

D-ENV-GR-026	Emissions evaluation 2018		Rev.:	1-0
			Date:	23/04/2019
Author:	Tim Balcaen	Validated by:	Steven Thomas	

1 Scope 1 & 2 emissies

In 2018 zien we een sterke terugval in het aantal gepresteerde uren. Dit gaat gepaard met een daling in onze CO₂ emissies.

Als we echter kijken naar de hoeveelheid emissies in verhouding tot de uren, zien we een kleine stijging. Er werd reeds eerder vermoed dat er een positieve koppeling is tussen de hoeveelheid gepresteerde uren en de verhouding tussen uren en emissies. Immers, de vaste emissies (basis elektriciteitsverbruik en verwarming, overhead) worden verdeeld over meer uren.

1.1 Arendonk + overhead

Hier zien we voor het tweede jaar op rij een zeer sterke daling in de hoeveelheid emissies. Terwijl dit in 2017 te wijten was aan de overschakeling op 100% Belgische, groene stroom, is dit in 2018 het gevolg van de sterk verminderde activiteit.

Met 57% komt verreweg de belangrijkste uitstoot van transport. Dit komt evenwel omdat veel transport, zowel van personen als goederen, wordt afgeschreven op de overhead. Vandaar dat ook business travel met 11% vertegenwoordigd is. 28% komt van verwarming, wat vooral te wijten is aan straal- en spuihallen.

Met het wegvallen van grijze elektriciteit, en dus CO₂ uitstoot, in 2017, missen we een visualisatie van het energieverbruik. Een grafiek met het elektriciteitsverbruik in kWh zal worden toegevoegd aan het overzicht.

1.2 Balen

In Balen is de daling in productiviteit en emissies kleiner. Intern transport is voornamelijk elektrisch (vaste kranen en rolbruggen). En ook hier is de elektriciteit sinds 2017 100% groen. Vandaar dat verwarming van voornamelijk de straal- en spuihallen met 50% (gas) en 39% (stookolie) het overgrote deel van de emissies voor zich nemen.

In de zomer 2018 werden de spuihallen gerenoveerd, dus verwachten we in 2019 een daling van de uitstoot door verwarming.

1.3 Hoboken

Intern transport is hier met 58% de grootste bron van emissies. Zeer veel transport van goederen gebeurt met SPMT's. Er zijn ook zeer veel verplaatsingen van personen met allerlei hoogtewerkers en verrijkers. Daarom komt het efficiënter gebruik van interne transportmiddelen als actie in het energy management plan.

We zien in 2018 terug een kleine spie grijze elektriciteit verschijnen. Dit is het gevolg van de huur van enkele bijkomende ruimtes. De elektriciteit voor deze ruimtes wordt voorzien door de verhuurder en valt dus niet onder ons groenestroomcontract.

1.4 Zary (Polen)

Net als in Balen is ook hier het intern transport vooral via vaste kranen en rolbruggen. Bovendien zijn er hier geen straal- en spuihallen om te verwarmen. Aangezien er voor Polen nog geen groenestroomcontract is, komt elektriciteit dus zeer sterk naar voren. Maar liefst 73% van de totale uitstoot is het gevolg van elektriciteitsverbruik.

Uitzonderlijk voor Polen is dat 20% van de uitstoot veroorzaakt wordt door verwarming via het stadswarmtenet. Dat verklaart de totale afwezigheid van gas en stookolie voor verwarming.

Voor Polen gaan we op zoek naar aanbieders van 100% Poolse, groene stroom.

D-ENV-GR-026	Emissions evaluation 2018		Rev.:	1-0
			Date:	23/04/2019
Author:	Tim Balcaen	Validated by:	Steven Thomas	

1.5 Newcastle

In de grafieken voor Newcastle krijgen we zeer sterke schommelingen te zien tussen 2017 en 2018.

Newcastle is nog maar actief sinds 2017. Vorig jaar hadden we dus last van heel wat kinderziektes. Er was nog veel werk aan de verbetering van het intern transport. In 2017 werd dan ook buitensporig veel intern transport met (olie verslindende) mobiele arbeidsmiddelen uitgevoerd. Gedurende het jaar werden bijkomende (elektrische) kranen voorzien.

Ook werden te veel uren gepresteerd ten gevolge van inefficiëntie. De sterke daling in gepresteerde uren in 2018 is dus niet enkel te wijten aan een verlaagde activiteit naar het einde van het jaar toe, maar ook het gevolg van een grote efficiëntieslag.

We zien in 2018 dan ook een sterke daling in het verbruik van olie voor intern transport. En een verhoudingsgewijs sterke stijging van aandeel elektriciteit in de totale uitstoot. Door de efficiëntieslag zien we ook een stijging in de totale uitstoot per gepresteerd uur.

Ook hier is de zoektocht naar een aanbieder van 100% Britse, groene stroom prioriteit.

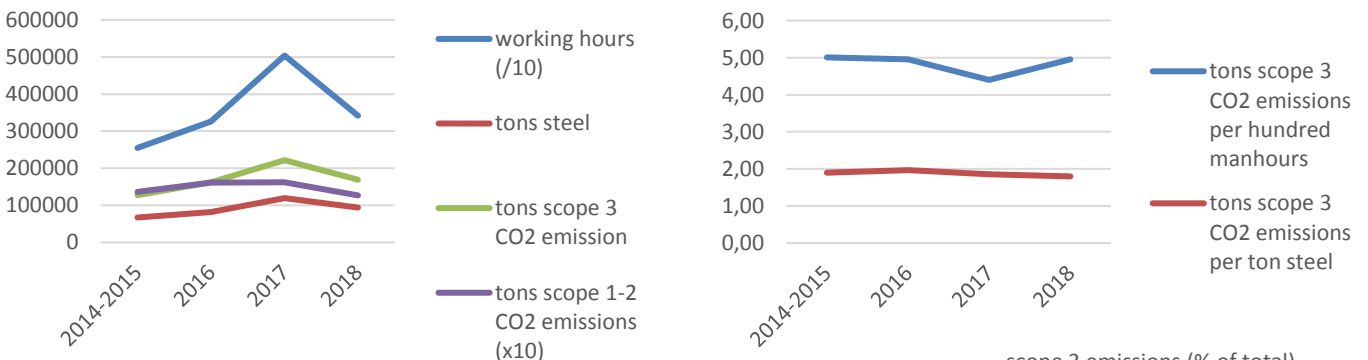
2 Scope 3 emissies

Net zoals bij de scope 1 & 2 emissies zien we ook hier een sterke daling in emissies ten gevolge van de lagere activiteit.

Over de jaren zien we dat gepresteerde uren, staaldoorzet, scope 1&2 en scope 3 emissies elkaar volgen. Hierin zien we twee afwijkingen.

- In 2017 zien we dat de scope 1 & 2 emissies niet mee stijgen met uren en staaldoorzet. Dit komt door de overschakeling op groene elektriciteit in de Belgische vestigingen.
- In 2017 zien we ook dat de uren meer stijgen dan staaldoorzet en emissies. Dit komt door de vele uren in Newcastle (en Arendonk/overhead), zoals hierboven reeds besproken.

Ook in de grafiek van uitstoot per staalverzet en uitstoot per gepresteerd uur zien we dit dipje in 2017 terug.



Aangekochte goederen en diensten blijft met 68% verreweg de grootste scope 3 emissies voor zich nemen. Dit bestaat voor 77% uit aankoop van staal en 22% uit subcontracting.

Op plaats 2 komt end-of-life verwerking met 11%. Op plaats 3 staat downstream transport met 10%. Deze bestaat voornamelijk uit offshore transport (60%) en binnenwatertransport (36%).

