

Half-jaarlijkse voortgangsrapportage

CO₂-Prestatieladder

L'Ortye Transportbedrijf B.V.

verslag 1^e helft 2024

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



1 Inhoudsopgave

1	Inhoudsopgave	2
2	Revisieoverzicht.....	2
3	Inleiding.....	3
4	Energiebeleid	3
5	Reductiedoelstellingen en maatregelen	3
6	Mogelijkheden voor individuele bijdrage.....	6
7	Informatie betreffende het huidige energiegebruik.....	6
7.1	Brandstofverbruik wagenpark.....	6
7.2	Brandstofverbruik Materieel.....	7
7.3	Elektriciteitsverbruik.....	7
7.4	KPI's Groeve.....	7
7.5	Gasverbruik	8
8	Trends binnen het bedrijf	9

2 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).

Conceptversie 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
0.1	11 oktober 2019	Concept halfjaarlijkse rapportage over 1 ^e helft 2019 aangemaakt
1.0	4 november 2019	Definitieve versie (na review manager bedrijfsvoering)
2.0	27 september 2020	Halfjaarlijkse rapportage over 1 ^e helft 2020 op basis van aangeleverde gegevens en correcties op navraag
3.0	19 oktober 2020	Update n.a.v. gewijzigde verbruikscijfers energiebeoordeling
4.0	11 oktober 2021	Halfjaarlijkse rapportage over 1 ^e helft 2021
4.1	25 november 2021	Aanpassing doelstellingen naar 2015-2025
4.4	7 oktober 2022	Concept halfjaarlijkse rapportage over 1 ^e helft 2022 ter bespreking met MT
4.5	17 oktober 2023	Concept halfjaarlijkse rapportage over 1 ^e helft 2023
5.0	13 november 2023	Update na bespreking met MT.
6.0	26 september 2024	Concept halfjaarlijkse rapportage over 1 ^e helft 2024
6.1	16 november 2024	Update na bespreking met MT

3 Inleiding

L'Ortye Transportbedrijf B.V. hecht grote waarde aan duurzaamheid en het milieu. Daarom stuurt L'Ortye actief op haar energieverbruik. Een van de primaire doelstellingen daarbij is het reduceren van de directe CO₂ uitstoot.

Het reduceren van de CO₂-emissie is van groot belang voor de leefbaarheid van de aarde en het milieubeleid van L'Ortye.

In deze voortgangsrapportage worden de volgende zaken toegelicht:

- het energiebeleid (hoofdstuk 4)
- de reductiedoelstellingen en maatregelen (hoofdstuk 5)
- mogelijkheden voor individuele bijdrage (hoofdstuk 6)
- informatie betreffende het huidige energiegebruik (hoofdstuk 7)
- trends binnen het bedrijf (hoofdstuk 8)

4 Energiebeleid

Omdat brandstof de grootste CO₂ emissie veroorzaker is voor L'Ortye is de primaire focus gericht op besparing van brandstof. Met een totaal diesilverbruik van ruim 1 miljoen liter diesel per jaar is veel besparing te realiseren. Op zo'n grote hoeveelheid brandstof zullen maatregelen met een relatief klein effect toch tot een grote absolute besparing van liters leiden. Al wordt van een maatregel bijvoorbeeld maar 1% besparing verwacht, dan gaat dat toch al over 10.000 liter diesel. Dit staat gelijk aan 32,3 Ton CO₂ uitstoot.

Met betrekking tot inkoop van elektriciteit is L'Ortye al in 2017 overgestapt naar CO₂ neutrale elektriciteit. De elektriciteit die door L'Ortye wordt gebruikt, wordt in Nederland opgewekt door windmolens. In 2022 is ook een eigen PV-installatie (zonnepanelen) in gebruik genomen.

5 Reductiedoelstellingen en maatregelen

De reductiedoelstelling van L'Ortye is om in 2025 relatief 34,29% minder CO₂ uit te stoten dan in 2015.

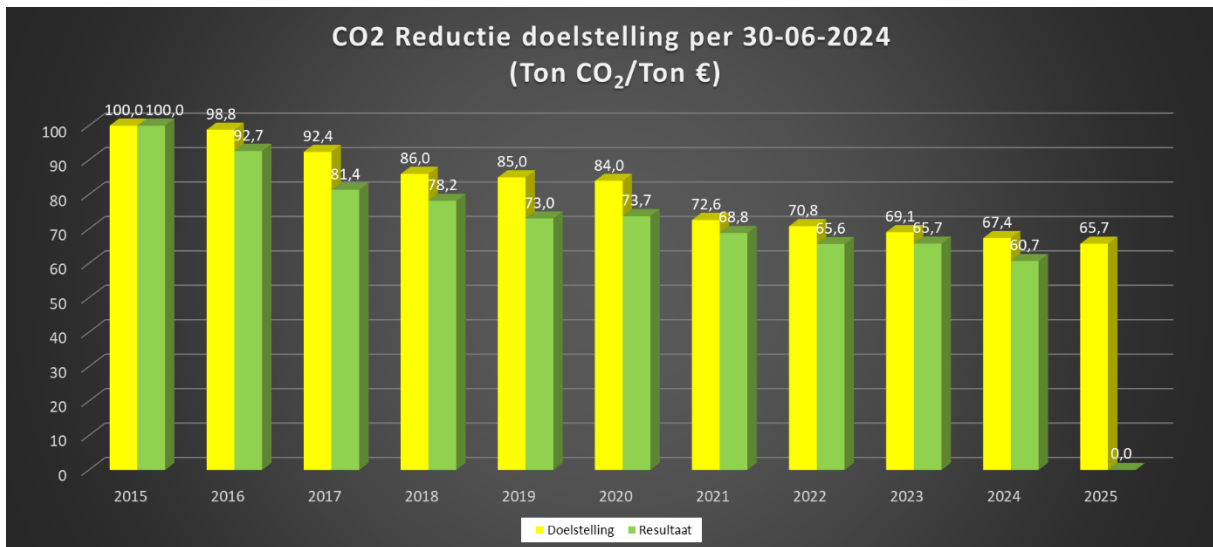
Dit bij een gelijkblijvende bedrijfsactiviteit. Dat wil zeggen dat bij een groei van het bedrijf de CO₂ emissie 34,29% minder snel groeit dan de organisatie. Daarom zijn een aantal relatieve indicatoren bepaald.

De hoofd indicator is de CO₂ emissie in relatie tot de omzet van het hele bedrijf. Het betreft daarbij de directe emissie (scope 1 en 2 volgens de definitie van de CO₂ Prestatieladder).

Bij de analyse van de resultaten tot en met de eerste helft van 2023 is waarneembaar dat de reductie in 2020 enigszins stagneerde. In 2021 werd een goede reductie behaald die ook in 2022 doorzette. In de eerste helft van 2023 is de relatieve CO₂ emissie gestegen tot boven het niveau van 2021.

Dit is op zich niet verontrustend. Eerdere berekeningen over de eerste helft van een jaar lieten vaker een stijging zien ten opzichte van het voorgaande jaar. Later, over het hele jaar gemeten, resulteert dit vaak nog in een daling.

De CO₂ reductie tot en met 30 juni 2024 bedraagt 39,3%. Dit ligt ruim op koers om de doelstelling voor 2025 te behalen.



De berekende CO₂ emissie in de eerste helft van 2024 is 1.583 Ton. Over de eerste helft van 2023 bedroeg de CO₂ emissie 1.803 Ton.

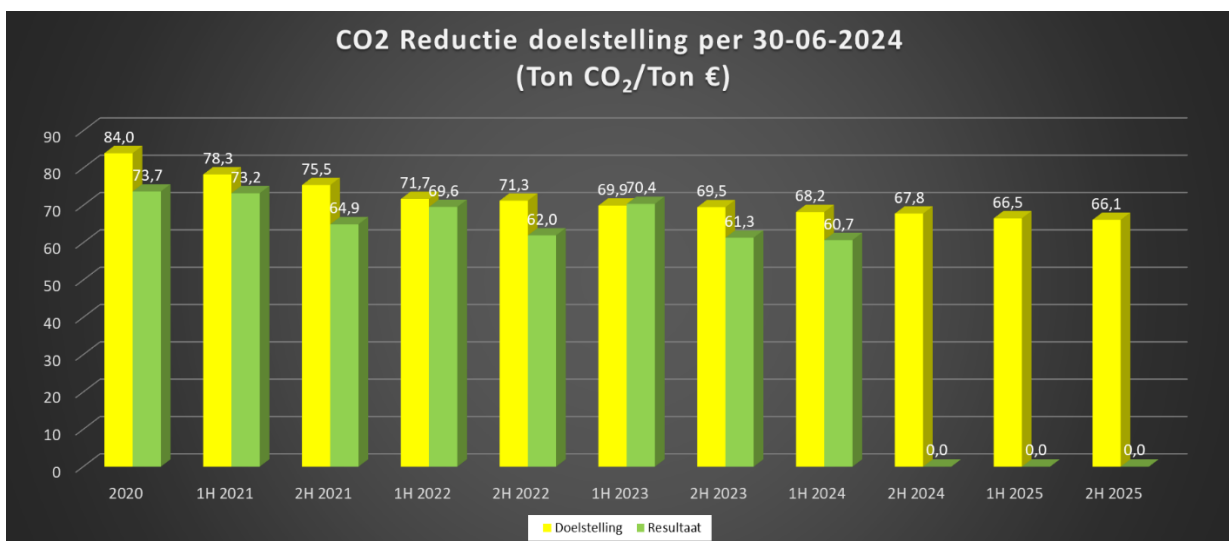
Afgezet tegen de 1^e helft van 2023 is de uitstoot in de eerste helft van 2024 dus gedaald met 219 Ton (daling van 12,2%).

De absolute afname is het gevolg van de volgende factor:

- Afname brandstof verbruik wagenpark (12,1% minder dan in 1^e helft 2023, 55.000 liter minder diesel, 180 Ton minder CO₂ emissie).

In relatie tot de omzet is de emissie gedaald ten opzichte van 2023. De omzet is iets gestegen bij een lagere CO₂ uitstoot.

Op halfjaarbasis vertoont de CO₂ reductie de volgende ontwikkeling:



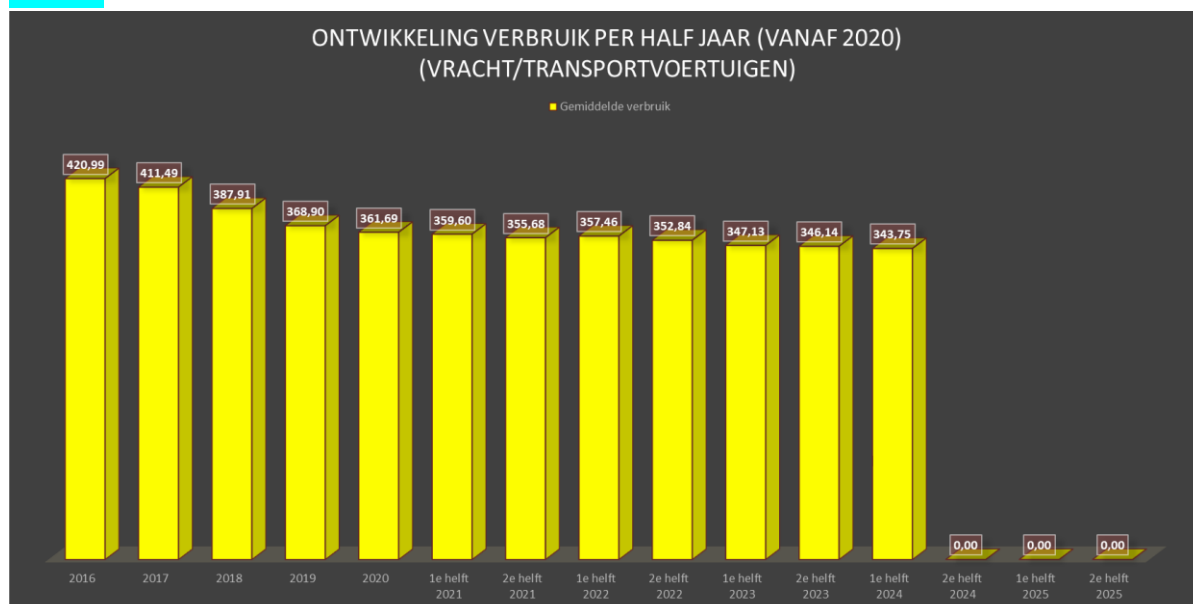
Uit de analyse van de verbruikscijfers van de voertuigen is gebleken dat het gemiddelde verbruik per 1000 kilometer over het gehele wagenpark gedaald is met 1,0% (1^e helft 2024, ten opzichte van 1^e helft 2023). (0,8% daling ten opzichte van het jaargemiddelde over 2023).

De ontwikkeling van het verbruik verschilt enigszins per voertuigcategorie. De grootste stijging in het verbruik is zichtbaar in de categorieën containerautos 6x4/8x4 (3.2%) en huisvuilwagens (2,4%).

In de categorie Trekker 4x2/6x2, verantwoordelijk voor bijna 42% van alle kilometers in de eerste helft van 2024, is sprake van een daling van 1.3%

Overzicht gebruik	1H 2024				1H 2023			
	Km's	Liters	Verbruik l/1000km	Vershil in verbruik vorige jaar	Km's	Liters	Verbruik l/1000km	Vershil in verbruik vorige jaar
Totaal Containerauto 4x2	141.200	41.782	295,90	1,6%	133.244	38.807	291,25	-2,6%
Totaal Containerauto 6x2	187.955	56.717	301,76	-1,5%	200.761	61.532	306,49	8,5%
Totaal Containerauto 6x4/8x4	47.367	15.456	326,30	3,2%	48.020	15.186	316,25	-11,8%
Totaal Huisvuilauto	106.630	42.786	401,26	2,4%	101.046	39.606	391,96	-1,9%
Totaal Kippers 8x4	0	0			17.752	10.047	565,98	-9,8%
Totaal Kippers 10x4/10x8	89.850	48.738	542,44	-1,9%	95.971	53.082	553,11	-3,1%
Totaal Kraanauto 6x2/6x4	94.082	37.332	396,80	-0,9%	97.557	39.043	400,21	0,6%
Totaal Trekker 4x2/6x2	479.774	151.423	315,61	-1,3%	598.080	191.336	319,92	0,3%
EINDTOTAAL:	1.146.858	394.233	343,75	-1,0%	1.292.431	448.640	347,13	-2,9%

De ontwikkeling van het overall verbruikscijfer over de afgelopen jaren, ziet er als volgt uit:



De huidige doelstelling voor 2025 is berekend op basis van de CO2 emissiecijfers over 2015 tot en met 2020 en de verdere geplande maatregelen zoals:

- Verdere invoering rijstijlanalyses en verbruiksrapportages op chauffeursniveau
- Continue verjonging en verduurzaming van het wagenpark
- Geleidelijke invoering van duurzamere brandstoffen (bijvoorbeeld HVO op langere termijn, >2025)

- inzetten van mentorchauffeurs om het CO₂ bewustzijn en de brandstof reductie (het nieuwe rijden) verder te stimuleren. Voordelen hiervan zijn minder slijtage en minder aanrijdingen.

6 Mogelijkheden voor individuele bijdrage

Iedereen kan zijn steentje bijdragen aan het terugbrengen van de CO₂ uitstoot. Als medewerker van L'Ortye kun je vooral letten op je eigen gedrag. Pas het nieuwe rijden toe en controleer regelmatig de status van je voertuig inclusief de bandenspanning. Zorg daarnaast dat je voertuig niet onnodig stationair loopt en rij de kortst mogelijke route.

Ook opdrachtgevers kunnen hun steentje bijdragen. Door zich flexibel op te stellen in de planning van de uit te voeren werkzaamheden kunnen routes geoptimaliseerd en gecombineerd worden waardoor ook minder CO₂ wordt uitgestoten.

7 Informatie betreffende het huidige energiegebruik

7.1 Brandstofverbruik wagenpark

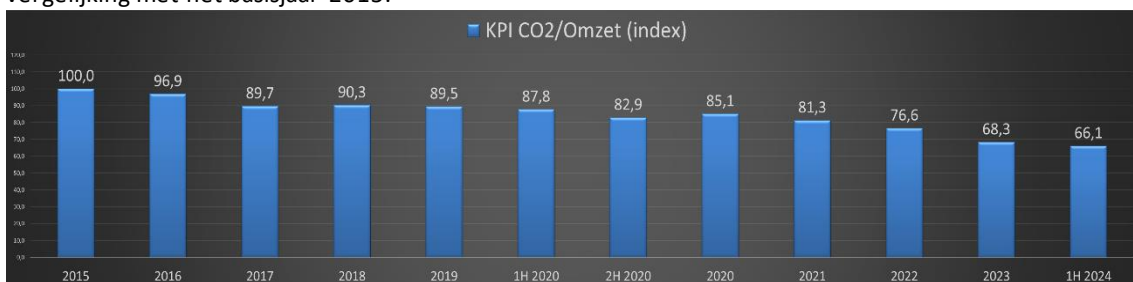
De afgelopen jaren is het aantal kilometers nagenoeg gelijk gebleven (rond 2.5M). Het brandstofverbruik nam enigszins af. In de eerste helft 2024 is het aantal kilometers ten opzichte van de eerste helft 2023 gedaald met 11.3%.

In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van het verbruik tot en met het eerste halfjaar 2024 weergegeven.



In het eerste halfjaar van 2024 is ten opzichte van de eerste helft van 2023 12,1% minder brandstof verbruikt voor het wagenpark.

Afgezet tegen de omvang van de transport afdeling (in omzet) is de uitstoot van CO₂ gedaald met 33,9% in vergelijking met het basisjaar 2015.



7.2 Brandstofverbruik Materieel

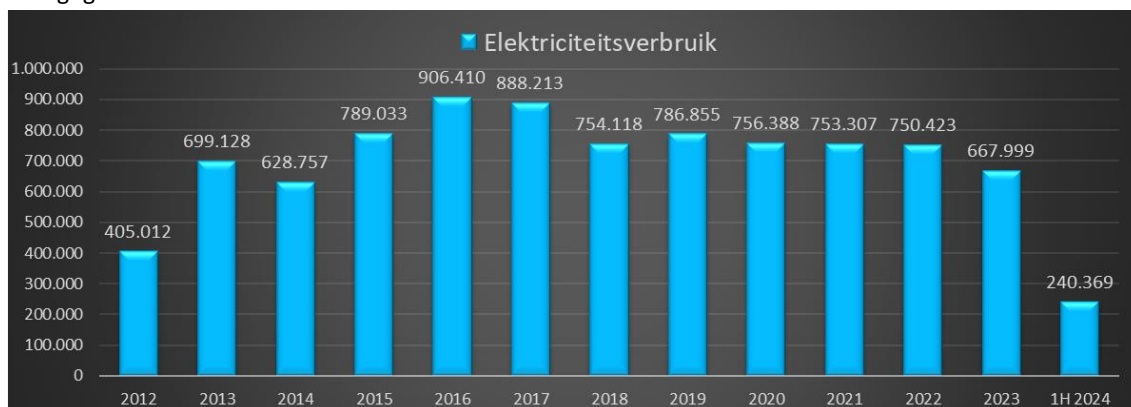
In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van het verbruik tot en met het eerste halfjaar 2024 weergegeven.



In het eerste halfjaar van 2024 is ten opzichte van de helft van 2023 12,9% minder brandstof verbruikt door het materieel.

7.3 Elektriciteitsverbruik

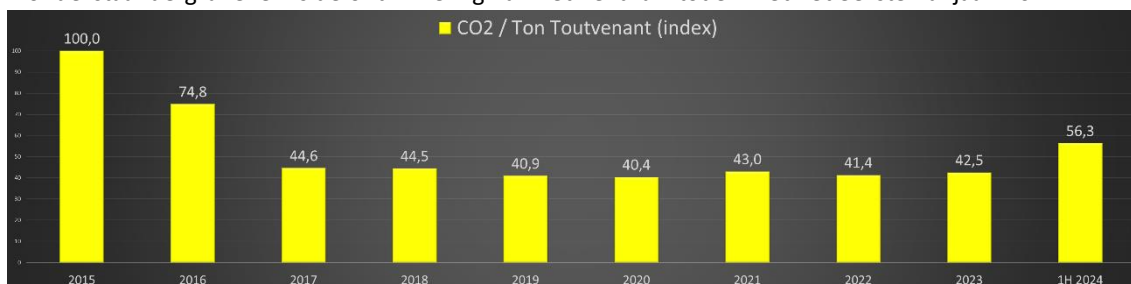
In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van het verbruik tot en met het eerste halfjaar 2024 weergegeven.



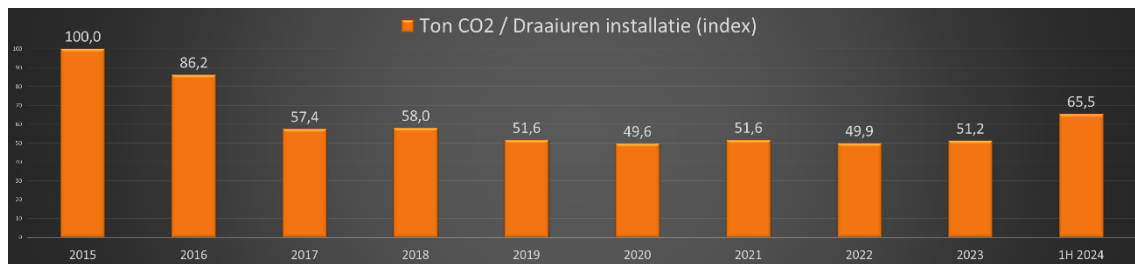
In het eerste halfjaar van 2024 is ten opzichte van de eerste helft van 2023 11 Mwh (30,6%) minder elektriciteit verbruikt. Dit is een marginaal verschil.

7.4 KPI's Groeve

In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van het verbruik tot en met het eerste halfjaar 2024.



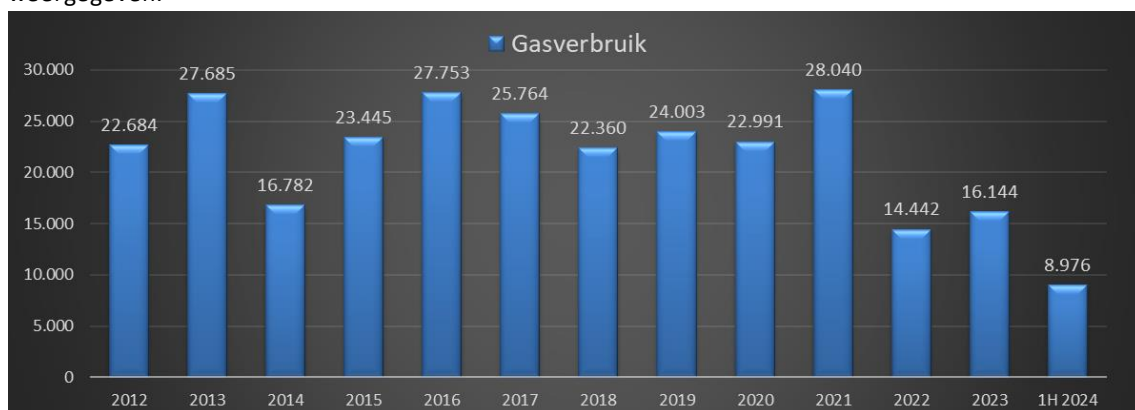
Afgezet tegen de hoeveelheid opbrengst product (Toutvenant) van de groeve is de uitstoot van CO₂ gedaald met 43,7% in vergelijking met het basisjaar 2015.



Afgezet tegen het aantal draaiuren van de sorteerinstallatie in de groeve is de uitstoot van CO₂ gedaald met 34,5% in vergelijking met het basisjaar 2015.

7.5 Gasverbruik

In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van het verbruik tot en met het eerste halfjaar 2024 weergegeven.



In het eerste halfjaar van 2024 is ten opzichte van de helft van 2023 16,9% minder gas verbruikt.

8 Trends binnen het bedrijf

Op basis van de analyse over de eerste helft van 2024 wordt geconstateerd dat er sinds 2015 duidelijk sprake is van een dalende trend in de CO₂ emissie, maar dat de daling langzamer gaat vanaf 2020.

Zoals al eerder gerapporteerd is altijd sprake van enige fluctuatie in het verbruik.

Dit is toe te schrijven aan veranderingen in de samenstelling van de opdrachtenportfolio (door nieuwe en aflopende projecten, de aard van deze projecten en de ligging van de projecten) en aanpassingen in de inzet van voertuigen (lange trajecten, zwaar terrein).

Voor de toekomst worden de specifieke ontwikkelingen verwacht. Afhankelijk van de mogelijkheden die zich voordoen zullen wel duurzamere transportroutes worden ingezet (Modal Shift), maar dit is sterk afhankelijke van externe politiek gedreven beslissingen.