



DENYS

C02 Voortgangsrappoort

2021

Auteur(s)	T. Van Damme
Datum	10/02/2022
Versie	1.0
Controle door	S. Koevoets
Goedkeuring door	B. Geltmeyer
Status	Definitief

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
1. INLEIDING EN VERANTWOORDING	4
2. DEFINITIES EN AFKORTINGEN	4
3. RAPPORTERING VOORTGANG	4
3.1. ORGANIZATIONAL BOUNDARY	4
3.1.1. <i>HUIDIGE ORGANIZATIONAL BOUNDARY</i>	4
3.1.2. <i>WIJZIGINGEN ORGANIZATIONAL BOUNDARY</i>	4
3.1.3. <i>ACTIVITEITEN VAN DE ORGANISATIE (VERMELDING OP HET CERTIFICAAT)</i>	4
3.2. ENERGIEPRESTATIES	4
3.2.1. <i>INDELING KLEIN/MIDDELGROOT/GROOT BEDRIJF</i>	4
3.2.2. <i>OVERZICHT ENERGIEPRESTATIES</i>	5
3.3. ENERGIEBELEID	8
3.3.1. <i>DOELSTELLINGEN</i>	8
3.3.2. <i>EVALUATIE VAN DE DOELSTELLINGEN</i>	9
3.3.3. <i>INZICHT IN DE ENERGIEPRESTATIES</i>	9
3.3.4. <i>CONCLUSIES</i>	10
3.3.5. <i>NIEUWE DOELSTELLINGEN</i>	10
3.3.6. <i>REDUCTIEMOGELIJKHEDEN</i>	11
3.4. CO2 MANAGEMENT SYSTEEM	11
3.4.1. <i>WIJZIGINGEN ENERGIE MANAGEMENT SYSTEEM</i>	11
3.4.2. <i>INTERNE AUDITS</i>	11
3.4.3. <i>EXTERNE AUDITS</i>	11
3.4.4. <i>AANBEVELINGEN TER VERBETERING VAN HET CO2 MS</i>	12
3.4.5. <i>CORRIGERENDE EN PREVENTIEVE MAATREGELEN</i>	13
3.5. INTERNE EN EXTERNE COMMUNICATIE	13
3.5.1. <i>PUBLIEKE WEBSITE</i>	13
3.5.2. <i>INTRANET OMGEVING</i>	13
3.5.3. <i>NIEUWSBRIEVEN</i>	13
3.6. ENERGIE PARTICIPATIE	13
3.6.1. <i>DEELNAME AAN INITIATIEVEN</i>	13
3.6.2. <i>EVALUATIE VAN DE INITIATIEVEN</i>	13
4. OUTPUT	13
4.1. <i>KANSEN VOOR VERBETERING</i>	13
4.2. <i>NOODZAAK VOOR WIJZIGINGEN IN HET CO2-MANAGEMENTSYSTEEM, REDUCTIEDOELSTELLINGEN, CO2-REDUCTIEMAATREGELEN, INITIATIEVEN EN DEELNAMES</i>	14

4.3. CONCLUSIES ROND DE WERKING VAN DE CO2-PRESTATIELADDER; EXPLICIET DIEN ER EEN UITSPRAAK GEDAAN TE WORDEN IN HOEVERRE DE CO2-PRESTATIELADDER BINNEN HET BEDRIJF FUNCTIONEERT ZOALS DEZE BEDOELD IS (UITSPRAAK OMTRENT DOELTREFFENDHEID, EFFECTIVITEIT), OP BASIS VAN DE RESULTATEN VAN DE INTERNE AUDIT MET BETREKKING TOT DE DOELSTELLINGEN PER EIS	14
4.4. CONCLUSIES OVER DE WAARSCHIJNLIJKHEID VAN HET HALEN VAN EERDER INTERN/EXTERN GEPUBLICEERDE REDUCTIEDOELSTELLINGEN	15
4.5. BESLISSINGEN MET BETREKKING TOT DE MIDDELEN DIE NODIG ZIJN OM HET FUNCTIONEREN VAN DE CO2-PRESTATIELADDER BINNEN HET BEDRIJF TE GARANDEREN	15
5. BIJLAGEN	15

1. INLEIDING EN VERANTWOORDING

Eén maal per jaar voert Denys Engineers & Contractors B.V. een review uit m.b.t. de CO2-reductiedoelstellingen. Tijdens deze review worden alle genoemde maatregelen gecheckt aan de hand van constatering en KPI's.

Dit document beschrijft de review van 2021. Deze review is uitgevoerd op 10/02/2022 door Tim Van Damme.

2. DEFINITIES EN AFKORTINGEN

- EnPI: Energie Prestatie Indicator
- VOF: Vennootschap Onder Firma
- CO2 MS: CO2 Management Systeem

3. RAPPORTERING VOORTGANG

3.1. Organizational Boundary

3.1.1. Huidige Organizational Boundary

De Organizational Boundary wordt vastgesteld als:

- DENYS ENGINEERS & CONTRACTORS B.V. en omvat alle kantoren en operationele werkzaamheden in Nederland. Momenteel is dit voornamelijk het aannemen en uitvoeren van werkzaamheden met betrekking tot kabels en leidingen. Indien in een VOF wordt gewerkt, zal enkel het procentuele aandeel van DENYS ENGINEERS & CONTRACTORS B.V. meegenomen worden (tenzij anders vastgelegd in de VOF).

3.1.2. Wijzigingen Organizational Boundary

De Organizational Boundary werd herbekeken voor het jaar 2021. Daar zien we echter terug Plant & Logistics BV als concernaanbieder naar voren komen. Deze concern aanbieder valt het ene jaar binnen de boundary en het andere jaar niet. Daarbij heeft de firma Plant & Logistics BV geen eigen personeel en/of materieel. Zodoende is er geen CO2 uitstoot door deze aanbieder. Rekening houdende met deze bevindingen kunnen we concluderen dat de boundary voor 2021 ongewijzigd blijft.

3.1.3. Activiteiten van de organisatie (vermelding op het certificaat)

Op vraag van de Raad van Accreditatie werd op 6/02/2017 het toepassingsgebied op het certificaat licht aangepast (verwijderen van subjectieve en vage termen/teksten). De nieuwe omschrijving van het toepassingsgebied is:

“Het ontwerpen, bouwen en onderhouden van kabels en leidingen meet- en regeltechniek en stations, waterzuiveringsinstallaties, (gestuurde) boringen, utiliteitsbouw, restauratie en renovatie van gebouwen en spoorwerken, infratechniek en grouting.”

Bij de opmaak van dit voortgangsrapport is bovenstaande scope nog steeds representatief voor de organisatie.

3.2. Energieprestaties

3.2.1. Indeling Klein/middelgroot/groot bedrijf

Op basis van de indeling volgens Tabel 4.1. van Handboek 3.1 en op basis van de berekening van de totale CO2-uitstoot (Zie: CO2-01-WP-02-D-01 Emissie inventaris rekenblad- Eis 3.A.1) is het bedrijf een: **Klein bedrijf (K)**:

- Diensten:
 - Totale CO2-uitstoot bedraagt maximaal (\leq) 500 ton per jaar.
- Werken/leveringen:
 - Kantoren en bedrijfsruimten:
 - Totale CO2-uitstoot bedraagt maximaal (\leq) 500 ton per jaar
Ca. 50 ton CO2 per jaar (2021).
 - alle bouwplaatsen en productielocaties

CO2 VOORTGANGSRAPPORT

- Totale CO2-uitstoot bedraagt maximaal (\leq) 2.000 ton per jaar.
Totale uitstoot Ca. 700 ton CO2 per jaar (2021).

3.2.2. *Overzicht energieprestaties*

De onderstaande tabel geeft per (materiele) energieverbruiker de berekende hoeveelheid uitgestoten CO2 weer vanaf het basisjaar 2013.

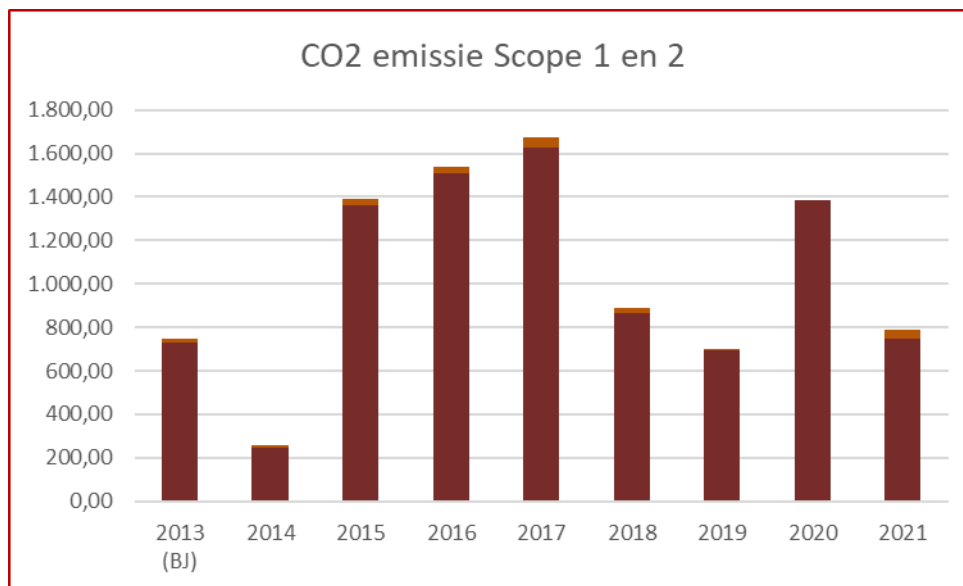
De verbruiken worden gerelateerd aan de omzet (omzet van Denys Engineers en Contractors B.V. in Nederland).
 Omgerekend naar deze parameter geeft dit het volgende resultaat:

Scope	Omschrijving	Eenheid	Verbruikshoeveelheid								
			2013 (BJ)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Personenvervoer conventionele personenauto - Diesel	Liter	55 661	25 860	68 722	78 673	86 222	80 993	100 093	103 186	94 639
1	Overige energiedragers voor andere doeleinden dan vervoer - Diesel	Liter	168 761	45 729	343 973	380 827	407 849	177 722	103 387	311 006	115 909
1	Totaal scope 1		/	/	/	/	/	/	/	/	/
2	Electriciteitsverbruik - Grijsz stroom	kWh	25 130	22 419	58 051	52 501	84 778	49 652	13 635	0	64 312
2	Electriciteitsverbruik - Groene stroom 'B' - Windkracht	kWh	0	0	0	0	0	29 344	15 281	97 880	39 944
2	Totaal scope 2		/	/	/	/	/	/	/	/	/
1+2	Totaal scope 1 en 2		/	/	/	/	/	/	/	/	/

Scope	Omschrijving	Eenheid	Gerelateerde hoeveelheid CO2-emissie (Ton CO2)								
			2013 (BJ)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Personenvervoer conventionele personenauto - Diesel	Ton CO2	174,50	81,07	222,11	254,27	278,67	261,77	323,50	333,29	328,68
1	Overige energiedragers voor andere doeleinden dan vervoer - Diesel	Ton CO2	529,07	143,36	1111,72	1230,83	1318,17	574,40	334,15	1004,55	402,55
1	Totaal scope 1		732,27	244,09	1362,14	1511,69	1629,82	863,65	696,00	1382,42	748,45
2	Electriciteitsverbruik - Grijsz stroom	Ton CO2	13,22	11,79	30,53	27,62	44,59	26,12	7,17	0,00	35,76
2	Electriciteitsverbruik - Groene stroom 'B' - Windkracht	Ton CO2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Totaal scope 2		13,22	11,79	30,53	27,62	44,59	26,12	7,17	0,00	37,54
1+2	Totaal scope 1 en 2		745,49	255,88	1392,68	1539,31	1674,41	889,77	703,17	1382,42	786,00

Scope	Omschrijving	Eenheid	Gerelateerde hoeveelheid CO2-emissie t.o.v. de gerealiseerde jaaromzet								
			2013 (BJ)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Personenvervoer conventionele personenauto - Diesel	Ton CO2/mln. € omzet	27,46	27,06	22,27	21,41	14,17	23,72	18,14	18,08	14,61
1	Overige energiedragers voor andere doeleinden dan vervoer - Diesel	Ton CO2/mln. € omzet	83,25	47,85	111,45	103,62	67,02	52,04	18,73	54,51	17,89
1	Totaal scope 1		115,23	81,48	136,56	127,26	82,86	78,24	39,02	75,01	33,26
2	Electriciteitsverbruik - Grijs stroom	Ton CO2/mln. € omzet	2,08	3,94	3,06	2,32	2,27	2,37	0,40	0,00	1,59
2	Electriciteitsverbruik - Groene stroom 'B' - Windkracht	Ton CO2/mln. € omzet	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Totaal scope 2		2,08	3,94	3,06	2,32	2,27	2,37	0,40	0,00	1,67
1+2	Totaal scope 1 en 2		117,31	85,41	139,62	129,58	85,13	80,61	39,42	75,01	34,93

In grafiekvorm:



Vaststellingen:

Omgerekend naar omzet zijn de bedrijfsmiddelen (overige energiedragers voor andere doeleinden dan vervoer – Diesel) elk jaar de grootste energieverbruikers (Ton CO2/mln. euro omzet):

- 71% (2013)
- 56% (2014)
- 80% (2015)
- 80% (2016)
- 79% (2017)
- 65% (2018)

- 48% (2019)
- 73% (2020)
- 51% (2021)

Op de tweede plaats komt het verbruik van de bedrijfswagens (Personenvervoer conventionele personenauto – Diesel):

- 23% (2013)
- 32% (2014)
- 16% (2015)
- 17% (2016)
- 17% (2017)
- 29% (2018)
- 46% (2019)
- 24% (2020)
- 42% (2021)

Deze 2 grootste energieverbruikers vertegenwoordigen samen het grootste deel van het totale energieverbruik:

- 94% (2013)
- 88% (2014)
- 96% (2015)
- 96% (2016)
- 95% (2017)
- 94% (2018)
- 94% (2019)
- 97% (2020)
- 93% (2021)

Opmerking:

De volgende emissiebronnen worden niet meer geïntariseerd en opgenomen in het verslag aangezien deze niet materieel zijn, zijnde minder dan 5% van de totale emissies uitmaken:

- Gasvormige brandstoffen - Aardgas
- Gasvormige brandstoffen - Acetyleen
- Gasvormige brandstoffen – Propan
- Personenvervoer conventionele personenauto - Diesel > 1450 kg
- Overige energiedragers voor andere doeleinden dan vervoer – Benzine
- Electriciteitsverbruik - Grijs stroom - personenauto

Dit werd door de directie goedgekeurd op de Werkgroep Duurzaam Onderneme.

De emissiefactoren zijn vanaf 1 januari 2021 aangepast aan de nieuwe lijst van emissiefactoren, nl. versie 'januari 2021'.

Zie: <https://co2emissiefactoren.nl/lijst-emissiefactoren/>.

3.3. Energiebeleid

3.3.1. Doelstellingen

De organisatie heeft haar strategie inzake milieu vertaald naar lange termijn doelstellingen. Hieronder het overzicht van de lange termijn doelstellingen op 5 en 10 jaar.

Aangezien enkele niet materiële emissiebronnen (zie hierboven) niet meer geïnventariseerd worden, zijn deze ook verwijderd uit onderstaand overzicht van de doelstellingen. Dit heeft een kleine impact op de vooropgestelde reductiedoelstellingen op 5 en 10 jaar.

		Ton CO2 / mln € omzet	Vooropgestelde reductiedoelstellingen op 5 jaar (2018)			Vooropgestelde reductiedoelstellingen op 10 jaar (2023)		
			2013 (BJ)	% t.o.v. BJ	Ton CO2 / mln € omzet	Reductie Ton CO2 / mln € omzet	% t.o.v. BJ	Ton CO2 / mln € omzet
1	Personenvervoer conventionele personenauto - Diesel	27,46	3,00%	26,64	0,82	6,00%	25,81	1,65
1	Overige energiedragers voor andere doeleinden dan vervoer - Diesel	83,25	5,00%	79,09	4,16	10,00%	74,93	8,33
1	Totaal scope 1	115,23	8,25%	105,73	4,99	12,58%	100,74	9,97
2	Electriciteitsverbruik - Grijs stroom	2,08	98,50%	0,03	2,05	98,50%	0,03	2,05
2	Electriciteitsverbruik - Groene stroom 'B' - Windkracht	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00%	0,00	0,00
2	Totaal scope 2	2,08	98,50%	0,03	2,05	98,50%	0,03	2,05
1+2	Totaal scope 1 en 2	117,31	9,85%	105,76	7,04	14,10%	100,77	12,02

Uit bovenstaande tabel blijkt bijgevolg dat Denys Engineers & Contractors B.V. de volgende aangepaste reductiedoelstellingen heeft (gerelateerd aan de omzet en op basis van het basisjaar 2013):

- 2018 (5 jaar): 9,85% of 11,55 Ton CO2 per mln € omzet minder
- 2023 (10 jaar): 14,10% of 16,54 Ton CO2 per mln € omzet minder

Deze lange termijn doelstellingen werden vervolgens vertaald naar korte termijn doelstellingen (jaarlijks), die meer operationeel van aard zijn. Deze jaarlijkse doelstellingen werden voorlopig lineair degressief bepaald en zijn niet gekoppeld aan de te verwachten CO2 reducties per maatregel.

3.3.2. Evaluatie van de doelstellingen

De energieprestaties worden jaarlijks vergeleken met het basisjaar 2013 t.o.v. van de gestelde doelstellingen. Om een vergelijking mogelijk te kunnen maken dient steeds gerefereerd te worden aan een kengetal. De energieprestaties worden hiervoor uitgezet t.o.v. de omzet (Ton CO2/ mln. euro omzet). Hieronder wordt een overzicht gegeven van de korte termijn doelstellingen, samen met de effectieve uitstoot.

Scope	Omschrijving	2013 (BJ)		2021		
		W	W	D	D%	W%
1	Personenvervoer conventionele personenauto - Diesel	14,61	26,16	-1,8%	-47%	-34%
1	Overige energiedragers voor andere doeleinden dan vervoer - Diesel	17,89	76,72	-3,0%	-79%	-77%
1	Totaal scope 1	32,50	102,87			
2	Electriciteitsverbruik - Grijs stroom	1,59	0,03	0,0%	-24%	-81%
2	Electriciteitsverbruik - Groene stroom 'B' - Windkracht	0,00	0,00	0%	0%	0%
2	Totaal scope 2	1,59	0,03			
1+2	Totaal scope 1 en 2	34,09	102,91			

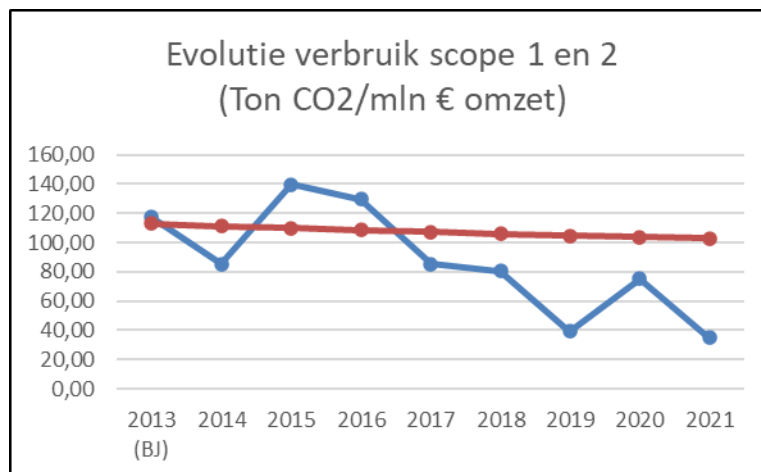
W = Werkelijke hoeveelheid Ton CO2 / mln. € omzet

D = Gewenste hoeveelheid Ton CO2 / mln. € omzet (jaarlijkse lineaire daling t.o.v. doelstellingen op 5 en 10 jaar)

D% = Te realiseren reductie in percentage (negatieve waarde = reductie)

W% = Gerealiseerde reductie in percentage (negatieve waarde = reductie; positieve waarde = toename)

In grafiekvorm:



3.3.3. Inzicht in de energieprestaties

De verbruiken worden momenteel enkel gerelateerd aan de omzet (enkel de omzet van Denys Engineers & Contractors B.V.). Hierdoor wordt het inzicht beperkt. Om het inzicht te verbeteren dient gezocht te worden naar afzonderlijke kengetallen per (groep van) emissiebron(nen).

3.3.4. Conclusies

Algemeen

Het grootste energieverbruik is afkomstig van de bedrijfsmiddelen (kranen, generatoren, pompen, ...) en de bedrijfswagens. Dit zijn aldus de twee belangrijkste veroorzakers van de CO2 uitstoot en zijn scope 1 emissies. Om als organisatie aldus een effectieve CO2 reductie te genereren dient ingezet te worden op deze twee verbruikers.

Algemeen zien we dat we sinds 2017 onze algemene doelstelling halen voor de scope 1 & 2 emissies. Voor wat betreft de scope 2 emissies wordt de doelstelling voorlopig niet gehaald. Voor de kantoren in Moerdijk werd in 2019 volledig overgeschakeld naar groene stroom, echter omwille van budgettaire redenen werd dit in 2021 terug gedraaid. In 2021 werd het groene energiecontract stop gezet en vervangen door een contract met grijze stroom. Er wordt wel bekeken samen met de verhuurder van het kantoorgebouw om zelf groene energie te produceren via zonnepanelen op het dak van het kantoorgebouw in Moerdijk.

BEDRIJFSWAGENS

Het energieverbruik van de bedrijfswagens is afkomstig van het dieselvebruik van de bedrijfswagens van de bedienden en de busjes van de arbeiders die zich verplaatsen naar de verschillende projecten.

Bij de bedrijfswagens zijn de variabelen die invloed hebben op het verbruik de volgende:

- Aantal gereden kilometers (afstanden van de projecten t.o.v. woonplaatsen werknemers, t.o.v. kantoren,...)
- Rijgedrag chauffeur
- Aantal personen in het voertuig
- Hoeveelheid materieel (lading)
- Gebruik van trekhaak (aanhangwagen)
- Bandenspanning
- ...

In 2021 werden de eerste volledige elektrische voertuigen in dienst genomen.

BEDRIJFSMIDDELEN

Het energieverbruik van de bedrijfsmiddelen wordt vooral veroorzaakt door zware machines (eigen materieel of gehuurd) die diesel verbruiken zoals pompen, generatoren, compressoren en kranen die ingezet worden op de verschillende projecten.

Uit de analyse van de cijfers blijkt dat er in 2021 terug een sterke daling is van de CO2 tov het vorige jaar 2020. De CO2 uitstoot zit in dezelfde grootorde als deze van het jaar 2019. In 2019 hadden we dat jaar als uitzonderlijk bestempeld. Terugkijkend naar de uitgevoerde projecten in 2021 en deze in 2019 zijn er veel gelijkenissen te trekken. Evenals is in 2019 werd in 2021 door Denys BV een paar bijzondere projecten werden uitgevoerd waar de inzet van diesel aangedreven machines beperkt was, voorbeelden hiervan zijn het Porthos project waarbij er vooral omzet gerealiseerd is door het maken van het ontwerp van het project (dus geen bouwactiviteiten) en voor het eerst werden er een tweetal bouwprojecten van gebouwen gerealiseerd welke geen toestellen gebruiken welke diesel verbruiken. Hieruit blijkt dus duidelijk dat het type van projecten ook een heel belangrijke invloed heeft op de CO2 uitstoot. De energieprestaties wordt verder ook nog beïnvloed door meerdere andere variabelen (zoals hieronder beschreven).

Bij de bedrijfsmiddelen zijn de variabelen die invloed hebben op het verbruik de volgende:

- Het aantal draaiuren per bedrijfsmiddel
- Verhouding stationair/actief draaien per bedrijfsmiddel
- De belasting van het bedrijfsmiddel
- Soort werf (heuvelig, nat, type ondergrond,...)
- Uitvoeringsmethodiek
- ...

3.3.5. Nieuwe doelstellingen

De gestelde doelstellingen van 2018 en 2023 t.o.v. het referentiejaar 2013 blijven onveranderd.

Gezien de vaststelling dat de CO2 emissie afhankelijk is van het type project welke we uitvoeren, kan er worden nagedacht om eventueel subdoelstellingen te stellen per type van projecten (=per operationele afdeling). In het verleden werden bij Denys BV hoofdzakelijk pijpleiding projecten uitgevoerd. In 2021 werd Denys BV ook actief in het bouwen en restaureren van gebouwen. Dergelijke bouwactiviteiten zijn minder CO2 emissie intensief.

3.3.6. Reductiemogelijkheden

Alle reductiemogelijkheden staan vermeld in het IRM. Dit overzicht richt zich op alle emissiebronnen. Het EMAP richt zich voornamelijk op de bedrijfsmiddelen en de bedrijfswagens.

3.4. CO2 Management Systeem

3.4.1. Wijzigingen energie management systeem

Er zijn geen wijzigingen aan het CO2-management systeem. In de beleidsvoering wordt maximaal gestreefd om beslissingen te nemen in de geest van ISO-50001.

3.4.2. Interne audits

Interne desk audit (uitgevoerd door Bart Benoit en Tim Van Damme op 07/07/2021):

Volgende vaststellingen werden gemaakt:

- De implementatie van de CO2 prestatieladder in de organisatie is nog niet van het niveau om verder door te groeien naar een hogere trede. Dit niettegenstaande dat de ambitie in het jaaractieplan uitgesproken werd om binnen 2 jaar trede 5 te behalen.
- Er ligt nog veel werk op de plank om deze ambitie waar te maken, dit kan enkel gerealiseerd worden door duidelijke keuzes te maken waarbij CO2-reductie een prominente plaats krijgt.
- Meer inzetten op goed onderbouwde EnPI's , met een verhoogde periodiciteit beoordeeld, gecommuniceerd en waar nodig bijgestuurd worden. We moeten streven naar een beter uitgedragen beleid en een continue aanwezigheid van het CO2-bewustzijn in de organisatie. We dienen ook effectief CO2 reducerende maatregelen zichtbaar te implementeren. Allen zo kan er draagvlak gecreëerd worden om CO2 reductie te omarmen.

Opvolgingsaudit projecten

In 2021 werd één project met gunningsvoordeel uitgevoerd, in 2021 werd nog geen opvolgingsaudit uitgevoerd op dit project. Deze staat gepland om uitgevoerd te worden in 2022.

Volgende audits:

- Interne deskaudit oktober 2022
- Project opvolgingsaudit op maart 2022

3.4.3. Externe audits

Op 3/11/2021 werd door de externe auditor een tweede opvolgaudit uitgevoerd.

Volgende vaststellingen werden gemaakt:

- Verbetermogelijkheden
 - Verbeterd inzicht in het verbruik per arbeidsmiddel.
 - Reproduceerbaarheid van verbruikscijfers (totaaltellingen).
- Onopgeloste punten
Geen
- Aandachtspunten:
Geen
- Afwijkingen:

- Project met CO2 gerelateerd gunningvoordeel is niet geregistreerd op de inlogpagina van de organisatie op de SKAO site.
- In de interne audit ontbreekt 1 gedachtestreepje m.b.t. conclusies t.a.v. het voldoen aan de doelstellingen per eis en de puntenscore is niet correct aangepast aan de nieuwe versie 3.1 van het handboek CO2-Prestatieladder
- Het document Sector- en Keteninitiatief op de organisatiepagina op de SKAO site is niet de meest actuele versie.
- Het ontbreekt aan een aanduiding van de reductiemaatregelen, in hoeverre deze bijdragen aan de gestelde doelstellingen. Per maatregel is de kwantitatieve indicatie niet aangetoond.

Alle bevindingen van audits worden opgenomen in het document “Actie-lijst-audits”, waar de status/opvolging van acties en maatregelen van voorgaande interne en externe audits wordt bijgehouden. Voor de geformuleerde afwijkingen werden er afwijkingrapporten opgemaakt en goedgekeurd door de externe audit organisatie.

3.4.4. Aanbevelingen ter verbetering van het CO2 MS

Beter meten

Verbruik per bedrijfsmiddel

Tot op heden is het echter onmogelijk om na te gaan hoeveel elk bedrijfsmiddel verbruikt, omdat er op de projecten niet wordt bijgehouden hoeveel er wordt getankt per bedrijfsmiddel. Er dient gezocht te worden naar systemen op de markt om de verbruiksgegevens per bedrijfsmiddel in kaart te brengen. De voorkeur gaat hierbij uit naar een elektronisch systeem.

Om een goed inzicht te krijgen in het verbruik van de bedrijfsmiddelen dient ook bijkomend onderzocht te worden of volgende parameters/kengetallen mee in kaart moeten gebracht worden:

- Het aantal draaiuren per bedrijfsmiddel.
- Verhouding stationair/actief draaien per bedrijfsmiddel.
- De belasting van het bedrijfsmiddel.
- Soort werf (heuvelig, nat, type ondergrond,...).
- ...

In de werkgroep duurzaam ondernemen is beslist om in overleg met de leverancier, te trachten een automatisch systeem te ontwikkelen om de verbruiken efficiënt te monitoren. In 2021 werd het toepassen van een brandstofregistratie applicatie onderzocht alsook werd bekeken om mobiele dieseltanks te voorzien met een registratiemodule om de getankte hoeveelheden te registreren. In 2022 zal dit verder worden onderzocht of dit in de werkelijkheid realiseerbaar is.

EnPIs vastleggen

Om een beter inzicht te krijgen in de energieprestaties dient voor enkele energieverbruikers onderzocht te worden of bijkomende EnPIs nuttig kunnen zijn. Hiervoor dient gezocht te worden naar afzonderlijke kengetallen per (groep van) emissiebron(nen). Deze kengetallen moeten dan natuurlijk ook gemeten worden (zie hierboven).

EnPIs voor bedrijfsmiddelen:

Volgende EnPIs kunnen een meerwaarde zijn:

- Het gemiddeld verbruik per machine (liters/draaiuur)
- Aantal stationaire draaiuren ten opzichte van het totaal aantal draaiuren

EnPIs voor bedrijfswagens:

Volgende EnPIs kunnen een meerwaarde zijn:

- Gemiddeld verbruik per bedrijfswagen (liters/100 km).
- Percentueel verschil van werkelijk verbruik ten opzichte van het door de fabrikant opgegeven theoretisch verbruik.
- Percentueel verschil van het werkelijk verbruik ten opzichte van het gemiddeld verbruik van gelijkaardige voertuigen (<http://www.werkelijkverbruik.nl>).

Er werden in 2021 geen EnPI's vastgelegd. Het bepalen van interessante EnPI's blijkt heel moeilijk te zijn.

3.4.5. Corrigerende en preventieve maatregelen

Er zijn geen corrigerende en preventieve maatregelen.

3.5. Interne en externe communicatie

3.5.1. Publieke website

In 2014 werd op de publieke website een pagina aangemaakt specifiek om alle noodzakelijke documenten van de CO2 prestatieladder te publiceren. Elk door de directie goedgekeurd veranderd of bijkomend document wordt door de CO2 coördinator doorgestuurd naar de websitebeheerder, die vervolgens de documenten publiceert. Dit moet van dichtbij opgevolgd worden door de CO2-coördinator.

3.5.2. Intranet omgeving

In 2014 werden ook op het intranet (via Sharepoint) alle documenten van het CO2 Management Systeem beschikbaar gesteld. Er werd voor gekozen om binnen de QSHE pagina een aparte sub-site te maken voor alle documenten van het CO2 Management Systeem. Daar het de bedoeling van de organisatie is om zoveel mogelijk geïntegreerd te werken, werd hier toch gekozen om het QSHE MS en het CO2 MS van elkaar te scheiden. Dit omdat het CO2 MS enkel maar voor Denys Engineers & Contractors B.V. werd ingevoegd. Niet tegenstaande werd het CO2 MS zo opgebouwd dat indien er later toch beslist wordt om te integreren dit heel gemakkelijk kan (zelfde filosofie van het QSHE MS).

Iedere medewerker kan ten allen tijde de laatste versie van de CO2 MS documenten op het intranet raadplegen.

3.5.3. Nieuwsbrieven

Er wordt aan alle geïnventariseerde stakeholders (zie communicatieplan) wanneer noodzakelijk en minstens twee keer per jaar gecommuniceerd over het CO2 beleid via nieuwsbrieven. Er werd in 2018 tweemaal gecommuniceerd:

- Nieuwsbrief CO2 Prestatieladder mei 2021 "Beleid en Elektrische wagens"
- Diverse D-nieuwsbrieven welke ook rapporteert over CO2 en duurzaamheid.

3.6. Energie participatie

3.6.1. Deelname aan initiatieven

Zie document CO2-01-WP-06-D-01 Lijst gekozen initiatieven - Eis 3.D.1. Er kwamen in 2021 geen nieuwe initiatieven bij.

3.6.2. Evaluatie van de initiatieven

De huidige initiatieven zijn zeker interessant en nuttig voor de organisatie. Echter beperkt de deelname zich eerder tot het kennisdelen en maar weinig tot het ontwikkelen van CO2 reducerende maatregelen. Van alle deelgenomen initiatieven wordt bekeken of er nuttige zaken zijn welke kunnen geïmplementeerd worden in de organisatie. De opgedane kennis wordt gedeeld.

4. OUTPUT

4.1. Kansen voor verbetering

De kansen voor verbetering om CO2 te reduceren zijn als volgt:

- Zoveel mogelijk waar nodig oude machines vervangen door nieuwe machines die zorgen voor een lagere CO2 uitstoot
- Daar waar mogelijk diesel aangedreven machines vervangen door elektrische. Het aanbod van elektrische machines is namelijk groter geworden.
- Sensibilisatie van alle medewerkers door maandelijkse publicatie op het intranet van de verbruikte hoeveelheden brandstoffen
- Verder stimuleren en controleren dat machines worden uitgeschakeld wanneer ze niet werken via toolboxes, milieutips, affiches, nieuwsbrieven,...

- Aankoop van milieuvriendelijke bedrijfsvoertuigen (bv. Blue Motion technologie (VW), EOnetic technologie (Ford),...) en in het bijzonder de aankoop van elektrische wagens. Daar het aanbod van betaalbare elektrische wagens met een voldoende rijbereik stijgt alsook de (openbare)laadinfrastructuur wordt uitgebouwd, is het aangewezen om in de nabije toekomst ook volledige elektrische wagens aan te kopen.
- Opleiding van de medewerkers om hen technieken aan te leren om zuiniger te rijden en te werken (bv. Edriving, Het Nieuwe Draaien,...)
- Zelf opwekken van groene stroom op de projecten en op de kantoren in Moerdijk (zonne- en windenergie)
- Uitvoeren van een energieaudit van het gebouw in Moerdijk. Wettelijk gezien is Denys BV niet verplicht de Europees verplichte energieaudit uit te voeren. Echter uit ervaring van de energieaudit welke werd uitgevoerd voor de gebouwen van Denys NV blijkt dat een energieaudit zeker een toegevoegde waarde kan zijn.
- Daar waar mogelijk de bouwmethode/plan van aanpak om het project te realiseren aan te passen om zo minder CO2 uitstoot te genereren.
- De projecten aansluiten op het elektriciteitsnet (met groene stroom contract). Indien dit niet mogelijk is de elektriciteit voorzien door middel van hernieuwbare energie door bv. zonnepanelen of windmolen
- Bij gebruik van stroomaggregaten voor het voeden van de werf gebruik maken van een batterij als tussentijdse back-up. Zo kan de aggregaat altijd op ideaal vermogen draaien om de batterij op te laden.
- Van kortbij opvolgen van de markt inzake innovaties van bedrijfsmiddelen bv. elektrische machines of machines op waterstof, of gebruik van alternatieve brandstoffen zoals HVO, En waar mogelijk testen/inzetten op projecten.
- De doelstellingen in de toekomst beter afstemmen op de het soort van bouwactiviteiten.

4.2. Noodzaak voor wijzigingen in het CO2-managementsysteem, reductiedoelstellingen, CO2-reductiemaatregelen, initiatieven en deelnames

Er zijn geen wijzigingen nodig in het CO2 managementsysteem.

De reductiedoelstellingen welke in 2013 werden vastgelegd worden nog steeds aangehouden. Echter het meten van de energieprestaties verloopt nog steeds te globaal. Om de meetgegevens correct te kunnen analyseren zou de CO2-uitstoot dienen gemeten te worden per bedrijfsmiddel. Zo kan er beter bijgestuurd worden specifiek per bedrijfsmiddel. Er is dus een noodzaak om in de toekomst beter te gaan meten.

De CO2 reductiemaatregelen worden opgenomen en opgevolgd in het IRM en EMAP. Daar merken we op dat het verlopig ontbreekt aan ambitieus implementeren van bepaalde maatregelen. Het principe van het IRM en EMAP werkt goed echter de systematische opvolging van dit document verloopt niet vlot. Dit document moet op regelmatige basis door de CO2 coördinator worden geraadpleegd en up to date gehouden.

Momenteel nemen we deel aan drie initiatieven. Deze drie initiatieven zijn zowel actief als passief daar we steeds ook deelnemen aan de verschillende workshops waar we onze eigen inbreng doen. Hiermee voldoen we aan de eis van de CO2 prestatieladder. Echter zou het wenselijk zijn om deel te nemen aan een initiatief welke zich richt op een specifiek item welke voor onze organisatie een grootte CO2 reductie dan opleveren. Zo dienen we verder op zoek te gaan naar initiatieven welke het dieselverbruik van bedrijfsmiddelen en voertuigen kunnen reduceren.

4.3. Conclusies rond de werking van de CO2-Prestatieladder: expliciet dient er een uitspraak gedaan te worden in hoeverre de CO2-Prestatieladder binnen het bedrijf functioneert zoals deze bedoeld is (uitspraak omtrent doeltreffendheid, effectiviteit), op basis van de resultaten van de interne audit met betrekking tot de doelstellingen per eis

De CO2-Prestatieladder moet nog beter geïmplementeerd worden binnen de organisatie.

Hiervoor zijn verschillende redenen:

- Tot op heden zijn er nog te weinig projecten met gunningsvoordeel, hierdoor ontstaat er een verminderde aandacht voor de CO2 prestatieladder
- Te weinig initiatieven worden geïmplementeerd om de CO2 uitstoot te doen laten dalen.
- Er wordt wel opgemerkt dat onze klanten tijdens de tenderfase vragen naar CO2 reducerende maatregelen en CO2 uitstootberekeningen, zonder daaraan de CO2 prestatieladder te koppelen.

4.4. Conclusies over de waarschijnlijkheid van het halen van eerder intern/extern gepubliceerde reductiedoelstellingen

Zoals gemeld in hoofdstuk 3.3.4 wordt sinds 2017 de doelstelling gehaald. Door deze vooruitzichten en de nog te nemen maatregelen is het zeer waarschijnlijk dat we onze doelstelling in 2023 zullen halen.

4.5. Beslissingen met betrekking tot de middelen die nodig zijn om het functioneren van de CO2-Prestatieladder binnen het bedrijf te garanderen

Zie hiervoor de vermelde acties in de verslagen Werkgroep duurzaam ondernemen.

5. BIJLAGEN

Alle documenten van het CO2 MS zijn op het intranet te raadplegen.