Tabel 11

Soort data	Afdeling / bron	Frequentie	Scope	Relevantie voor reductiedoelen
Elektriciteitsverbruik	Website Scholt	Jaarlijks	2	Voor berekening footprint en reductiedoel energie
Terugleverdata	Website Solaredge	Maandelijks	2	Voor monitoren van reductie scope 2 emissies
Gasverbruik	Website Scholt	Maandelijks	1	Voor reductiedoelen gebouwverwarming
Gasverbruik Propaan	Finance	Jaarlijks	1	Voor reductiedoelen gebouwverwarming
Brandstof / Diesel	Finance	Jaarlijks	1	Voor reductiedoelen mobiliteit

8.3.2 Verantwoordelijkheden

Tabel 12

Rol	Verantwoordelijkheid
Finance	Aanleveren energie- en brandstofdata
KAM-coördinator	Controleren, standaardiseren en verwerken van data
CO_2-team	Goedkeuren footprint, opvolgen reductiedoelen, adviseren bij dataverbetering
Management	Beschikbaar stellen van middelen, toezicht op datakwaliteit

8.3.3 Dataverzameling

- **Bronnen:** Facturen, meterstanden, interne administratie
- **Frequentie**: Jaarlijks
- **Format:** Excel
- **Controle**: Volledigheid, consistentie en afwijkingen (>5% wordt onderzocht)

8.3.4 Datakwaliteitcriteria

- **Volledigheid:** Alle relevante scope 1 en 2 data aanwezig
- **Correctheid:** Controle via brongegevens
- **Consistentie:** Uniforme eenheden en emissiefactoren
- **Tijdigheid:** Jaarlijkse beschikbaarheid
- **Traceerbaarheid:** Herleidbaar naar bron

8.3.5 Controle en validatie

- **Controle op afwijkingen:** Afwijking >5% wordt onderzocht
- **Validatie:** Steekproeven van facturen, meterstanden of kilometerregistraties
- Jaarlijkse review van datakwaliteit door KAM / CO_2-team

8.3.6 Rapportage

- **Intern:** CO_2-team ontvangt jaarlijks overzicht van verzamelde data en afwijkingen
- **Extern:** CO_2-footprint wordt jaarlijks geactualiseerd en gepubliceerd op SKAO-website (samenvattend)

8.3.7 Verbetermaatregelen

- **Acties bij tekortkomingen:** Training medewerkers, aanpassen processen of IT-systemen
- Jaarlijkse evaluatie van het DKMP en bijwerken indien nodig

8.3.8 GHG Protocol compliance

Tabel 13 GHG protocol compliance

Element GHG Protocol	Hoe het plan voldoet
Representativiteit	Data omvat alle materiële emissies en energiegebruik voor reductiedoelen
Volledigheid	Alle relevante data opgenomen, steekproeven gecontroleerd
Consistentie	Uniforme methodiek en emissiefactoren gebruikt
Correctheid	Validatie, controle, afwijkingsanalyse uitgevoerd
Transparantie	Methodiek, bronnen en aannames gedocumenteerd

9. Kennis- en samenwerkingsbehoefte (1.D.1 & 1.D.2)

L'Ortye heeft de kennis- en samenwerkingsbehoefte geanalyseerd in relatie tot de reductiedoelstellingen en maatregelen zoals opgenomen in het plan van aanpak (hoofdstuk 6).

Hierbij is gekeken naar mogelijkheden om:

- Reductiemaatregelen sneller of effectiever te implementeren
- De CO_2-reductiedoelstellingen te realiseren
- Toekomstige reductiemogelijkheden verder te vergroten

De analyse richt zich met name op de volgende thema's:

- Brandstofreductie en efficiënt materieelgebruik
- Inzet van duurzame brandstoffen (zoals HVO)
- Optimalisatie van transport en logistiek
- Energiegebruik binnen installaties en gebouwen

Omdat L'Ortye geen projecten uitvoert met gunningsvoordeel, vindt deze analyse plaats op organisatieniveau.

9.1 Invulling kennisbehoefte (1.D.2)

Binnen L'Ortye is de KAM-coördinator aangewezen als verantwoordelijke voor het volgen van externe ontwikkelingen en het verzamelen van relevante kennis op het gebied van energie en CO_2-reductie. Deze kennis wordt verkregen via:

- Leveranciers van materieel en brandstoffen
- Branche-informatie en ontwikkelingen binnen de sector
- Ervaringen uit de praktijk en samenwerking met ketenpartners

9.2 Samenwerking

9.2.1 Zuid Limburg Bereikbaar - Maastricht Bereikbaar - Binnenstad Logistiek

L'Ortye is partner van Zuid Limburg Bereikbaar. Alle partners van Zuid Limburg Bereikbaar hebben een ambitiedocument opgesteld waarin concreet is aangegeven welke doelen worden nagestreefd.

Zuid-Limburg Bereikbaar zet zich in voor een betere bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in de regio. Het programmabureau werd in 2010 opgericht om het autogebruik, vooral onder forenzen, te verminderen.

Naast bereikbaarheid en doorstroming ligt de focus inmiddels ook op duurzame mobiliteit. Een van de deelprojecten is het optimaliseren van de binnenstedelijke logistiek. Hierbij wordt onderzocht hoe het aantal transportbewegingen in de binnenstad kan worden verminderd.

De mogelijkheden worden samen met alle ketenpartners beoordeeld op haalbaarheid, waarna afspraken over de uitvoering worden gemaakt.

Bij dit initiatief zijn de volgende partijen betrokken:

- Maastricht Bereikbaar
- Ondernemend Wyck (ondernemersvereniging)
- Gemeente Maastricht
- Afvalinzamelaars (L'Ortye, Renewi, Van Kaathoven, Rd4 en Suez).

9.2.2 Bouwhub Maastricht

Samen met onze bestaande klant Laudy Bouw & Ontwikkeling en enkele andere leveranciers van Laudy wordt gekeken naar efficiënter transport. Hiervoor is de loods van L'Ortye aan de Ankerkade ideaal voor de opslag en distributie van bouwmaterialen.

Het betreft een project samen met onder andere Bouwmateriaal Nederland (BMN). De bouwmaterialen worden door de leveranciers aangeleverd op de Ankerkade, daar verzameld en dan zullen de materialen op afroep door ons naar de desbetreffende locatie worden vervoerd waarna wij gelijk bouwafval mee retour kunnen nemen.

9.2.3 Overige activiteiten

Andere activiteiten om de energie-efficiency en CO_2 reductie te realiseren:

- Green Deal 6 Afval logistiek (een overkoepelende landelijke Greendeal waaruit het initiatief Maastricht Bereikbaar – Binnenstad logistiek is voortgekomen (Green deal 6, Actie 4))
- Perscontainer implementatie (gericht op reductie van vrachtbewegingen)