

1 Voortgangsrapportage 1e helft 2019 CO₂ beleid Janssen Beatrixhaven Maastricht B.V. (JBM)

Bij JBM wordt gestreefd naar reductie van CO₂ uitstoot. Naar aanleiding van de CO₂ footprint berekening over 2018 zijn doelstellingen bepaald en is, op basis van een nadere analyse van de bronnen van de CO₂ emissie, bepaald welke acties worden ondernomen. Over het jaar 2018 is ook een CO₂ emissierapportage opgesteld. Deze is gepubliceerd op de website van JBM.

Deze voortgangsrapportage geeft aan wat de resultaten zijn na het eerste halfjaar van 2019.

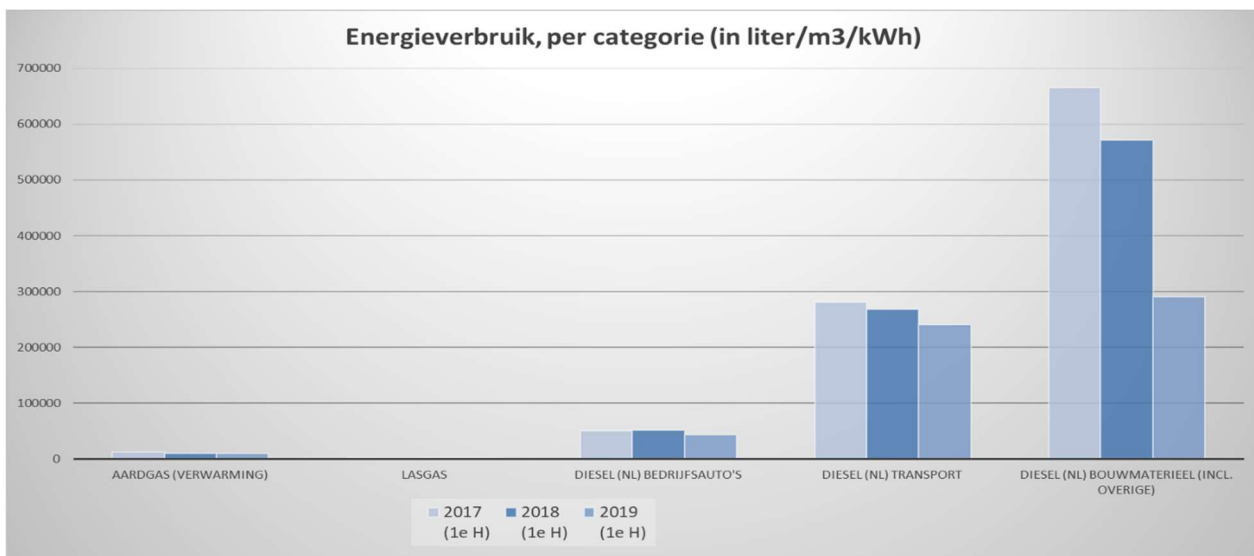
In deze voortgangsrapportage wordt aan de hand van een CO₂ emissieberekening over de eerste helft 2019 aangegeven hoe groot de emissie is.

Tevens wordt in deze voortgangsrapportage aangegeven welke trends worden waargenomen.

2 Terugblik eerste halfjaar 2019

De verbruikte energiestromen van de eerste helft 2019 zijn opgenomen in onderstaand overzicht.

Energiestromen	Eenheid	Scope	2017 (1e H)	2017 (2e H)	2017	2018 (1e H)	2018 (2e H)	2018	2019 (1e H)
Aardgas (verwarming)	Nm ³	1	11881	11948	23829	10615	10615	21230	10616
Lasgas	Kg	1	130	130	260	117	77	194	102
Diesel (NL) Bedrijfsauto's	Liter	1	50676	42927	93603	51898	48879	100777	43518
Diesel (NL) Transport	Liter	1	281321	263442	544763	268033	287027	555060	241133
Diesel (NL) Bouwmaterieel (incl. overige)	Liter	1	665466	471240	1136706	571008	539313	1110321	290956
AdBlue	Liter	1	3528	3528	7056	3665	3985	7650	11014
Grijze elektriciteit	kWh	2	114103	106582	220685	152340	127241	279580	120391



In de eerste helft van 2019 is met name waar te nemen dat het dieselverbruik aanzienlijk gedaald is en wel ruim 35% ten opzichte van de 1^e helft 2018). In de categorie Bouwmaterieel is de daling het grootst en wel 49%.

Energiestromen	Eenheid	Scope	2019 (1e H)	2018 (1e H)	2017 (1e H)	Vershil 2019 (1e H) t.o.v. 2018 (1e H)	Vershil 2019 (1e H) t.o.v. 2018 (1e H) in %
Aardgas (verwarming)	Nm ³	1	10616	10615	11881	1	0%
Lasgas	Kg	1	102	117	130	-15	-13%
Diesel (NL) Bedrijfsauto's	Liter	1	43518	51898	50676	-8380	-16%
Diesel (NL) Transport	Liter	1	241133	268033	281321	-26900	-10%
Diesel (NL) Bouwmaterieel (incl. overige)	Liter	1	290956	571008	665466	-280052	-49%
AdBlue	Liter	1	11014	3665	3528	7349	201%
Grijze elektriciteit	kWh	2	120391	152340	114103	-31949	-21%

De daling van het dieselverbruik is het gevolg van een combinatie van factoren:

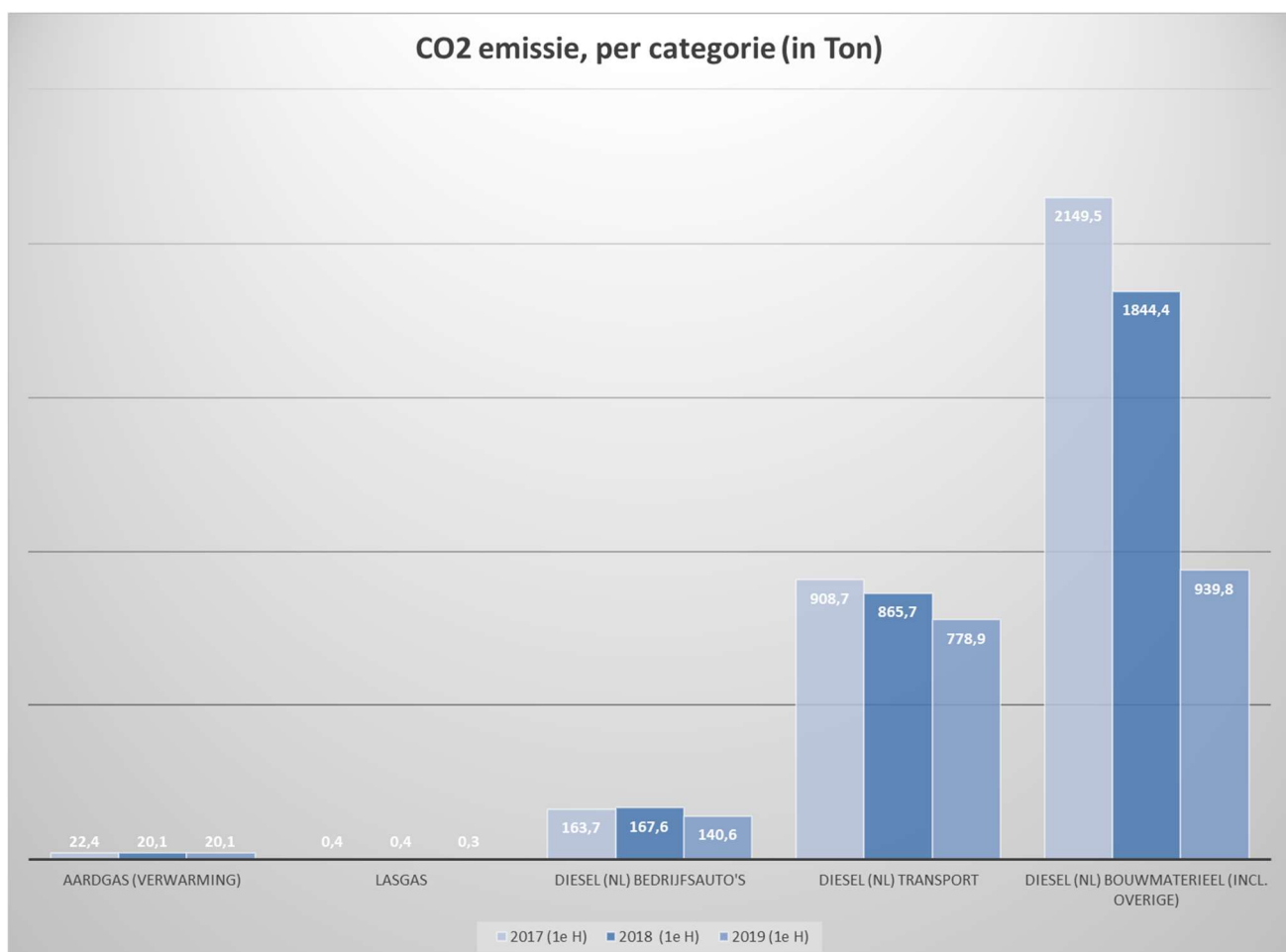
- Meer inzet van materieel exclusief brandstof (met name voor Bouwmaterieel)
- Ligging van projecten (met name voor Bedrijfsauto's)

Uitgedrukt in CO₂ emissie is de uitstoot in de eerste helft 2019 ook 35% lager. In totaal is in de eerste helft 2019 ruim 1000 Ton CO₂ minder uitgestoten dan in de eerste helft van 2018.

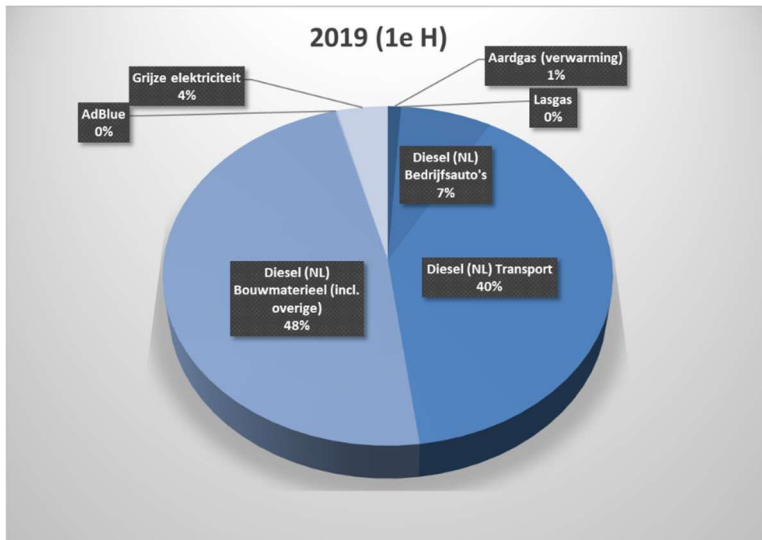
	2019 (1e H)	2018 (1e H)	2017 (1e H)	Vershil 2019 (1e H) t.o.v. 2018 (1e H)	Vershil 2019 (1e H) t.o.v. 2018 (1e H) in %
CO₂ uitstoot in Ton per Scope					
Scope 1 (Direct)	1882	2899,1	3245,5	-1016,7	-35%
Scope 2 (Indirect)	78,1	98,9	60,0	-20,7	-21%
Scope 3 (Keten)	0,0	0,0	0,0	0,0	
Totaal	1960,6	2998,0	3305,5		-35%

Door de sterke veranderingen door externe factoren is de reductie van de Co₂ emissie niet direct terug te herleiden naar de CO₂ reductiemaatregelen. Die zal in de toekomst nader onderzocht worden.

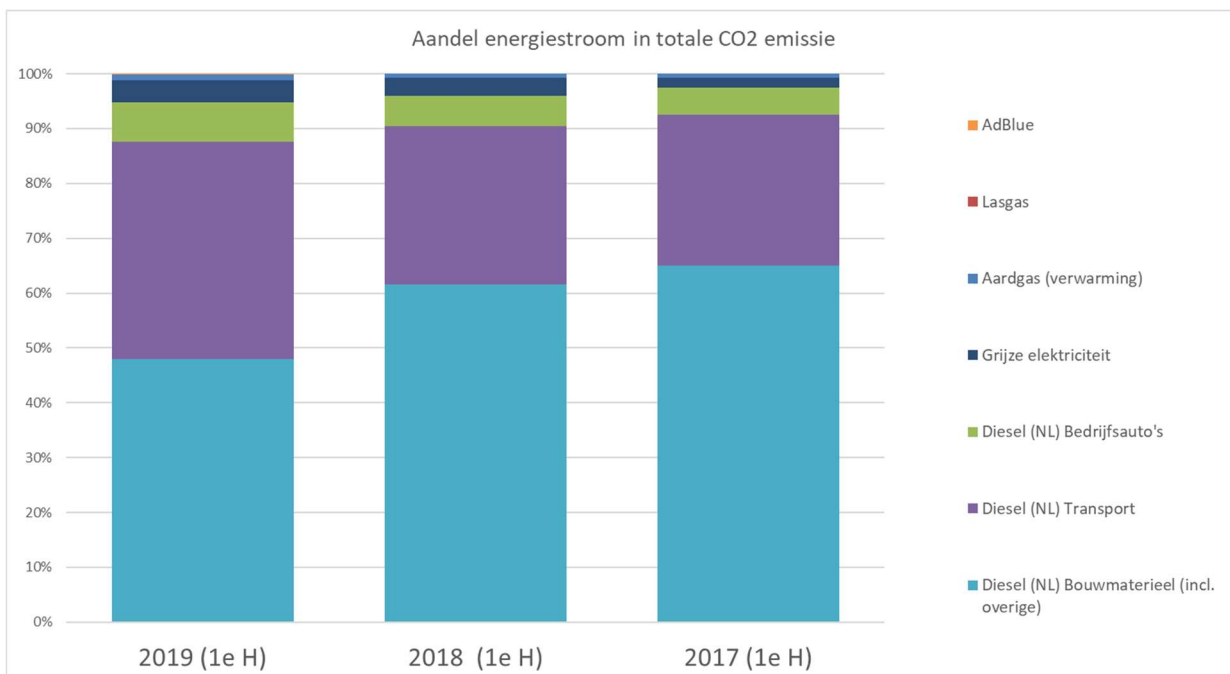
In onderstaande grafiek is de CO₂ emissie per energiestromen weergegeven. Hierin is de CO₂ emissie over de eerste helft van 2019 afgezet tegen eerdere jaren.



Het aandeel van de verschillende energiestromen in de totale CO₂ emissie is voor de 1^e helft 2019 als volgt weer te geven.



Diesel Bouwmaterieel is nog steeds de grootste categorie en dus verantwoordelijke voor het grootste deel van de CO₂ uitstoot (48%). Diesel in totaliteit is verantwoordelijk voor 95%. De verdeling is in vergelijking tot eerdere halfjaren wel enigszins verschoven (door de eerder genoemde factoren). Het aandeel van Diesel Transport is in de eerste helft 2019 groter dan in eerdere jaren.



3 Trends en verwachtingen

Op dit moment worden geen specifieke trends vastgesteld.

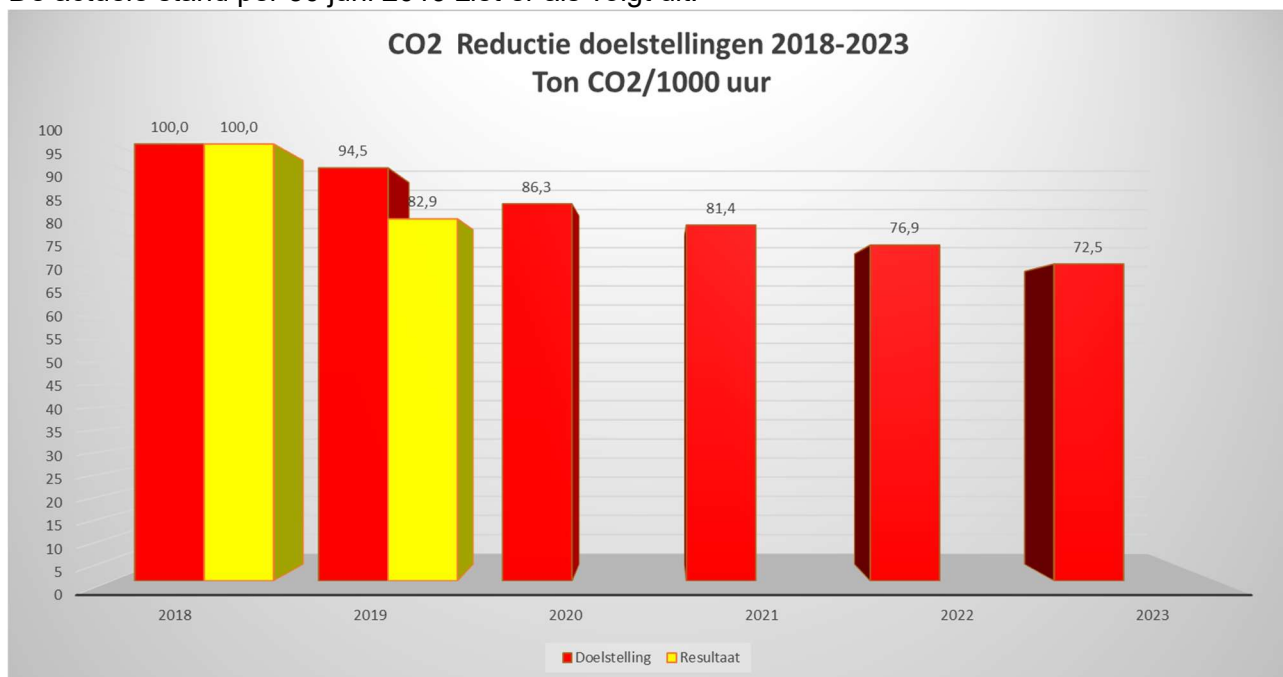
Wel wordt een toename van AdBlue gezien die het gevolg is van modernisering van wagenpark. Ondanks dat AdBlue extra CO₂ uitstoot oplevert, heeft het op andere emissie-gebieden (fijnstof bijvoorbeeld) positieve effecten.

Er zijn nog steeds geen projecten aangenomen met gunningsvoordeel op basis van de CO₂ prestatieladder. Opdrachtgever praten wel over duurzaamheid (EMVI bestek) maar concreet gunningsvoordeel is niet behaald.

4 Voortgang doelstellingen en maatregelen

De doelstelling (27,5% reductie in 5 jaar) geldt voor de CO₂ in relatie tot draaiuren.

De actuele stand per 30 juni 2019 ziet er als volgt uit.



Door de in hoofdstuk 2 beschreven factoren is de CO₂ emissie in absolute termen sterk gedaald. Doordat ook de hoeveelheid uren schommelt, is het te vroeg om harde conclusies te trekken.

Wel laten de resultaten zien dat de emissie per 1000 uren met 7,1% is gedaald. De conclusie die wel kan worden getrokken is dat de relatieve CO₂ emissie zich positief heeft ontwikkeld.

Voortgang geplande maatregelen: Diverse acties uit het energie management actieplan zijn in gang gezet. Er zijn echter ook nog diverse maatregelen die nog (verder) moeten worden ingevoerd. De effecten daarvan worden dus pas in 2020 of daarna verwacht.