

Honda Europe NV

## **Milieuverklaring 2009**

De resultaten van het jaar 2008  
in het kader van EMAS

- Honda Europe NV
- Verklaring milieubeleid
- Milieuzorgsysteem
- Bedrijfsactiviteiten
- Milieuaspecten
- Milieudoelstellingen en maatregelen

## VOORWOORD

De vestiging van Honda Europe NV in Gent is geregistreerd onder EMAS sinds oktober 2005.

Het onderhavig document is het eerste tussentijdse rapport van de tweede EMAS-driejaarlijke cyclus. Het rapport geeft een overzicht van de behaalde resultaten in 2008 en geeft tevens de evolutie van de milieuprestatie van de laatste jaren weer.

Veel leesplezier.

# INHOUDSTAFEL

<b>Honda Europe NV</b>	<b>07</b>
> de essentie	07
> 31 jaar Honda Europe	08
> milieuvergunningen	10
<b>Verklaring milieubeleid</b>	<b>11</b>
<b>Milieuzorgsysteem</b>	<b>13</b>
> ISO	13
> EMAS	14
> milieuorganigram	15
<b>Bedrijfsactiviteiten</b>	<b>17</b>
> logistiek	17
> information systems	20
> European Engine Center	21
> parts	22
<b>Milieuaspecten</b>	<b>23</b>
> selectie belangrijkste milieueffecten	23
> resultaten milieuaspecten	24
> verpakkingsafval	24
> indirecte milieu-aspecten	26
> energie	28
> lucht	32
> water	35
> impact op de lokale omgeving	38
> bodem	39
> afval	40
> opleiding	44
> aannemers / werk door derden	45
<b>Milieudoelstellingen &amp; -maatregelen</b>	<b>46</b>
> milieudoelstellingen en -programma	46
> evaluatie milieuprogramma '08 - '09	46
> milieuprogramma '09 - '10	48
> andere milieuprestaties	49
> milieucharter	49
> ideeënbus / NHC	50
> recyclage inktpatronen	51
> medewerking aan wetenschappelijk onderzoek	52
<b>Verklaring van de erkende milieuverificateur</b>	<b>53</b>
<b>Volgende milieuverklaring</b>	<b>54</b>
<b>Contactpersonen en -adressen</b>	<b>55</b>
<b>Verklarende woordenlijst</b>	<b>56</b>

## DE ESSENTIE

Honda Europe NV in Gent werd opgericht in **1978**. Meer dan dertig jaar later is Honda Europe uitgegroeid tot het logistieke centrum voor Europa, Afrika en het Midden-Oosten.

Momenteel realiseren wij een omzet van **767 miljoen euro** met **669 medewerkers in Gent** en nog eens **200 in onze andere Europese vestigingen** (HLC en EEC satellieten).

De activiteiten van Honda Europe vinden plaats in de Gentse Haven (havennummers: 1050 A, 1050 D en 2090 A). Onze terreinen zijn gelegen tussen het Kanaal Gent-Terneuzen, het Siffer- en Mercatordok en de John Kennedylaan.

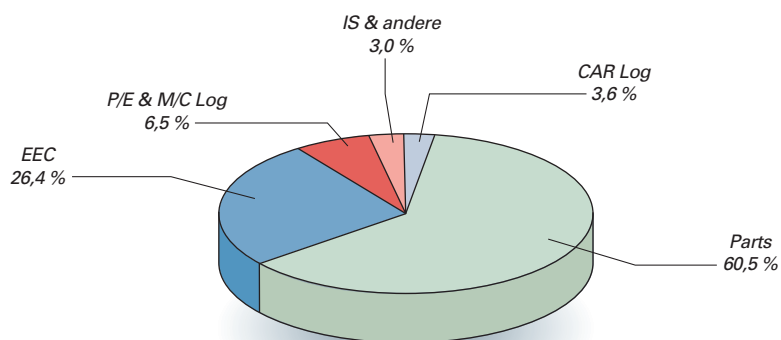


### Honda Europe staat in voor:

- Logistiek van wagens, motorfietsen en power equipment
- Aankoop, verkoop en logistiek van wisselstukken voor alle producten
- Verkoop en logistiek van industriële motoren
- Ontwikkeling en beheer van informatica-systemen

### Resultaten voor 84 KI (april 2007 – maart 2008):

Totale Honda Europe omzet per activiteit (in %)



## 31 JAAR HONDA EUROPE IN WOORD EN BEELD

### >>2008

Honda Europe NV behaalt voor een nieuwe cyclus van drie jaar de EMAS registratie. Ook het ISO14001- en OHSAS18001 certificaat worden vernieuwd.

### >>2005

Honda Europe NV behaalt voor het eerst de EMAS registratie. Terzelfder tijd wordt het ISO14001-certificaat en het OHSAS18001 certificaat vernieuwd voor drie jaar.



### >>2004

Honda Europe wordt met het project 'naakt uitleveren van moto's' genomineerd voor de prestigieuze Eco-efficiëntieprijs.

### >>2003

25 jaar Honda Europe, dus dit is een feestjaar. Tevens behaalt de afdeling IS voor de eerste maal het ISO9001/2000 certificaat.

### >>2002

Het certificaat voor milieuzorgsysteem ISO14001 wordt vernieuwd voor drie jaar. Terzelfder tijd werd voor de eerste maal het OHSAS18001-certificaat behaald (veiligheid en gezondheid)



### >>2000-2001

In september wordt de eerste hoekkolom van **het nieuwe magazijn** ingehuldigd door Eerste Minister Guy Verhofstadt. Dit magazijn zal begin 2001 operationeel zijn en beslaat 30.000 m<sup>2</sup>. Hiermee wordt Honda Europe ook het centrale invoer,-opslag -en distributiepunt voor motorfietsen en power equipment die zowel binnen als buiten Europa worden geproduceerd.

### >>2000

Vanaf 1 juni verloopt de aanvoer van de wagens, geproduceerd in Swindon, via **de haven van Zeebrugge**. Het verkorten van de leveringstijden van de wagens en het verhogen van de klantentevredenheid liggen hierbij aan de basis.

### >>1999

In augustus worden de inspanningen op het vlak van kwaliteitsmanagement enerzijds en bescherming en behoud van het milieu anderzijds, beloond met het **ISO 14001-certificaat**.

### >>1999

In april wordt een nieuwe business unit opgericht: **Motorcycle en Power Equipment Logistics**. Deze unit zal op Europees niveau een nieuwe structuur introduceren en zal instaan voor de logistiek van motorfietsen en power products.

### >>1997

LCC behaalt het ISO 9002 certificaat (kwaliteit).



#### >>1991

Het magazijn start op 1 januari met het **HEDS-systeem (Honda Euro Delivery System)** met de bedoeling om de service naar de dealers te verbeteren en de kosten te verlagen. Het systeem voorziet rechtstreekse leveringen vanuit Gent naar de Nederlandse, Duitse, Engelse, Franse, Italiaanse en Oostenrijkse dealers.

#### >>1990

In juni wordt het **barcodesysteem** geïmplementeerd in het magazijn. Op 24 oktober wordt **de miljoenste wagen** gelost. Hij wordt geschonken aan de Gentse dienst voor armoedebestrijding.



#### >>1987

Op 29 oktober breekt om 11.20 uur **een brand** uit in het onderdelenmagazijn. Het gebeurt allemaal razendsnel en resulteert in een ware ramp. Gelukkig gaat het slechts om stoffelijke schade. Honda Europe blijft echter niet bij de pakken zitten. In de namiddag worden de eerste herstelplannen opgemaakt. Slechts 1 dag na de ramp zijn we opnieuw operationeel. Ook LCC lijdt 'brandschade'. Op 5 dagen tijd dienen 8.513 wagens gepoetst en volledig nagezien te worden. 70 auto's zijn zwaar beschadigd.

**"De teamgeest die op het moment van de heropbouw uitgaat van iedereen, is een gevoel dat we moeten trachten te behouden en verder ontwikkelen"** zei de Heer Yoshiaki Sato, toenmalig president van Honda Europe.

#### >>1980

Vanaf nu worden ook de onderdelen voor tweewielers gestockeerd bij HE. Dit zorgt voor een stijging van het personeelsbestand. De informatica-afdeling automatiseert steeds verder. Er wordt meer en meer gebruik gemaakt van **on-line informatie**.



#### >>1979

Op 24 oktober wordt Honda Europe officieel ingehuldigd.



#### >>1978

In 1978 wordt de vergunningsakte ondertekend en in juli wordt gestart met de funderingswerken voor een administratief gebouw en de productieruimte van LCC. Het autoschip **"the golden ace"** brengt de eerste Honda's naar Gent op 30 oktober.

#### >>1960

In de jaren '60-'70 voeren de Europese Honda-vestigingen, ieder voor zich, de Honda-producten in. Om de afleveringskwaliteit van de wagens te standaardiseren en de kostprijs te drukken, wordt in Europa een project gestart om een **'car terminal'** te bouwen. Om diverse redenen wordt gekozen voor de **Gentse haven**:

- centrale ligging in Europe
- de kennis van de kwaliteiten van de medewerkers (door hun ervaring in Aalst)
- de beschikbaarheid over voldoende ruimte, met uitbreidingsmogelijkheden voor de toekomst.

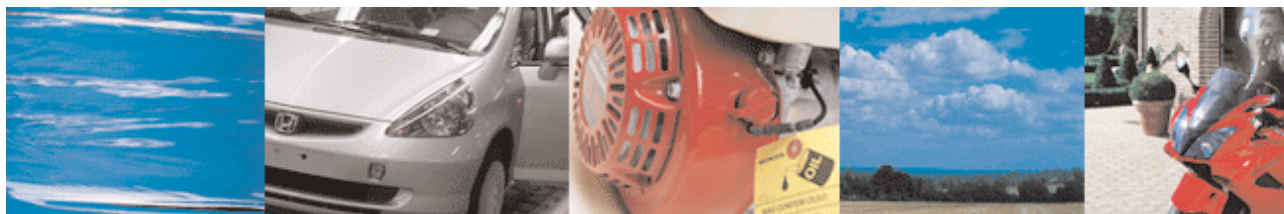
## MILIEUVERGUNNINGEN

Bij de opstart van het bedrijf werd een vergunning bekomen voor het exploiteren van een auto-assemblagebedrijf.

In 1997 werd deze vernieuwd en uitgebreid. De klasse1-milieuvergunning werd uitgereikt door de Bestendige Deputatie en is geldig tot 2011. In 2006 werd een uitbreiding/wijziging van de vergunning toegekend. De vergunning werd hiermee aangepast aan de reële situatie op het terrein.

Naast de milieuvergunningen beschikt Honda Europe ook over de nodige bouwvergunningen en een vergunning voor het opslaan en behandelen van springstoffen (airbags) en het vervoer ervan per vliegtuig.

## MILIEUBELEIDSVERKLARING



Binnen Honda Europe maakt Total Quality Management (TQM) deel uit van de bedrijfsstrategie voor het bepalen en het opvolgen van de bedrijfsdoelstellingen. Daarin wordt het bedrijf gesteund door het Europese hoofdkwartier (Honda Motor Europe Ltd. in Langley, UK) en door de moedermaatschappij HONDA Motor in Japan. Ook in deze vestigingen stuurt TQM de bedrijfsvoering.

De producten die HONDA verdeelt, hebben allen (tweewielers, auto's, power equipment) een impact op veiligheid en milieu. Daarom staat het bedrijf ervoor in dat de invloeden naar het milieu toe betreffende het gebruik en de productie als dusdanig beperkt blijft. Tevens dient men erover te waken dat alle activiteiten op een veilige manier gebeuren. Daarom wordt iedere entiteit binnen de Honda-familie aangemaand om oog te hebben voor de milieueen veiligheidsresultaten. Ook Honda Europe wordt daarop gewezen.

Honda Europe wil niet nalaten deze opdracht gewetensvol te vervullen en de invloed van haar activiteiten naar het milieu en de veiligheid toe verbeteren.

Om te verzekeren dat de effecten van haar activiteiten conform zijn met de gangbare wettelijke milieureglementeringen heeft Honda Europe er zich toe verbonden om een milieuzorgsysteem op te zetten en op peil te houden dat voldoet aan de vereisten van de Europese Verordening inzake EMAS (Europees milieubeheers- en milieuauditsysteem) en ISO14001.

### De basis om dit te realiseren zijn volgende drie peilers:

- de Honda filosofie
- de opgelegde voorwaarden in de milieuvergunning
- de vigerende wetgevingen

Geleid door Honda's globale milieuverklaring, wil Honda Europe, als verantwoordelijk lid van de gemeenschap, al het mogelijke doen om bij te dragen tot de gezondheid van de mens en de bescherming van het milieu. Alleen dan is een succesvolle toekomst mogelijk, niet alleen voor ons bedrijf, maar voor de gehele wereld.

Honda Europe zal de nodige maatregelen nemen om milieuverontreiniging te voorkomen en om te voldoen aan de van toepassing zijnde milieuwetgeving.

De invloed die onze activiteiten heeft op het lokale milieu zullen opgevolgd worden en we zullen ons inspannen om een continue verbetering van de situatie te realiseren. Honda Europe zal inspanningen leveren om materialen te recyclen, grondstoffen en energie te besparen, afval te minderen en het resterende afval op de meest geschikte manier te laten verwerken.

Als lid van het bedrijf en de gemeenschap, zal elke medewerker inspanningen leveren om het milieu te vrijwaren en zal zijn of haar deel doen om er voor te zorgen dat Honda Europe zich al verantwoordelijk lid van de gemeenschap gedraagt.

### Daarom worden volgende beleidslijnen onderschreven:

1. Er wordt bij de werknemers op elk niveau een besef van verantwoordelijkheid voor het milieu bijgebracht. Dit moet resulteren in een dagelijkse zorg van elke medewerker in het verminderen van afval en energieverbruik.
2. de gevolgen van de lopende activiteiten voor het milieu worden geëvalueerd en gecontroleerd.
3. de nodige maatregelen worden genomen om verontreiniging te voorkomen of uit te schakelen. Wanneer dit niet realiseerbaar is worden verontreinigende emissies en de productie van afval tot een minimum beperkt. Op deze

manier wordt getracht de invloed op het milieu te verminderen tot niveaus die overeenkomen met een economische acceptabele toepassing van de BBT.

4. de nodige maatregelen worden genomen om milieuongevallen te voorkomen. Daarnaast heeft Honda Europe een noodprocedure uitgewerkt die gevolgd dient te worden bij brand of milieu-accidenten, ten einde de schade voor mens en milieu tot een minimum te beperken.
5. er worden controleprocedures ingevoerd en toegepast om de naleving van het milieubeleid na te gaan.
6. er worden corrigerende procedures en maatregelen vastgelegd en bijgewerkt voor het geval geconstateerd wordt dat het milieubeleid of de milieudoelstellingen of de milieuoogmerken van het bedrijf niet nagekomen worden.
7. de nodige informatie wordt verschaft om de milieu-effecten van de activiteiten van het bedrijf te begrijpen. Er wordt dan ook gestreefd naar een open communicatie met de eigen medewerkers en met alle andere belangstellenden.
8. Er worden maatregelen getroffen zodat leveranciers/aannemers/onderaannemers die op de locatie van het bedrijf werkzaam zijn, milieunormen hanteren die gelijkwaardig zijn aan die van Honda Europe NV.
9. Zorgzaam omspringen met energie maakt een essentieel deel uit van het milieubeleid

Deze milieubeleidsverklaring wordt ter inzage gehouden van het brede publiek, de werknemers, overheden en andere betrokkenen. Doel is om zo de rechtstreeks belanghebbende, maar ook het brede publiek, informatie te verstrekken over de milieueffecten, milieuprestaties en de voortdurende verbetering van de milieuprestaties van de organisatie.

#### MILIEUBELEIDSVERKLARING

Geleid door Honda's globale milieuverklaring, wil Honda Europe, als verantwoordelijk lid van de gemeenschap, al het mogelijke doen om bij te dragen tot de gezondheid van de mens en de bescherming van het milieu. Alleen dan is een succesvolle toekomst mogelijk, niet alleen voor ons bedrijf, maar voor de gehele wereld.


Honda Europe zal de nodige maatregelen nemen om milieuverontreiniging te voorkomen en om te voldoen aan de van toepassing zijnde milieuwetgeving.

De invloed die onze activiteiten heeft op het lokale milieu zullen opgevolgd worden en we zullen ons inspannen om een continue verbetering van de situatie te realiseren.

Honda Europe zal inspanningen leveren om materialen te recyclen, grondstoffen en energie te besparen, afval te minderen en het resterende afval op de meest geschikte manier te laten verwerken.

Als lid van het bedrijf en de gemeenschap, zal elke medewerker inspanningen leveren om het milieu te vrijwaren en zal zijn of haar deel doen om er voor te zorgen dat Honda Europe zich als verantwoordelijk lid van de gemeenschap gedraagt.

Datum: 21 juni 2007

  
T. Tsuchiya  
President

#### VEILIGHEIDSBELEIDSVERKLARING

De filosofie van Honda zegt dat er geen productie kan zijn zonder veiligheid. Het beleid van Honda Europe bestaat er dan ook in om, in de mate van het mogelijke, de gezondheid, de veiligheid en het welzijn van haar medewerkers, bezoekers en aannemers te verzekeren en in regel te zijn met alle andere relevante gezondheids- en veiligheidswetgeving.

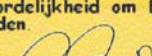
Daarom zullen we risico's identificeren en doelstellingen en programma's uitwerken om deze risico's te verkleinen of weg te werken en onze veiligheidsprestaties continu te verbeteren.

De nodige maatregelen zullen getroffen worden om incidenten en werkongevallen te voorkomen en het welzijn van de werknemers te bevorderen bij de uitvoering van hun werk. Daarvoor zal de preventie structureel en planmatig worden aangepakt.

Management en leidinggevenden zullen het veiligheids- en gezondheidsbewustzijn van de medewerkers aanmoedigen en er voor zorgen dat elk personeelslid de nodige informatie, instructies en training krijgt, om op een veilige manier te werken.

Elke werknemer moet bij de uitvoering van zijn of haar werk zorg dragen voor zijn/haar eigen veiligheid en gezondheid en die van de anderen. Hij of zij heeft een belangrijke en persoonlijke verantwoordelijkheid om bij te dragen tot veilige arbeidsvoorwaarden.

Datum: 21 juni 2007

  
T. Tsuchiya  
President

## ISO 14001



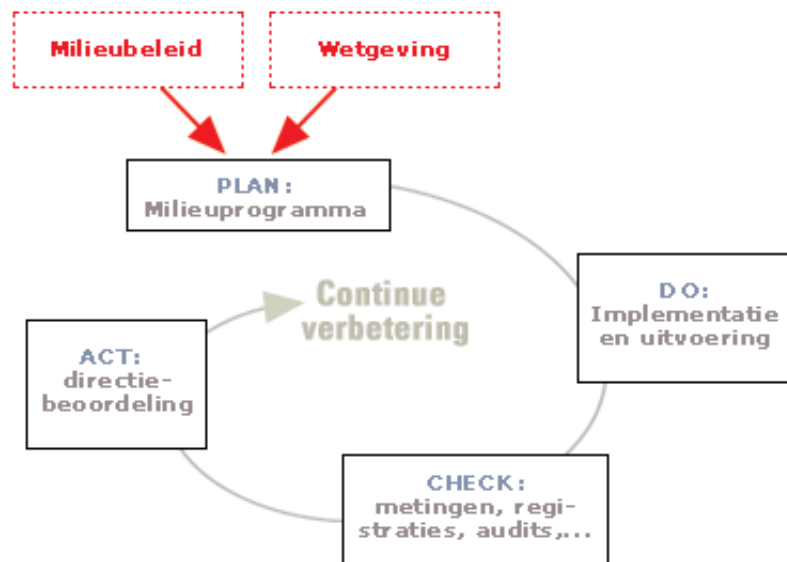
In maart 1998 werd door de wagenafdeling (LCC) het ISO14001-certificaat behaald. Eén jaar later koos Honda Europe ervoor het ISO14001-zorgstelsel in te voeren als milieu-beheersstelsel voor de gehele site. Door dit beheersstelsel te onderhouden en steeds opnieuw te verbeteren, wordt de conformiteit met het milieubeleid, met de doelstellingen en met de wettelijke en andere vereisten verzekerd.

### Opmerking:

Honda Europe beschikt tevens over een veiligheidszorgstelsel dat beantwoordt aan de OHSAS18001-norm en als dusdanig werd gecertificeerd door een onafhankelijk certificatiebureau.

Honda Europe verbindt zich, met de invoering van het ISO14001 – zorgstelsel, tot een continue verbetering van haar milieuprestaties bij de uitvoering van haar logistieke operaties. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een techniek die reeds goed ingeburgerd was in Honda Europe, de Plan-Do-Check-Act (PDCA) cyclus.

Voor de doorstroming van informatie verwijzen we naar het milieu-organigram.





## EMAS

EMAS staat voor Europees milieubeheers- en milieu-auditsysteem (Eco Management and Audit Scheme). EMAS staat open voor iedere organisatie die belang hecht aan verbetering van haar algemene milieuprestaties.

Een organisatie kan op een vrijwillige basis deelnemen aan dit systeem door:

- een milieubeleid vast te stellen
- een milieuprogramma en milieubeheerssysteem in te voeren
- milieu-audits uit te voeren
- een onafhankelijk erkend milieuverificateur te laten nagaan of deze elementen ook voldoen aan de voorschriften van EMAS
- een milieuverklaring op te stellen en deze te laten valideren door een erkend milieuverificateur



GEVALIDEERDE INFORMATIE  
REG N°: B-VL-000011

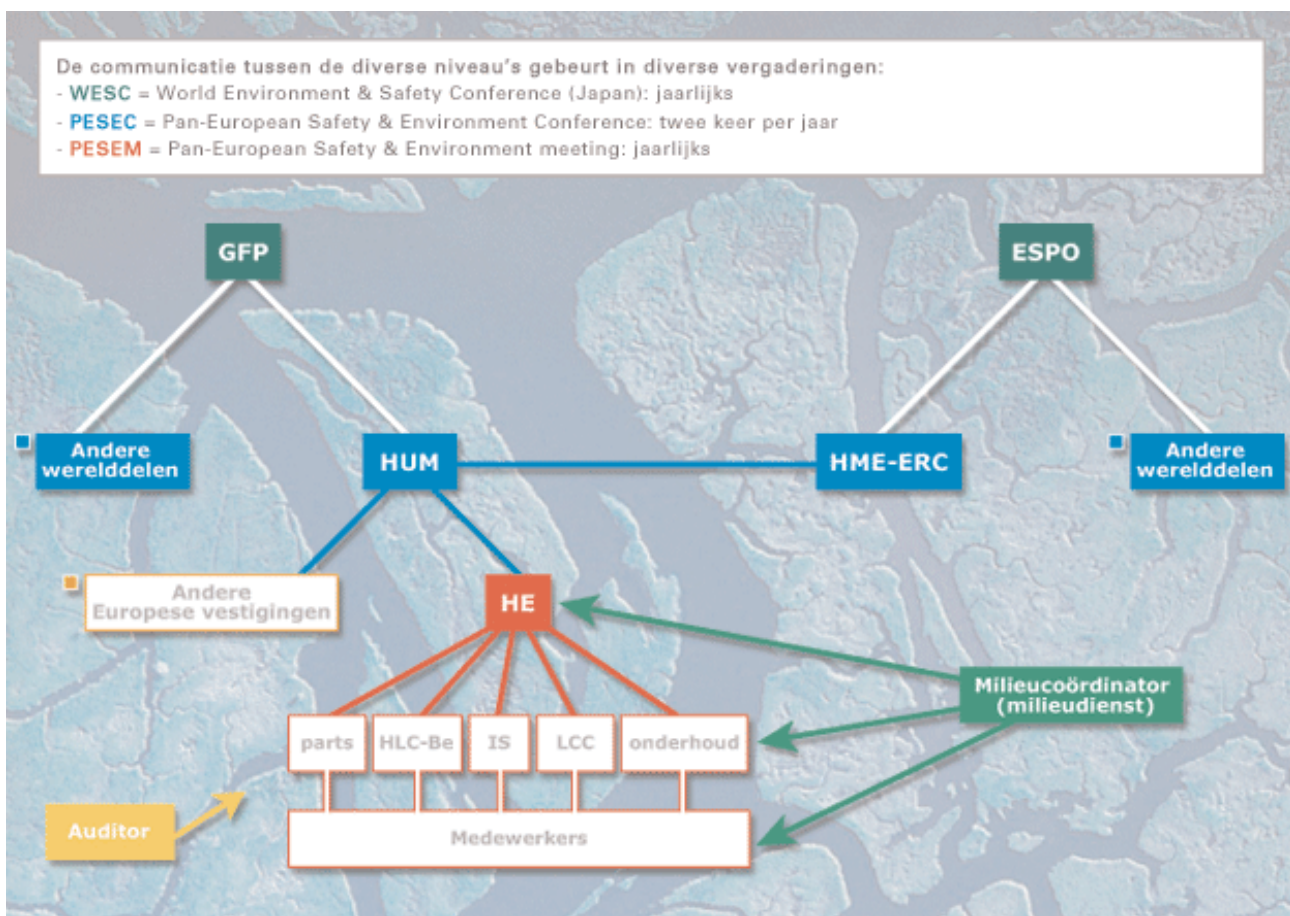
EMAS steunt veelal op ISO14001 als onderliggend zorgsysteem.

Ook bij Honda Europe is dit het geval.

In oktober 2005 werd Honda Europe NV geregistreerd onder het nummer **EMAS/B-VL-000011**.

## MILIEUORGANIGRAM

Honda Europe maakt deel uit van de wereldwijde Honda-familie. Diverse milieudoelstellingen worden op het hoogste niveau vastgelegd en van daar uit doorgestuurd naar de diverse vestigingen. De doorstroming van milieuinformatie gebeurt als volgt:



Op wereldvlak zorgt het GFP (Green Factory Project) van Honda voor de coördinatie van het milieubeleid van de afzonderlijke Honda-vestigingen. Tevens worden binnen het GFP de wereldwijde milieudoelstellingen bepaald. Het ESPO (Environmental and Safety Planning Office Japan) zal de doelstellingen goedkeuren en de richtlijnen voor de komende jaren uitzetten.

HUM (Honda of the UK Manufactory) zal zorgen voor een uitwerking van deze doelstellingen op Europees vlak. Tevens zorgt ze voor de coördinatie van het GFP binnen de Europese Honda-vestigingen.

Honda Europe zal uit de vooropgestelde doelstellingen deze selecteren die voor haar specifieke logistieke activiteiten van toepassing zijn. Een milieuprogramma om deze doelstellingen te bereiken, wordt door de milieucoördinator uitgewerkt en door de president goedgekeurd.

Het milieuprogramma van Honda Europe wordt ook aangevuld met wettelijke eisen en de elementen uit het milieubeleid. Het geheel vormt de basis van het ISO14001 – milieuzorgsysteem.

Binnen elke afdeling werd een ISO14001-afdelingsverantwoordelijke aangesteld die instaat voor de opvolging en het onderhoud van het milieuzorgsysteem binnen zijn afdeling. Zij zorgen tevens, in overleg met hun management, voor de verdere uitwerking van het algemene milieuprogramma.

Jaarlijks zal de afdelingsverantwoordelijke de behaalde resultaten voorleggen aan zijn management ter beoordeling.

De coördinatie van het milieuzorgsysteem, de opvolging van wet- en regelgeving, het opvolgen van resultaten van het milieuprogramma, het bijsturen van acties om de doelstellingen te halen, ... gebeurt door de milieucoördinator. Hij wordt hierbij ondersteund door de milieu- en preventiedienst van Honda Europe.

Op regelmatige tijdstippen worden interne en externe milieuaudits uitgevoerd om afwijkingen op het milieuzorgsysteem op te sporen. De auditor kan hierbij voorstellen tot verbetering formuleren.

Het volledige milieubeheerssysteem zal op jaarlijkse basis door de president beoordeeld worden. Hij geeft zijn bevindingen mee aan de milieucoördinator met het oog op continue verbetering.

Binnen de grote Honda familie kunnen ook vestiging-overschrijdende milieuprojecten worden opgezet. Deze worden op Europees vlak gecoördineerd door HME-ERC (Honda Motor Europe – European Recycling Center). De coördinatie op wereldvlak gebeurt door het ESPO.

- **Logistiek**
- information systems
- european engine center
- parts

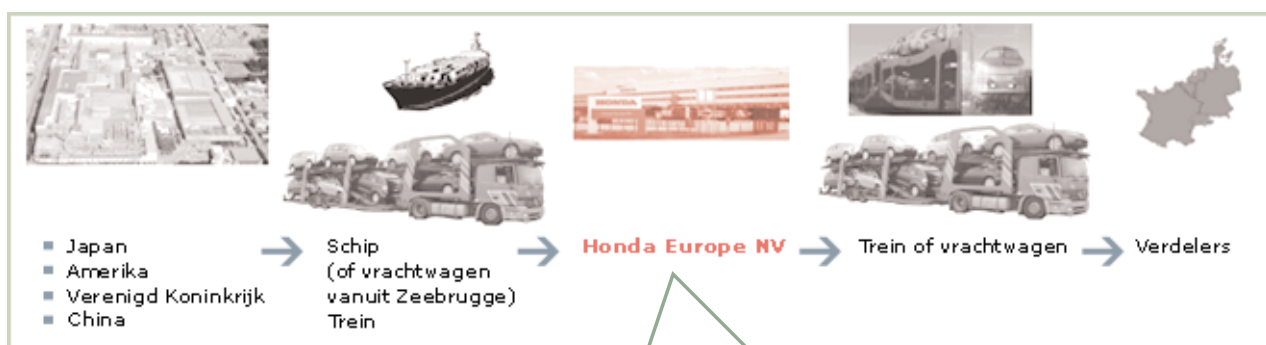
## LOGISTIEK

Honda Europe NV is in hoofdzaak een logistiek bedrijf. Hier worden alle logistieke activiteiten voor alle Honda-producten en hun onderdelen gegroepeerd.

Daar de diverse afdelingen werken volgens zeer verschillende processen, worden hierna de flowcharts van de grootste afdelingen meegegeven (HLC-Be, MC/PE en LCC).

### Processchema LCC:

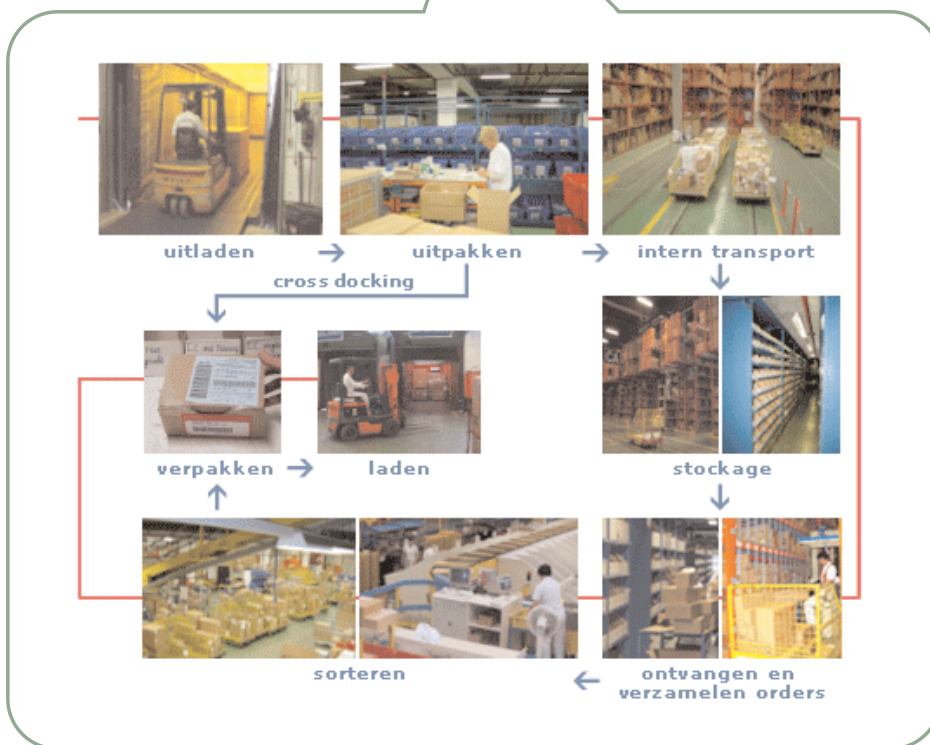
Het Logistics Center Cars voert een kwaliteitscontrole uit op de wagens, staat in voor optiemontage (interieur, ...) en levert de wagens rechtstreeks aan de Europese dealers.



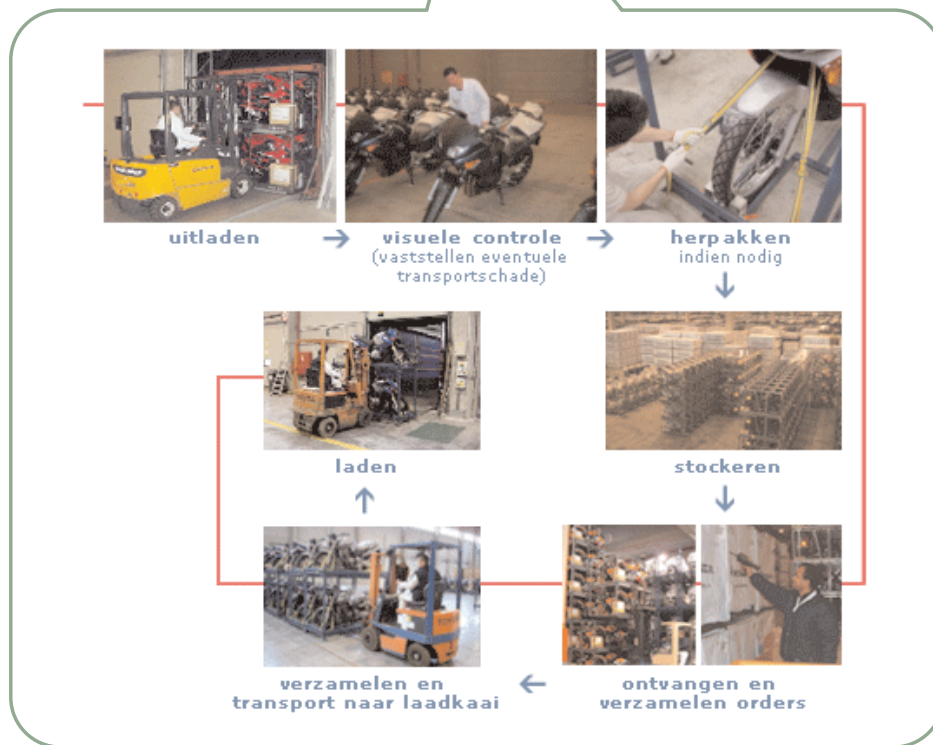
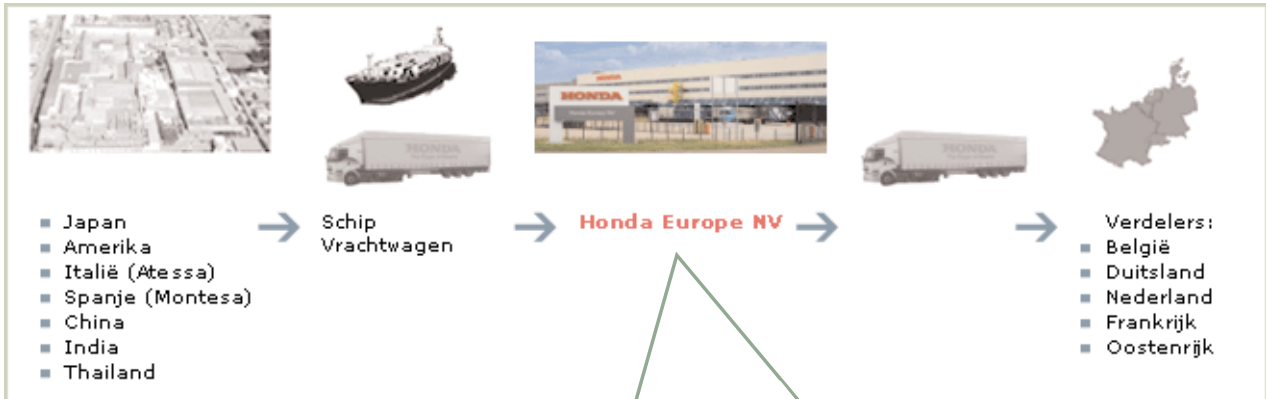
### Processchema HLC-Be en MC/PE

Het Honda Logistic Center Belgium beheert de Europese stock en distributie van motorfietsen, power equipment, onderdelen voor wagens, tweewielers en power equipment, accessoires en motoren.

### Processchema onderdelenmagazijn



## Processchema MC/PE



Naast zijn logistiek activiteiten heeft men ook nog de IS, Parts en EEC – afdeling.



## INFORMATION SYSTEMS



### Afdeling IS

Information systems is het elektronisch hart van Honda in Europa, het Midden-Oosten en Afrika. Tevens is IS het centrum van een uitgebreid telecommunicatienetwerk in Europa, Japan en de V.S.

IS staat in voor de ontwikkeling en het beheer van hoogwaardige informatica- en telecommunicatiesystemen die de operaties ondersteunen.

#### Haar hoofdactiviteiten zijn:

- Datamanagement en – verwerking van: import en opslag, distributie, verkoop en nazorg
- Harmoniseren van bestaande toepassingen
- Ontwikkelen van innoverende systemen
- Optimaliseren van de verwerkingssnelheid
- Integreren van nieuwe software, hardware, multimedia en telecom
- Bemannen van een permanente helpdesk

- logistiek
- information systems
- european engine center**
- parts

## EUROPEAN ENGINE CENTER



### Afdeling EEC

Het European Engine Center organiseert de verkoop en de logistiek van Honda motoren voor Europa.

- logistiek
- information systems
- european engine center
- parts**

## PARTS



### Afdeling Parts

De Parts afdeling staat in voor de aankoop, stockbeheer, verkoop & marketing en prijszetting voor de wisselstukken van alle Honda-producten. Tevens verzorgen ze ook de klantenservice voor Europa, Afrika en het Midden Oosten.

- selectie belangrijkste milieueffecten
- resultaten milieuaspecten
- opleiding
- aannemers / werken met derden

## SELECTIE VAN DE BELANGRIJKSTE MILIEUEFFECTEN

Alle menselijke handelingen beïnvloeden het milieu, ook de logistieke processen van Honda Europe. Door steeds te streven naar het toepassen van de best beschikbare technieken tracht men deze impact te verminderen en tot een minimum te herleiden.

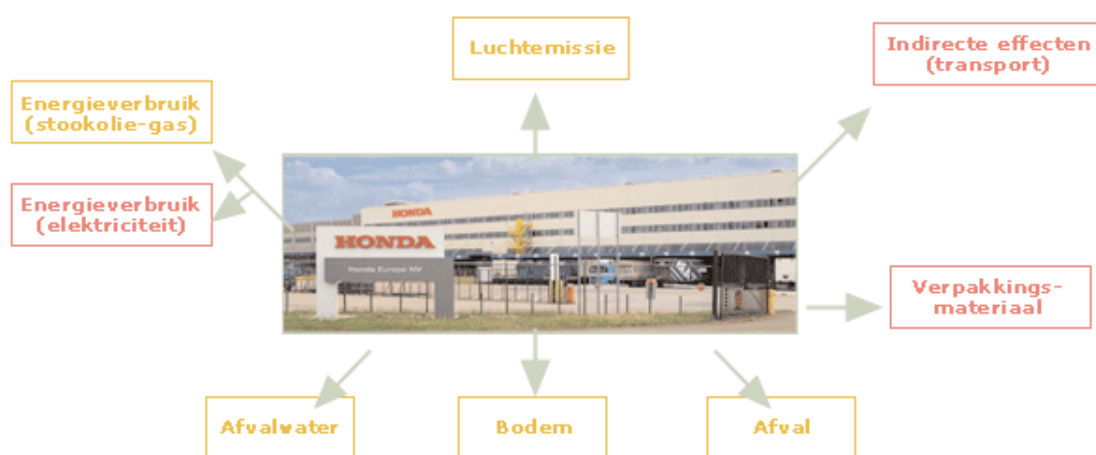
Een overzicht van de activiteiten met de milieu-effecten, gevaren en risico's verbonden aan onze processen en diensten werd opgemaakt en wordt regelmatig bijgewerkt. Op basis hiervan worden de 'zeer belangrijke' of 'zeer significante' gevolgen voor het milieu geselecteerd.

Het significant zijn van een milieu-effect voor Honda Europe wordt bepaald door een evaluatiesysteem (waarbij rekening gehouden wordt met de ernst van de milieuschade, de frequentie en de omvang van het gebied dat de invloed ondergaat). Kent het veroorzaakte milieu-effect een grote ernst en/of een grote frequentie en/of een grote waarneembaarheid dan wordt het als een zeer significant effect voor Honda Europe beschouwd.

Op basis van het evaluatiesysteem werden in 2008 volgende milieu-aspecten, verbonden aan de activiteiten van Honda Europe, als zeer belangrijke (zeer significante) milieu-effecten beschouwd:

- verpakkingsafval
- elektriciteitsverbruik
- transport (indirecte milieu-aspecten).

Deze milieu-aspecten worden verder in detail besproken, evenals volgende matig significante milieu-effecten: bodemgebruik, luchtmissies, afval, afvalwater en energieverbruik (gas-stookolie).



- Zeer belangrijk milieu-aspect voor Honda Europe
- Belangrijk milieu-aspect voor Honda Europe

## RESULTATEN MILIEUASPECTEN

### VERPAKKINGSAFVAL



Daar Honda Europe een logistiek bedrijf is en geen productie-eenheid, zijn er geen significante grond- of hulpstoffen, met uitzondering van het verpakkingsmateriaal.

Sinds 1998 wordt om de drie jaar een algemeen preventieplan voor verpakkingen opgemaakt en aan de IVC voorgelegd. De preventieplannen van 1998, 2001 en 2004 werden steeds door de IVC goedgekeurd en van een zeer goede kwaliteit bevonden. In 2007 werd door Honda Europe een nieuw preventieplan ingediend. Ook dit preventieplan werd in september 2008 door de IVC goedgekeurd.

#### De belangrijkste acties opgenomen in het preventieplan van 2007 zijn:

- Hergebruik van kartonafval als vulmateriaal
- Reductie eenmalige verpakkingen van glas
- Reductie eenmalige verpakking van bumpers
- verder gebruik lichtere kartonsoorten en dunnere plasticzakken
- verderzetting van de maatregelen uit de preventieplannen van 1998, 2001 en 2004



Van het verpakkingsmateriaal wordt ieder jaar een aangifte gedaan bij het IVC. In de tabel worden de recyclagepercentages weergegeven voor de laatste vijf jaar.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Wettelijke vereiste*
Karton/papier	94,6%	96,1%	95,6%	94,8%	93,6%	93,8%	> 30%
Kunststof	91,7%	92,6%	94,3%	93,4%	92,7%	94,9%	> 30%
Hout	98,1%	98,8%	98,7%	98,8%	98,6%	98,6%	> 30%
Metaal	99,4%	99,6%	99,4%	99,4%	99,6%	100%	> 30%
Totaal	96,7%	97,8%	97,4%	97,3%	96,8%	96,94%	> 70%

\* vanaf 01/01/2009 gaat een nieuw samenwerkingsakkoord betreffende de preventie en het beheer van verpakkingsafval van kracht. De wettelijke vereisten voor de recyclagepercentages worden dan opgetrokken. Gezien de hoge percentages die nu reeds door Honda Europe NV behaald worden, wordt verwacht dat ook hieraan zal voldaan kunnen worden.

Voor het kartonafval zien we doorheen de laatste vijf jaar een schommelende trend. Het hergebruik van karton wordt zoveel mogelijk gestimuleerd (oa door aanmaak van kartonmatjes uit afvalkarton).

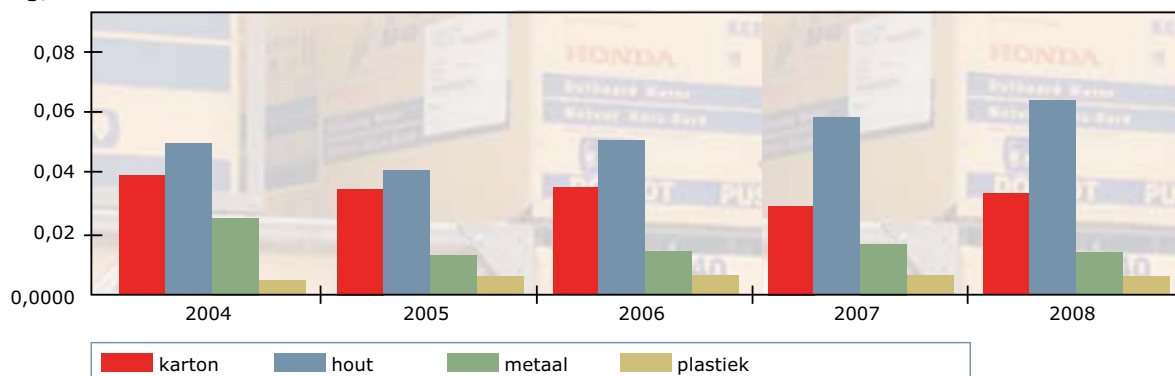
Het houtafval kent een stijgende trend de laatste jaren. Reden hiervoor is dat steeds meer goederen worden aangeleverd door lokale leveranciers (volumestijging van 10% in 2007). Zij plaatsen de goederen op éénmalige palletten. In het verleden kwamen de goederen in herbruikbare kratten of palletten toe van eigen Honda-vestigingen. Bovendien hebben deze inkomende palletten vaak zeer specifieke afmetingen waardoor hergebruik moeilijker wordt.



Door het steeds strikter invoeren van 'just in time'-leveringen om de eigen stock zo laag mogelijk te houden, komen de goederen vaker toe op palletten die niet voor hun volle capaciteit benut worden.

### Evolutie verpakkingsafval per totale eenheid

kg/totale eenheid



\* Opmerking: totale eenheid is de sommatie van alle in- en uitgaande lijnen (onderdelen, power-equipment, tweewielers en marine) en prepack lijnen).

Na de invoering van het gebruik van herbruikbare metalen kratten, in plaats van éénmalige kratten, noteerde men een daling van het ijzerafval. In 2007 nam het ijzerafval weer toe. In de zomer van 2007 moest een deel van de afvalzone vrijgemaakt worden daar dit opnieuw geasfalteerd werd. Daarna werd deze zone ingenomen als parkingzone voor nieuwe wagens. Om de zone vrij te maken werden extra afhalingen van ijzerafval georganiseerd. In 2008 daalde het ijzerafval weer tot het niveau van voor 2007.

- selectie belangrijkste milieueffecten
- **resultaten milieuaspecten**
- opleiding
- aannemers / werken met derden

## RESULTATEN MILIEUASPECTEN

### INDIRECTE MILIEU-ASPECTEN

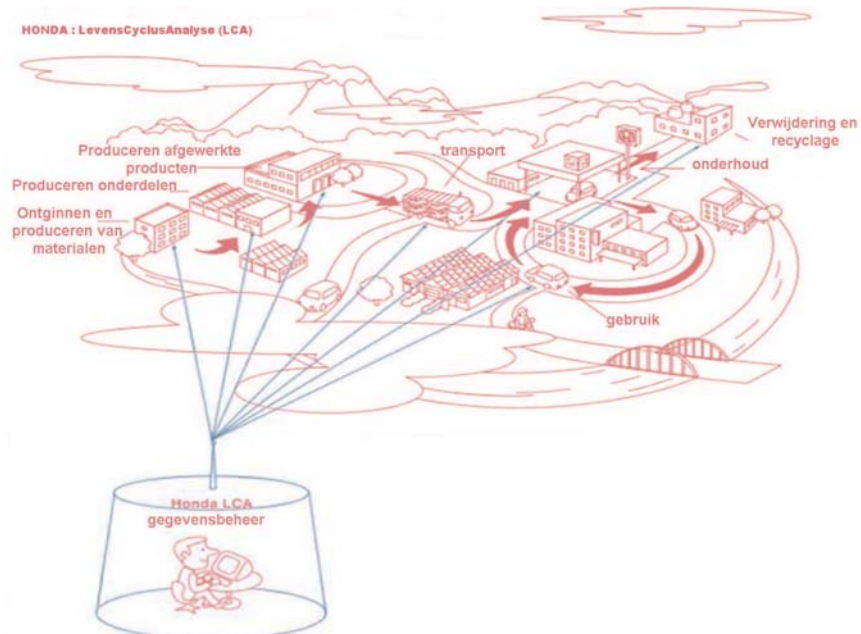
#### Transport:

Voor het transport van de goederen (in en out) wordt samengewerkt met diverse logistieke partners. Als het economisch en logistiek verantwoord is, geven we de voorkeur aan spoorwegvervoer of de binnenvaart. Zo rijdt er wekelijks een trein naar Duitsland voor de uitlevering van wagens (ong. 3% van de totaal uitgeleverde wagens). Daarnaast wordt aan de containermaatschappijen gevraagd om het aanleveren van onderdelen vanuit de havens (Antwerpen, Zeebrugge, Rotterdam en Amsterdam) naar Honda Europe toe, zoveel mogelijk per binnenschip te laten geschieden. Door het gebruik van binnenschepen in plaats van vrachtwagen, kon zo de uitstoot van 118 ton CO<sub>2</sub> vermeden worden.



De milieu-effecten veroorzaakt door het transport, werden opgenomen in de LCA die Honda Motor Worldwide aan het uitvoeren is. Het project rond LCA werd gestart in 2002 en het vooropgestelde doel was de milieu-impact veroorzaakt door haar activiteiten op elk niveau te kwantificeren.

De totale levensloop van de Honda producten kan visueel als volgt worden voorgesteld:



De CO<sub>2</sub>-emissies veroorzaakt door de logistieke activiteiten, hebben slechts een zeer kleine bijdrage in de totale CO<sub>2</sub>-emissies gedurende de volledige levensloop van een wagen. Dit werd berekend in het globale milieurapport van Honda (bron: Honda Environmental Annual Report 2007, beschikbaar op <http://world.honda.com>).

Voor de CO<sub>2</sub>-emissies van Honda Europe werd een rekenmodel uitgewerkt waarin de diverse gegevens rond energieverbruiken werden opgenomen.

#### Binnen het rekenmodel van Honda Europe worden drie delen onderscheiden:

- **Logistics inbound:** onderdelen worden aangeleverd naar HE van overzeese locaties en lokale (=Europese) leverancier. De analyse start bij het verlaten van het onderdeel van de haven, luchthaven of lokale leverancier.
- **Logistics operations:** onderdelen worden tijdelijk opgeslagen in het magazijn. Alle activiteiten hiervoor binnen de 'muren' van HE worden geanalyseerd.
- **Logistics outbound:** onderdelen worden vanuit HE aangeleverd naar dealers. Het complexe transportnetwerk om de onderdelen tot bij de dealers verspreid over Europa te krijgen, werd in de analyse opgenomen.

Resultaten voor 80 KI tot 84 KI (opm: een deel van de gegevens is gebaseerd op inschattingen en extrapolaties daar niet alle detailgegevens van het totale proces reeds beschikbaar waren):

	CO <sub>2</sub> -emissies				
	80 KI	81 KI	82 KI	83KI	84 KI
Inbound	1179 ton	1202 ton	1006 ton	1006 ton	1007 ton
Log.Operations	5774 ton	6451 ton	6124 ton	5020 ton	5369 ton
Outbound	10712 ton	10908 ton	10910 ton	10448 ton	11470 ton

De sommatie van de inbound en outbound geven een beeld van de CO<sub>2</sub>-emissie veroorzaakt door het totale Europese transport voor HE. Dit komt overeen met 0,08% van de CO<sub>2</sub>-emissies veroorzaakt door transport in Vlaanderen (bron: Emissie Inventaris Lucht VMM en Energiebalans Vito, rapportering EC 15.01.2007).

In de zomer van 2008 werden 68 transporteurs die rijden voor Honda Europe bevestigd over 'groene logistiek'. Op deze enquête kwam een respons van 23,5 %.

Belangrijkste conclusie was dat 90% van de transporteurs die deelnamen aan de enquête, een vrachtwagenpark heeft dat minstens aan de Euro-3 norm voldoet.

Afhankelijk van de economische mogelijkheden, zal in de toekomst nagegaan worden in welke mate Honda Europe zijn transporteurs hier verder kan in stimuleren.

- selectie belangrijkste milieueffecten
- resultaten milieuaspecten**
- opleiding
- aannemers / werken met derden

## RESULTATEN MILIEUASPECTEN

### ENERGIE



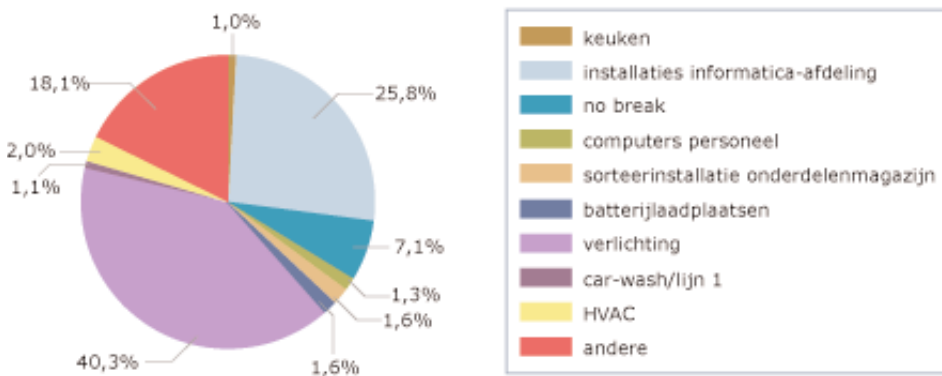
Het energieverbruik (elektriciteit, gas en stookolie) wordt maandelijks opgevolgd. Deze maandelijkse opvolging moet snelle bijsturing verzekeren.

Het totale primaire energieverbruik van Honda Europe bedroeg in 2008: 0,092 PJ.

#### Elektriciteit

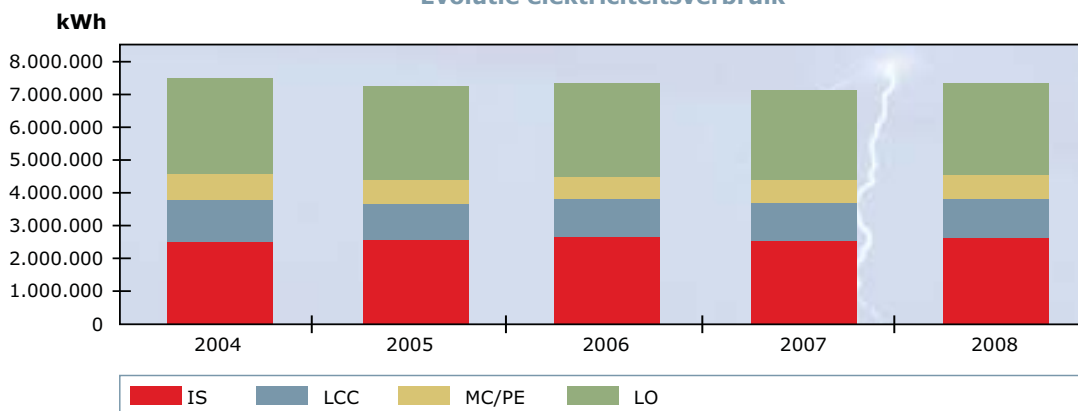
De verdeling van het elektriciteitsverbruik wordt weergegeven in het taartdiagram.

Verdeling elektriciteitsverbruik



Grote verbruikers zijn de verlichting en de informatica-afdeling. Het gedeelte "andere" is vrij groot (18%), daar deze zeer veel kleine energieverbruikers bevat (gaande van telefonie, copiers, materiaal onderhoudsploeg, scanners, liften, poorten, laadkaaien, autohefbruggen, ...).

## Evolutie elektriciteitsverbruik



\* Opmerking: De elektriciteitsteller van IS rekent ook het verbruik van de sorteerinstallatie van het onderdelen magazijn mee. Deze installatie is als bedrijfskritische installatie aangesloten op de noodvoedingsgroep van de serverlokalen.

In 2008 steeg het verbruik ten opzichte van het vorige jaar met 2,6 %. De stijging is in alle afdelingen terug te vinden (LO: + 1% ; MC/PE: +4% ; LCC: +4% ; IS: +3%).

Nogthans werden de sensibiliseringsacties uit het verleden verder gezet en uitgebreid. Specifiek voor 2008:

- de sensibilisatieaffiches in toiletten en meetingrooms werden vernieuwd,
- sensibilisatieacties via mailing
- sensibilisatie m.b.t het uitzetten van het computerscherm
- energiesettings van drank- en snoepautomaten werden geoptimaliseerd



De stijging in het elektriciteitsverbruik van de wagenafdeling (LCC), is te wijten aan de diverse bijkomende werken die in het gebouw plaatsvonden:

- renovatiewerken (vernieuwen kleedkamers en toiletten) van half augustus tot eind september 2008
- vernieuwen van de branders
- vernieuwen van spuitcabines

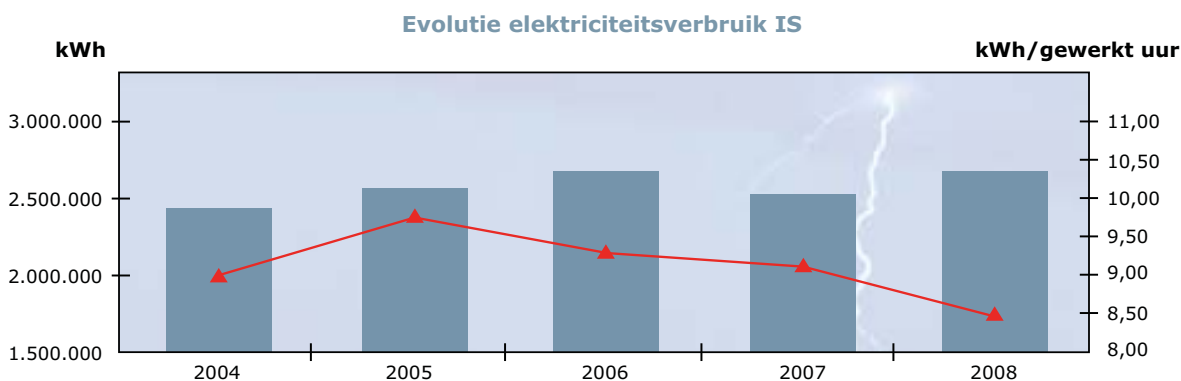
Ook in het magazijn MC/PE werden diverse zaterdagen gewerkt voor het uitvoeren van herstellingswerken en het uitbreiden van de inbraakbeveiliging. Gezien 2008 een kouder jaar was dan 2007 (13% meer graaddagen, zie ook deel gas), werkte de verwarming in het magazijn meer (verwarming via gasaerothermen die ook een elektriciteitsverbruik geven).

De continue stijging van de afgelopen jaren, van het elektriciteitsverbruik van de informatica-afdeling was ondermeer te wijten aan:

- uitbreiding tape-robot
- centralisatie van de Europese servers in HE
- uitbreiding netwerkapparatuur
- en de daarmee gepaard gaande extra koeling voor de serverlokalen.

Deze stijging kon in 2007 worden omgezet in een vermindering van het elektriciteitsverbruik, dankzij de vernieuwing van de koelinstallatie in de serverlokalen. Door problemen met het afregelen van de koelinstallatie en het binnentrekken van vocht, steeg het verbruik van de nieuwe installatie in de zomermaanden. In oktober werd de toestand weer genormaliseerd.

Als we rekening houden met het aantal gewerkte uren gepresteerd in de afdeling IS, zien we wel een dalende trend in het verbruik per gewerkt uur.



Tot eind 2008 kocht Honda Europe NV zogenaamde 'grijze' stroom aan via een elektriciteitsleverancier (oorsprong van de elektriciteit volgens de leverancier: 64,74 % fossiel, 34,89% nucleair en 0,37 % onbekend). Eind 2008 werd een nieuw contract afgesloten, waardoor Honda Europe NV vanaf januari 2009 enkel nog gecertificeerde 'groene' stroom zal aankopen.



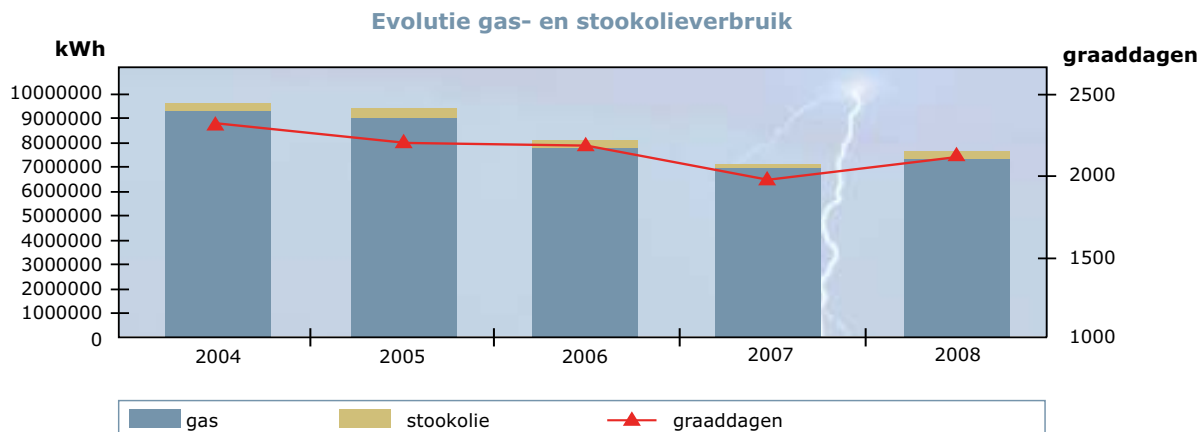
## Gas en stookolie

Er wordt zoveel mogelijk gekozen om op aardgas te verwarmen. In oktober 2008 werd de nog enige aanwezige stookoliebrander verwijderd (zie ook verder). Er wordt nu nog enkel een strategische stock aan stookolie behouden, voor noodsituaties (onderbreken van gastoevoer). De belangrijkste branders kunnen in zo'n geval worden overgeschakeld van gasbrander naar stookoliebrander.

Daar het louter om de verwarming van de gebouwen gaat, is het verbruik sterk temperatuursgebonden. Daarom werden ter verduidelijking de graaddagen eveneens op de grafiek weergegeven.

2007 kende een uitzonderlijk warme winter (jan-april), waardoor veel minder verwarming nodig was dan in het verleden. Het jaar 2008 was een eerder koud jaar (13% meer graaddagen t.o.v. 2007), wat resulteerde in een meerverbruik aan gas voor verwarming (14% meer gasverbruik t.o.v. 2007).

In de zomer van 2008 werd gestart met het project om de bestaande grote branders te vervangen door nieuwe. Het resultaat van dit project (een verwachte vermindering in gasverbruik) is nog niet zichtbaar in de resultaten voor 2008. Pas in november kon men starten met de afregeling van de eerste branders en diverse opstartproblemen leidden ertoe dat pas eind december de branders optimaal werkten.

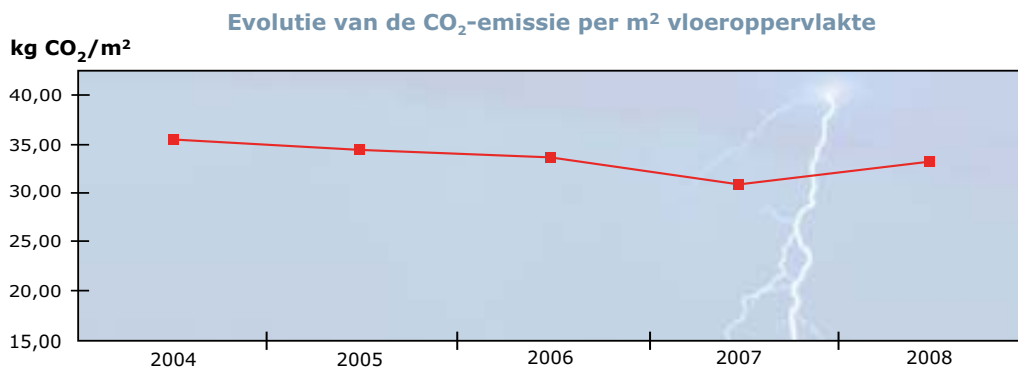


## CO<sub>2</sub>-emissies

Om een realistisch beeld te geven van de impact van het energieverbruik, wordt ook de CO<sub>2</sub>-emissie (berekend op het totale verbruik) opgevolgd. Daar de energie hoofdzakelijk gebruikt wordt voor verwarming, koeling en verlichting van de gebouwen, wordt de CO<sub>2</sub>-emissie per m<sup>2</sup> vloeroppervlakte uitgedrukt.

Door het hogere elektriciteitsverbruik en gasverbruik, werden de goede resultaten van 2007 niet meer behaald.

Verwacht wordt dat in 2009 de CO<sub>2</sub>-emissie per m<sup>2</sup> vloeroppervlakte zal dalen door de voorziene maatregelen (nieuwe branders zouden moeten resulteren in lager gasverbruik + aankoop 'groene' elektriciteit)



- selectie belangrijkste milieueffecten
- resultaten milieuaspecten**
- opleiding
- aannemers / werken met derden

## RESULTATEN MILIEUASPECTEN

### LUCHT



De geleide luchtmissies beperken zich tot de stookinstallaties (enkel voor verwarming) en de verfspuitcabines. De emissies van de spuitcabines worden opgevolgd door uitvoering van een zesmaandelijkse meting. Afhankelijk van de grootte van de brander worden twee- of vijfjaarlijks controlemetingen uitgevoerd.

Daarnaast ontstaan niet-geleide luchtmissies afkomstig van het intern transport van wagens.

#### Niet geleide emissies:

De niet-geleide emissies zijn afkomstig van het intern transport van de wagens en van het intern transport van dienstvoertuigen (vb: minibus voor parkingpersoneel,...). Voor deze emissies zijn geen meetmethodes beschikbaar. Om een inschatting te maken van de emissies wordt daarom het effectieve brandstofverbruik van de voertuigen berekend. Rekening houdend met de soortelijke massa (benzine: 0,75 kg/l; diesel: 0,84 kg/l), de verbrandingswaarde (benzine: 0,0448 GJ/kg; diesel: 0,04333 GJ/kg) en de emissiefactoren (benzine: 69,3 kgCO<sub>2</sub>/GJ; diesel: 74,07 kgCO<sub>2</sub>/GJ volgens IPPC), kan men zo een inschatting maken van de CO<sub>2</sub>-emissies.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de niet geleide CO<sub>2</sub>-emissie's van de laatste vijf jaar.



	CO <sub>2</sub> -emissie				
	2004	2005	2006	2007	2008
Benzine voertuigen*	28,8 ton	25,8 ton	22,4 ton	20,1 ton	19,9 ton
Diesel voertuigen**	54,2 ton	61,4 ton	66,0 ton	60,5 ton	63,5 ton
<b>TOTAAL</b>	<b>83,0 ton</b>	<b>87,2 ton</b>	<b>88,4 ton</b>	<b>80,6 ton</b>	<b>83,4 ton</b>

\* Benzinevoertuigen: heftruck en taxibusjes wagenafdeling, wagens onderhoudsafdeling, wagen bewaking

\*\* Dieselvoertuigen: taxibusjes en vrachtwagen wagenafdeling, trekker voor intern transport containers magazijnen, personeelsbusjes

De totale niet geleide CO<sub>2</sub>-emissies zijn in 2008 met 3,5% gestegen t.o.v. 2007.

Deze emissie komt overeen met de CO<sub>2</sub>-emissies veroorzaakt door het jaarlijks wagengebruik van 70 Brusselse gezinnen (bron: www.defi-energie.be) en staat voor zo'n 2,4% van de totale CO<sub>2</sub>-emissie veroorzaakt door Honda Europe.

Om het verbruik en dus de emissies te beperken wordt het intern transport zo klein mogelijk gehouden door een efficiënte parkingopstelling.

### **Geleide emissies van de stookinstallaties:**

Door vernieuwing van diverse branders binnen Honda Europe NV, is de situatie betreffende de stookinstallaties volledig veranderd. Op basis van een energieaudit, werd besloten om 5 branders op aardgas te vervangen en de nog aanwezige stookoliebrander te elimineren.

De nieuwe situatie (sinds eind 2008) ziet er als volgt uit:

- 3 gasbranders voor de verwarming van het onderdelenmagazijn en het hoofdgebouw (totaal 7053 kW)
- 2 gasbranders voor de verwarming van het gebouw van de wagenafdeling en het opwarmen van het water van de spoelinstallatie voor de wagens (totaal: 1120 kW)

Eind 2008 werd ook gestart met de afbraak van de drie spuitcabines en drie droogovens. Dit project loopt verder in 2009. Er zullen 2 nieuwe spuitcabines komen en 2 nieuwe droogovens voorzien van nieuwe gasbranders.

De emissies van deze installaties (kleine stookinstallaties ) zullen afhankelijk van hun vermogen twee- of vijfjaarlijks gemeten door een erkend labo. De eerste metingen zijn gepland begin 2009. In het volgende EMAS-rapport zullen de eerste grafieken gegeven worden betreffende de emissiemetingen op deze nieuwe branders.

Voor de resultaten van de verwijderde installaties verwijzen we naar de EMAS-rapporten van voorgaande jaren.

Regelmatig onderhoud van de stookinstallaties moet zorgen voor een ideaal rendement en de verzekering dat de emissies onder de wettelijke normen blijven.

Merken we op dat er buiten de hierboven vermelde branders ook nog vier zeer kleine aardgasbranders (totaal thermisch vermogen van 481 kW) en 26 gasaerothermen (totaal vermogen 2011 kW) aanwezig zijn.

De zeer kleine branders en gasaerothermen krijgen een regelmatig onderhoud door de installateur wat hun goede werking moet verzekeren.

\* Kleine stookinstallaties zijn stookinstallaties met een nominaal thermisch vermogen van 300 kW tot 5 MW (Besluit van 23/04/2004 van de Vlaamse Regering)

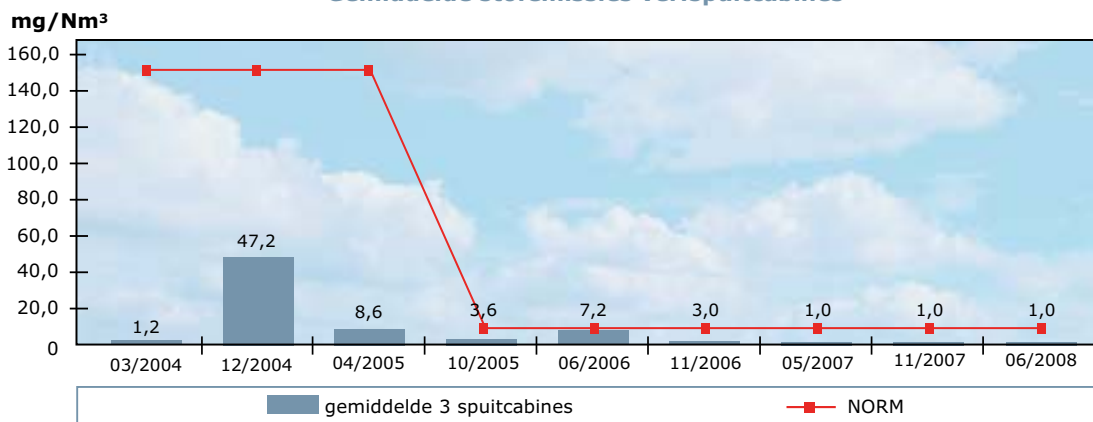
### Geleide emissies van de spuitcabines

Zesmaandelijks worden, door een erkend labo, emissiemetingen uitgevoerd op de drie verfspuitcabines. De spuitcabines werken niet continu, maar worden enkel gebruikt voor het uitvoeren van kleine herstellingen. In oktober 2008 is gestart met de afbraak van twee cabines. Ook de derde cabine zal worden afgebroken (start januari 2009). In de plaats komen in 2009, twee nieuwe moderne spuitcabines.

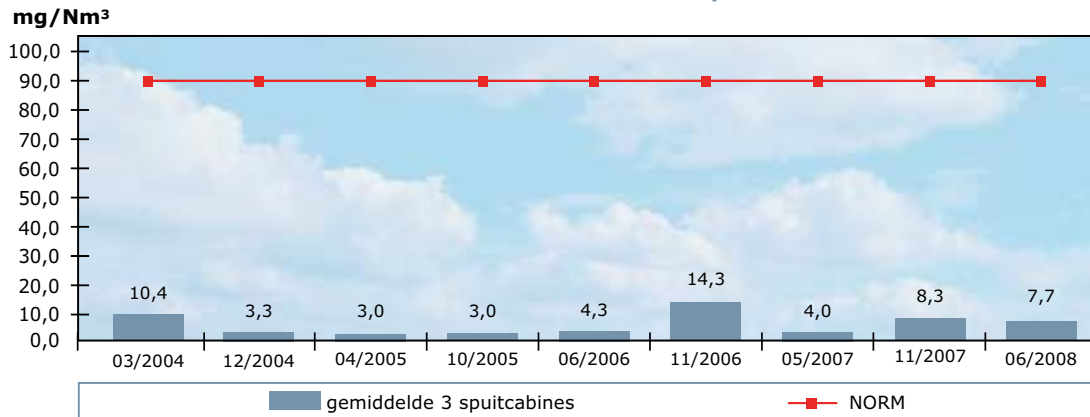
Bijgevolg werd in 2008 slechts één meting uitgevoerd op de oude installaties (in juni 2008). De nieuwe installaties zullen pas in werking zijn in 2009, waardoor pas in 2009 resultaten voor de nieuwe cabines beschikbaar zullen zijn.

Zowel de meetresultaten voor de stofemissies als voor de emissies van Vluchtige Organische Stoffen liggen onder de geldende norm (resp. 150 (10\*) en 90 mg/Nm<sup>3</sup>). Dit geldt ook voor elke spuitcabine afzonderlijk.

Gemiddelde stofemissies verfspuitcabines



Gemiddelde VOS-emissies verfspuitcabines



\* Op 31 oktober 2005 werd een nieuwe norm voor stofemissies van spuitcabines van kracht, namelijk 10 mg/Nm<sup>3</sup>.

- selectie belangrijkste milieueffecten
- resultaten milieuaspecten**
- opleiding
- aannemers / werken met derden

## RESULTATEN MILIEUASPECTEN

### WATER



#### Waternutering

Er wordt enkel leidingwater (stadwater) gebruikt. Hoofdzakelijk voor sanitaire en huishoudelijke doeleinden (keuken, toiletten en douches)

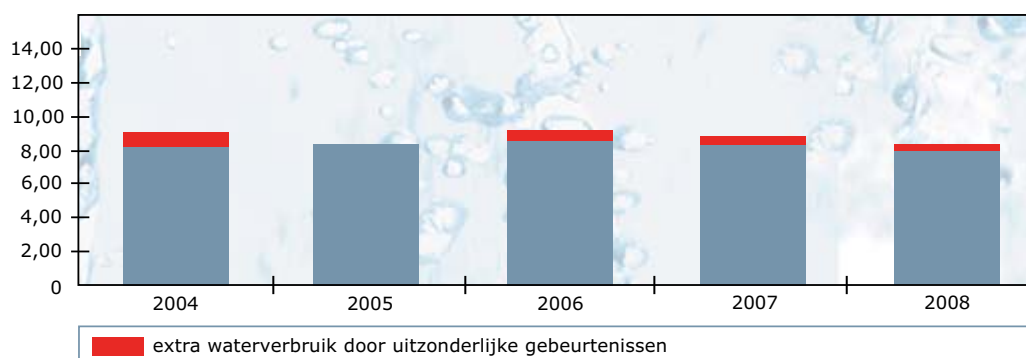
Buiten het water gebruikt voor sanitaire en huishoudelijke doeleinden wordt ook een klein deel voor het afspoelen van wagens gebruikt. Daar de spoelinstallatie werkt met een gesloten circuit is het verbruik hiervan gering (aanvulling van het circuit door verlies van water door verdamping).

Daarnaast beschikt Honda Europe ook nog over twee grote opslagreservoirs (2 x 845 m<sup>3</sup>) die het automatische bluswatersysteem van water moet voorzien.

In de grafiek wordt de evolutie over de laatste vijf jaar, van het waternutering per gewerkt uur weergegeven. Door te werken met de eenheid liter per gewerkt uur wordt een realistisch beeld gegeven van het waternutering per werknemer, daar het hoofdzakelijk om sanitair en huishoudelijk verbruik gaat.

Evolutie verbruik water

l/gewerkt uur



Het huidige gebruik komt overeen met het gemiddeld gebruik van ongeveer 62 gezinnen in België.

In 2004 werd een groot deel van de parking (voor stalling van nieuwe wagens in afwachting van levering naar dealers), heraangelegd. Voor het asfalteren werd 885 m<sup>3</sup> water verbruikt.

In de zomer van 2006 ging een ventiel van het koelwatercircuit van de dieselpomp (bluswatersysteem) stuk. Hierdoor werd onnodig koelwater over de dieselpomp gestuurd en geloosd. In oktober 2006 stelde men een defect vast aan een persluchtomp van de spoelinstallatie voor wagens. Wat aanleiding gaf tot een extra waternutering. Beide defecten gaven een meerverbruik van ongeveer 600 m<sup>3</sup>.

In 2007 werd een tweede gedeelte van de parking heraangelegd. Voor het asfalteren werd 350 m<sup>3</sup> water gebruikt. Daarnaast werd de koelinstallatie van de serverlokalen van de IS-afdeling vervangen. Tijdens deze werken, diende een extra koelgroep te draaien, wat resulteerde in een tijdelijk meerverbruik van 20 m<sup>3</sup>.

In oktober 2008 ging ongeveer 350 m<sup>3</sup> verloren door een lek in het pomplokaal. Tevens werd vastgesteld dat door een kapotte membraanomp 20 m<sup>3</sup> water verloren ging in de wagenafdeling.

Indien geen rekening gehouden wordt met de extra verbruiken (aangegeven in het rood op de grafiek), kan men concluderen dat er een stabilisering van het waterverbruik is.

## Afvalwater

Honda Europe beschikt over diverse lozingspunten op oppervlaktewater (Kanaal Gent-Terneuzen) die opgenomen werden in de gewijzigde milieuvergunning van 2006.

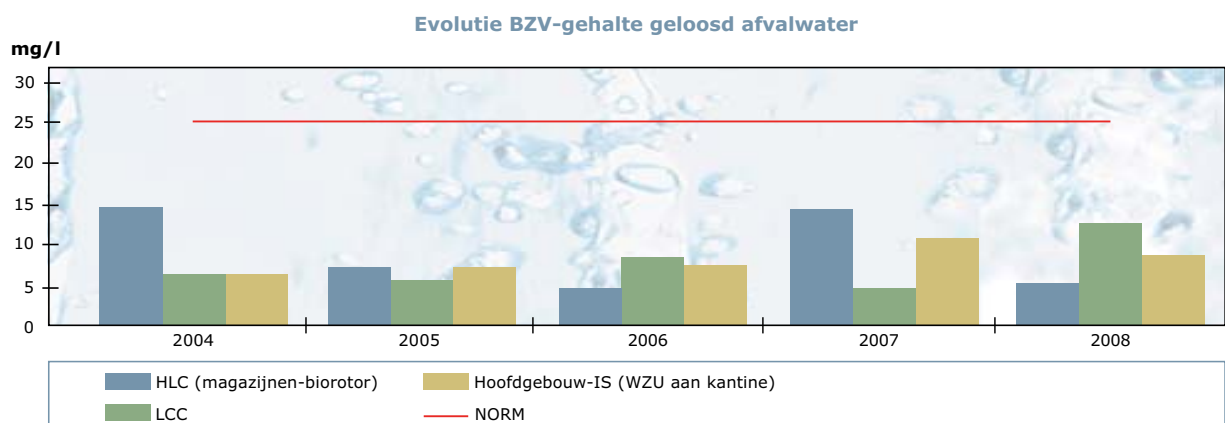
Het geloosde water van de diverse gebouwen wordt over diverse biologische waterzuiveringsinstallaties gestuurd.



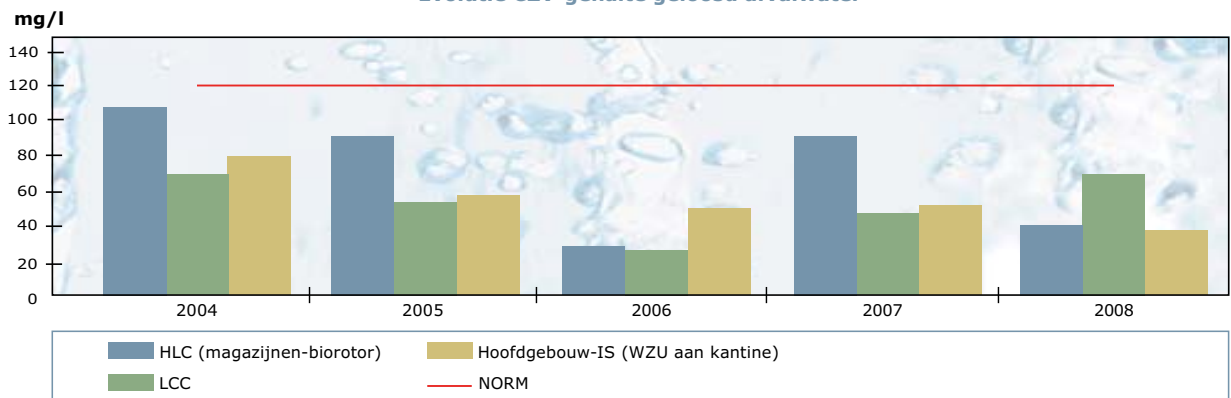
- **Waterzuivering Magazijnen:** twee parallelgeschakelde biorotoren. Na een voorbezinking komt het water in het beluchtingsbekken waar micro-organismen voor de afbraak van biologische stoffen zorgen. Tot slot stroomt het afvalwater naar de nabezinking, waar een bezinking gebeurt van de slibvlokken.
- **Waterzuivering LCC en Waterzuivering Kantine/Hoofdgebouw/IS:** zuiveringsinstallaties gebaseerd op een belucht ondergedompeld oxidatiebed. Via een drie-kamer septic tank wordt het afvalwater naar een belucht ondergedompeld oxidatiebed gevoerd. Daar zorgen micro-organismen voor de verdere afbraak van de organische vuilvrucht. Tot slot stroomt het afvalwater naar de nabezinking.
- **Waterzuivering Mercator, Waterzuivering portier en Waterzuivering Checkers:** biotop-installaties. Na verblijf in de voorbezinking komt het afvalwater in het vak met de bioreactor terecht. Daar zorgen de bacteriën die op het ondergedompelde vastbed zitten voor de mineralisatie van de organische vuilvrucht. Beluchters zorgen in deze fase voor een continu aëroob milieu. Alvorens geloosd te worden gaat het afvalwater over een nabezinking.

De werking van de waterzuiveringsunits wordt regelmatig gecontroleerd door het nemen van stalen. In het kader van de heffing op afvalwater, wordt jaarlijks ook een driedaagse meetcampagne gehouden op het afvalwater geloosd via de drie grote waterzuiveringsinstallaties. De resultaten (gemiddelden van de drie meetdagen) van de belangrijkste gemeten parameters worden weergegeven in bijgevoegde grafieken.

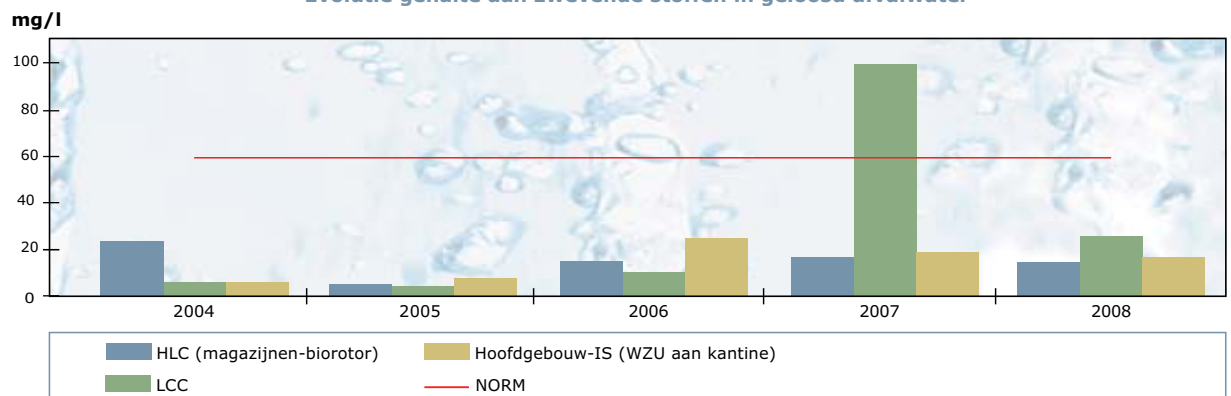
De bekomen zuiveringsresultaten liggen in dezelfde lijn als deze van de rioolwaterzuiveringsinstallatie van Gent (bron: VMM, meetdatabank water). In 2007 hadden we wel een overschrijding van de norm voor zwevende stoffen in de wagenafdeling. Visuele analyse van de stalen gaf aan dat het om zand en stof ging. Om de meetcampagne mogelijk te maken dient meetapparatuur aangebracht te worden in de meetput. Hierdoor blijft gedurende de meetcampagne het deksel van de meetput schuin openliggen.



Evolutie CZV-gehalte geloosd afvalwater



Evolutie gehalte aan zwevende stoffen in geloosd afvalwater



Vanaf de plaatsing van de meetappatuur tot het einde van de meetcampagne heeft het enkele malen fel geregend (in totaal 8,3 mm; bron: weerstation Gent-Dampoort). Door de hevige neerslag is zand en stof in de meetgoot gespoeld en heeft zo een verhoogd gehalte aan zwevende stoffen veroorzaakt.

Om de inspoeling in de toekomst te vermijden zal tijdens de meetcampagne een opstaande rand rond de meetput worden aangebracht. Een permanent aangebrachte opstaande rand is bij dit lozingspunt niet mogelijk.

De meetresultaten voor het totale stikstof-gehalte in het geloosde afvalwater liggen onder de geldende norm (160 mg/l). De norm voor het totale fosfor-gehalte (10 mg/l) werd in 2005 bij de Waterzuivering Magazijnen overschreden. Deze overschrijding werd gemeld aan de milieu-inspectie en om toekomstige overschrijdingen van het fosforgehalte te vermijden, werd er voor deze waterzuiveringsinstallatie een toestel voor tertiaire zuivering (toevoeging van FeCl<sub>3</sub>) aangekocht.

Na een testperiode in 2006, werden resultaten bekomen onder de norm. Dezelfde tertiaire zuivering werd ook geplaatst op de installaties Hoofdgebouw-IS en LCC.

In 2007 en 2008 lagen de gemeten gehalten aan totaal fosfor onder de geldende norm.

- selectie belangrijkste milieueffecten
- resultaten milieuaspecten**
- opleiding
- aannemers / werken met derden

## RESULTATEN MILIEUASPECTEN

### IMPACT OP DE LOKALE OMGEVING



Honda Europe is gevestigd in havengebied. De activiteiten geven geen aanleiding tot geluidsoverlast, trillingen, geur- of stofhinder.

Om de visuele hinder te beperken werd waar mogelijk groen aangeplant. Het terrein en de gebouwen worden op regelmatige basis onderhouden (o.a. schilderwerken, schoonvegen parkings,...). Zo wordt maandelijks het eventuele zwerfvuil dat zich langs de omheining ophoopt, opgeruimd.

De diverse burelen en de serverlokalen van Honda Europe beschikken over airco-installaties (totaal elektrisch koelvermogen van 1373 kW). De gebruikte koelmiddelen zijn R22 en R407C. De installaties worden onderhouden door, een in koeltechnieken gespecialiseerde, onderhoudsfirma.

- selectie belangrijkste milieueffecten
- **resultaten milieuaspecten**
- opleiding
- aannemers / werken met derden

## RESULTATEN MILIEUASPECTEN

### BODEM

In 1998 werd door een erkende bodemdeskundige een Oriënterend BodemOnderzoek uitgevoerd op de percelen waarop Honda Europe gevestigd is. Op diverse percelen (in totaal 72ha 45a 98ca) werd historische bodemverontreiniging vastgesteld (oorzakelijk verband met de opgespoten grond). Hierdoor zijn een aantal percelen opgenomen in het register van verontreinigde gronden. Voor de meeste percelen stelde OVAM echter dat er geen noodzaak was om over te gaan tot bodemsanering.



Op één perceel (voor het gebouw van de wagenafdeling) werd een historische verontreiniging met minerale olie vastgesteld ter hoogte van de toenmalige ondergrondse kerosine tank. De tank werd in 2000 verwijderd. In 2003 werd een sanering uitgevoerd (ontgraving). Tot 2006 liep de nazorgfase (6-maandelijks bemonsteren van een aantal peilbuizen) voor het grondwater. Door de positieve resultaten (onder achtergrondwaarde in alle gemeten peilbuizen) kon, met goedkeuring van de OVAM in 2006 een eindevaluatie worden opgemaakt. Op basis van dit eindevaluatierapport heeft OVAM op 9 februari 2007 een eindverklaring opgemaakt, waarin wordt besloten dat door de uitgevoerde bodemsaneringswerken, een zodanige bodemkwaliteit werd verwezenlijkt, dat de resterende bodemverontreiniging geen ernstige bedreiging meer vormt.; Hierdoor zijn geen verdere bodemsaneringswerken meer noodzakelijk.

Op drie percelen (in totaal 15ha 70a 34ca) vindt momenteel nog een nazorg plaats van een sanering uitgevoerd door de vorige eigenaar van de gronden. Op deze percelen worden door Honda zelf geen zogenaamde Vlarebo-activiteiten uitgevoerd.

De huidige risico's verbonden aan de activiteiten van het bedrijf zijn laag daar er diverse maatregelen genomen zijn om bodemverontreiniging uit te sluiten:

- met uitzondering van de tanks behorende bij het pompeneiland werden alle tanks vervangen door bovengrondse dubbelwandige tanks
- de nog aanwezige ondergrondse tanks zijn dubbelwandig en voorzien van een permanent lekdetectiesysteem
- het pompeneiland is uitgerust met een afdichtingsmembraam en een olieafscheider.
- De gevaarlijke producten worden opgeslagen in veiligheidskasten of specifieke opslagruimtes.
- Vloeistofdichte vloeren in de gebouwen

De risico-activiteiten beperken zich tot twee percelen (in totaal 33 ha 93 a 57 ca). Voor deze percelen was in de oorspronkelijke wetgeving een 10-jaarlijkse onderzoeksplicht vastgelegd. In 2008 werd de wetgeving aangepast waardoor de periodiciteit voor deze percelen verhoogd werd tot 20 jaar.

In 2008 werden 8 milieu-incidenten met betrekking tot bodem genoteerd. In 6 gevallen ging het om een beperkt olie-verlies door lekken in het hydraulisch systeem van vrachtwagens. Daarnaast werd een olieverspreiding vastgesteld aan een compressor. Al deze incidenten vonden plaats op de gebetoneerde laadkaaien of de geasfalteerde parkingzone. Bij alle incidenten werd onmiddellijk ingegrepen, en werd de verloren vloeistof opgenomen met absorberende korrels.

Tot slot vond er ook een incident met een aannemer plaats. De aannemer wou na het beëindigen van zijn schilders-taak, zijn verfborstels in de wasbak uitspoelen. Hier werd onmiddellijk ingegrepen en de correcte methode herhaald.

- selectie belangrijkste milieueffecten
- **resultaten milieuaspecten**
- opleiding
- aannemers / werken met derden

## RESULTATEN MILIEUASPECTEN

### AFVAL



Binnen het ontstane afval onderscheiden we diverse stromen:

- verpakkingsafval (zie eerder)
- scrap
- ander (afkomstig van kantine, burelen en werking van het bedrijf)

Het scrapafval ontstaat door overstock. Dit is sterk economisch afhankelijk en bijgevolg heeft men hier weinig invloed op.

	2004	2005	2006	2007	2008
scrap	397,68 ton	214,07 ton	203,98 ton	238,44 ton	163,58 ton



Soorten afvalstromen (zonder scrap en verpakkingsafval) met hun respectievelijke verwerkingmethode worden weergegeven in de onderstaande tabel:

<b>AFVALSOORT</b>	<b>VERWERKING*</b>
<b>Minder dan 0,5 ton per jaar</b>	
Lege metalen verpakkingen	Metaal recuperatie + verbranding met energierecuperatie
TL-lampen	Recuperatie van kwik, glas en metaal
Filterdoeken spuitcabines	Verbranding met energierecuperatie
Waterabsorbeerdere	Verbranding met energierecuperatie
Benzinetanks+rest	Metaal recuperatie + verbranding met energierecuperatie
Kabels	Recyclage
<b>Tussen 0,5 en 2,5 ton per jaar</b>	
Lege PE verpakkingen	Verbranding met energierecuperatie
Toners/cartridges	Recyclage
Ander eenmalig gevaarlijk afval	Verbranding met energierecuperatie
Glas	Recyclage
Afvalolie	Regeneratie olie voor hergebruik als brandstof
<b>Tussen 2,5 en 5,0 ton per jaar</b>	
Bruingoed	Recuperatie metalen
Bouwafval	Uitsorteren
Bumpers	Recyclage
Opruimafval	Verbranding met energierecuperatie
Plastiekfolie	Recyclage
<b>Tussen 5,0 en 10 ton per jaar</b>	
PMD	Recyclage
<b>Tussen 10 en 50 ton per jaar</b>	
Karton en gekleurd papier	Recyclage
Ijzer	Recyclage
Handdoekpapier	Recyclage
Loodaccu's	Recuperatie lood – fysico-chemische behandeling zwavelzuur
Wit papier	Recyclage
Keukenafval	Verwerking tot bodemverbeteraar
<b>Meer dan 50 ton per jaar</b>	
Klasse-II-afval	Verbranding met energierecuperatie

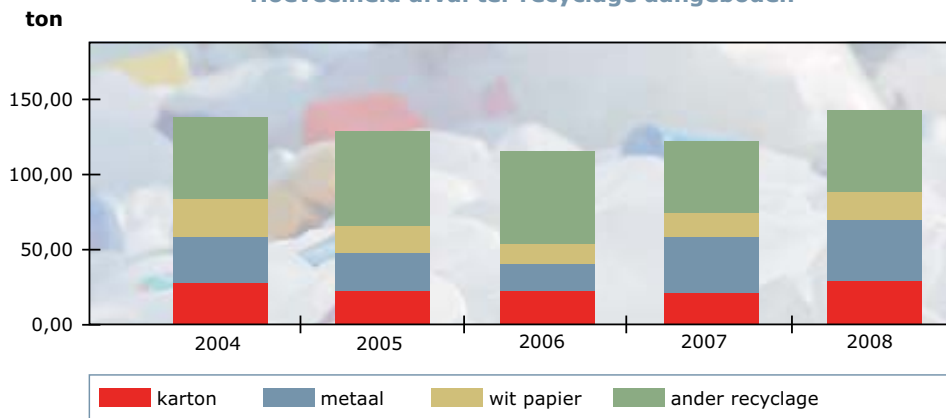
\* gegevens verkregen van afvalverwerker

De drie grootste afvalstromen (zonder verpakkingsafval!) die ter recyclage aangeboden werden in 2008 zijn karton (inclusief gekleurd papier), wit papier en schrootafval.

Het ijzerafval is voornamelijk afkomstig van de onderhoudsafdeling. Het schroot komt vrij bij diverse onderhoudswerken en herstellingen.

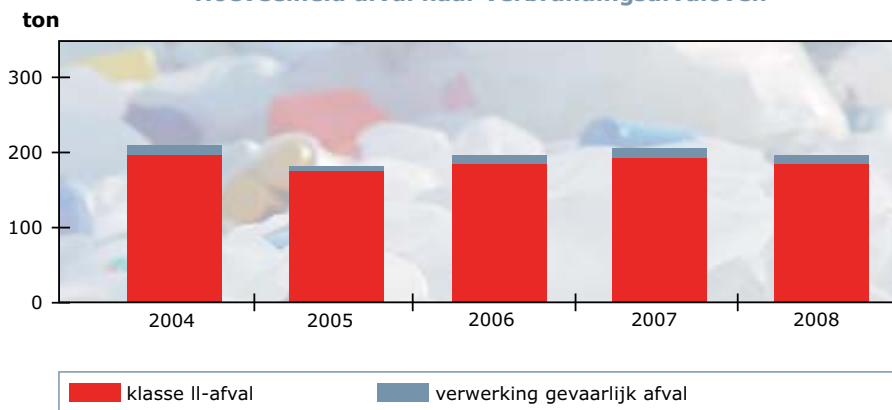
Het kartonafval nam toe in 2008, te wijten aan het inzamelen van oude instructieboekjes op de wagenafdeling. Tevens komt karton vrij bij gebruik van onderdelen en stukken bij het plaatsen van opties in de wagens of bij schadeherstellingen aan wagens.

### Hoeveelheid afval ter recyclage aangeboden



De hoeveelheid afval die (soms na een eerste bewerking) verbrand wordt, daalt lichtjes.

### Hoeveelheid afval naar verbrandingsafvaloven

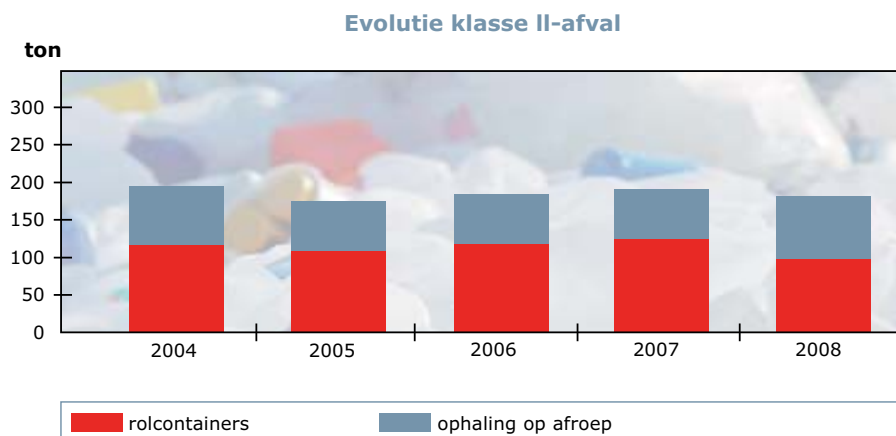


Algemene doelstelling is om het restafval (klasse II-afval) zoveel mogelijk te reduceren. Diverse acties werden daarom opgestart om de selectieve afvalophaling van de diverse afvalstromen mogelijk te maken:



- selectieve inzameling van keukenafval
- selectieve inzameling van PMD
- selectieve inzameling van douanezegels
- selectieve inzameling van inktpatronen en toners
- selectieve inzameling kokers stretchfolie

De grafiek geeft het totale hoeveelheid restafval (of het zogenaamde klasse II-afval) aan. Het restafval wordt verbrand met energierecuperatie.

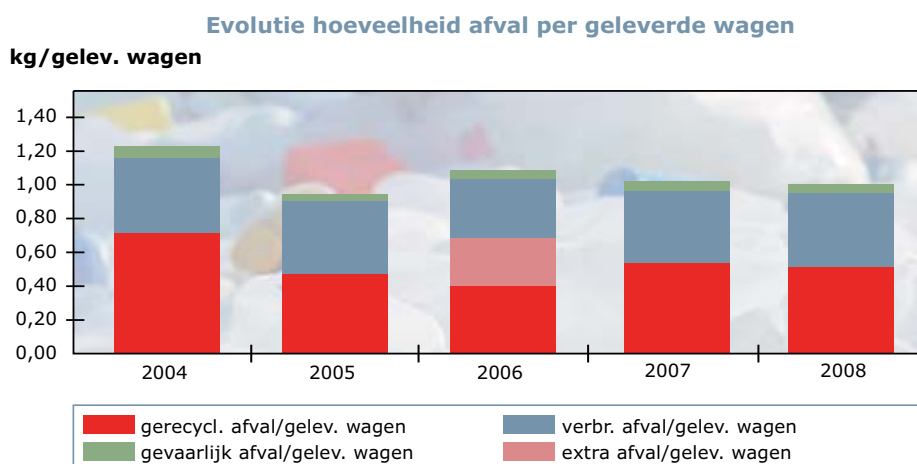


**Opmerking:** een deel van het restafval (55%) wordt opgehaald in rolcontainers via een wekelijkse ophaalronde. De gewichten van deze wekelijkse ophalingen werden ingeschat in samenspraak met de afvalophaler.

De afdeling die het meeste afval veroorzaakt is de wagenafdeling.

In 2006 werd de put van de spoelinstallatie voor wagens, gereinigd. Hierbij werd 26,3 ton slib en spoelwater opgehaald ter verwerking (aangegeven in grafiek als extra afval).

Als we de hoeveelheid afval voortgebracht door de wagenafdeling per geleverde wagen bekijken, zien we in 2008 een status quo.



- selectie belangrijkste milieueffecten
- resultaten milieuaspecten
- **opleiding**
- aannemers / werken met derden

## OPLEIDING



Daar veiligheid en milieu overlappend zijn worden meestal gecombineerde opleidingen gegeven. Zo gingen al opleidingen door rond gevaarlijke stoffen, gebruik van blusmiddelen, rijvaardigheidsopleiding (inclusief het onderdeel milieuvriendelijk rijden). In 2008 kregen diverse medewerkers een technische training betreffende de Insight 2009 (de nieuwe hybride wagen van Honda).

Nieuwe werknemers (inclusief interims) krijgen, voor aanvang van hun betrekking, steeds de nodige opleidingen en een uitgebreide introductie over de veiligheid en milieuaspecten binnen Honda Europe. Deze introductie werd in 2007 volledig vernieuwd.

In de diverse afdelingen wordt maandelijks een veiligheids- of milieuthema behandeld. Daarnaast wordt wekelijks, in elke operationele afdeling, minimum één ochtendvergadering gewijd aan een milieu- of veiligheidsitem.

### Werknemers kunnen zelf meewerken aan het milieubeleid via volgende kanalen:

- ideeënbuis
- New Honda Circles
- CPBW

### Informatie over milieuaspecten wordt op regelmatige basis aan het personeel meegedeeld via:

- uithangborden
- verslagen CPBW
- personeelsbriefing (per kwartaal)
- bedrijfsbrochure met de jaarinformatie
- het personeelstijdschrift

- selectie belangrijkste milieueffecten
- resultaten milieuaspecten
- opleiding
- aannemers / werken met derden**

## AANNEMERS / WERKEN MET DERDEN

Contractors worden op de hoogte gesteld van de veiligheids- en milieu-zorgmaatregelen die van toepassing zijn binnen Honda Europe in het algemeen en op de taak die ze moeten uitvoeren, in het bijzonder. Hij is dan ook contractueel gehouden aan deze minimum eisen. Hij is vrij zichzelf scherpere veiligheids- en milieunormen op te leggen. Daarin zal Honda Europe hem, op een economisch verantwoorde wijze, steunen.

Sinds 2006 worden de contractors bij grote projecten ook geëvalueerd op een aantal punten waaronder enkele zaken rond milieu. Elke persoon die werken komt uitvoeren binnen de terreinen van Honda Europe, krijgt voor de aanvang van de werken een introductiefilm. In deze film worden de veiligheids- en milieuvoorschriften van Honda Europe toegelicht. Na de film, wordt een korte test afgenomen.

## MILIEUDOELSTELLINGEN EN -PROGRAMMA

### A. EVALUATIE MILIEUPROGRAMMA 2008-2009 (85 KI)

Het milieuprogramma van Honda Europe wordt opgenomen in het jaarlijkse Business Plan. De Business plannen worden opgemaakt per Japans boekjaar (KI-jaar) en lopen van april tot maart.

In het plan zijn de actiepunten, de verantwoordelijkheden en de voorziene uitvoeringsdata opgenomen. Maandelijks wordt nagegaan hoe ver alle actiepunten gevorderd zijn.

DOELSTELLING	ACTIES	CONTROLE ITEMS en TARGET	EVALUATIE
<b>Algemeen Milieubeheer:</b> - Geen NC bij tussentijdse audits ISO14001/ OHSAS18001/EMAS	- organiseren interne en externe audits en opvolgen van opmerkingen	- verslagen interne audits  - geen NC bij tussentijdse audit	- 2 interne audits uitgevoerd; opmerkingen weggewerkt  - eerste externe audit nieuwe cyclus voorzien in maart 2009
<b>Green factory:</b> - Continuering opvolging energieverbruik (target 32 kg CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> vloeropp./jaar)  - Continuering opvolging waterverbruik (target 8,5 l/gewerkt uur)	- maandelijke telleropvolging  - uitvoeren verwarmingsaudit + opmaak lastenboek vervanging branders  - verhogen reflectiviteit door vernieuwen dakbedekking hoofdgebouw  - opvolging waterverbruik + nemen van tegenmaatregelen bij abnormale stijging in verbruik	- target: 32 kg/m <sup>2</sup> vloeropp./jaar  - rapport verwarmingsaudit + lastenboek  - vernieuwde dakbedekking hoofdgebouw  - maandelijke resultaten + target: 8,5 l/gewerkt uur	- maandelijke resultaten aanwezig + target nog niet behaald: 34,04 CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> vloeropp./jaar (december 2008) door strenge winter en vervangingsproject branders nog niet volledig afgerond (zie ook item lucht)  - verwarmingsaudit uitgevoerd + branders vervangen eind 2008  - nieuwe dakbedekking werd geplaatst  - maandelijke resultaten aanwezig + target behaald: 8,45 liter/gewerkt uur (december 2008).

DOELSTELLING	ACTIES	CONTROLE ITEMS en TARGET	EVALUATIE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuering opvolging papierverbruik + nemen van tegenmaatregelen bij stijging</li> <li>- Continuering opvolging hoeveelheid afval per unit (target 0,10 kg/totale eenheden, HLC-Be)</li> <li>- Optimaliseren spuitcabines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- digitaliseren van aankoopprocedure</li> <li>- onderzoek en testen voor verzending van autoruiten in herbruikbare kratten</li> <li>- vernieuwen spuitcabines om blijvend te kunnen voldoen aan alle normen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- maandelijkse resultaten</li> <li>- maandelijks afvalstoffenregister</li> <li>- werking nieuwe spuitcabines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aankoopprocedure gedigitaliseerd; 4,4 % minder papier aangekocht in 2008 t.o.v. 2007</li> <li>- Testfase voor herbruikbare kratten voor autoruiten lopende + resultaat voor 2008 voor HLC-Be is 0,12 kg afval/totale eenheden.</li> <li>- Afbraak 2 spuitcabines en vervanging door 1 nieuwe, in december 2008; vervolg voorzien in voorzien in jan-feb 2009</li> </ul>
<p><b>Voldoen aan wetgeving:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- opvolgen resultaten waterzuiveringsinstallaties</li> <li>- voldoen aan 10-jaarlijkse onderzoeksplicht bodem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- maandelijkse interne staalname en meting</li> <li>- uitvoeren OBO op perceel 403W + rapport aan OVAM overmaken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- maandelijkse interne metingen + meetcampagne</li> <li>- rapport OBO door erkend bodemdeskundige</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Resultaten meetcampagne binnen norm + resultaten interne metingen beschikbaar</li> <li>- Wijziging wetgeving waardoor uitgesteld tot 2018</li> </ul>

## MILIEUDOELSTELLINGEN EN -PROGRAMMA

### B. MILIEUPROGRAMMA 2009-2010 (86 KI)

De resultaten van metingen, onderzoeken, audits, evaluaties, milieupunten uit het Business Plan worden jaarlijks besproken en beoordeeld door de directie. Deze evaluatie wordt als basis genomen voor het opmaken van het milieuprogramma voor het volgende jaar.

DOELSTELLING	PROGRAMMA / ACTIEPUNTEN	GEPLANDE EIENDDATUM
<p><b>Algemeen Milieubeheer:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- geen NC bij tussentijdse audits ISO14001/OHSAS18001/EMAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- organiseren interne en externe audits en opvolgen van opmerkingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- maart 2010</li> </ul>
<p><b>Green factory</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- continuering opvolging energie-verbruik (target 13 kg CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> vloeropp./jaar; rekening houdend met aankoop groene stroom) + status quo voor het elektriciteitsverbruik in kWh</li> <li>- continuering opvolging waterverbruik (target 8,5l/gewerkt uur)</li> <li>- continuering opvolging papierverbruik + nemen tegenmaatregelen bij stijging (target status quo aankoop papier)</li> <li>- continuering opvolging hoeveelheid afval per unit (target 0,10 kg/totale eenheid, HLC-Be)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- maandelijkse opvolging resultaten</li> <li>- opmaak schema gebruik verwarming</li> <li>- aankoop van uitsluitend 'groene' elektriciteit</li> <li>- uitvoeren energie-audit door energieleverancier</li> <li>- maandelijkse opvolging met onmiddellijk nemen van tegenmaatregelen bij abnormale stijgingen in gebruik</li> <li>- maandelijkse opvolging resultaten</li> <li>- vernieuwen copiers met papierbesparende mogelijkheden</li> <li>- onderzoek en testen voor bumpverpakking</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- december 2009</li> <li>- november 2009</li> <li>- januari 2009</li> <li>- augustus 2009</li> <li>- december 2009</li> <li>- december 2009</li> <li>- april 2009</li> <li>- zomer 2008</li> </ul>
<p><b>Voldoen aan wetgeving:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- opvolgen resultaten waterzuiveringsinstallaties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- maandelijkse interne staalname + jaarlijkse meetcampagne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- december 2008</li> </ul>

## ANDERE MILIEUPRESTATIES

### MILIEUCHARTER



Het Milieucharter is een project van de Oost-Vlaamse Kamers van Koophandel en Nijverheid. Met de steun van het Vlaams Gewest binnen het Presti-4 – programma en van de Provincie Oost-Vlaanderen.

Milieucharter Oost-Vlaanderen wil bedrijven ertoe aanzetten om specifieke milieu-acties op te zetten of verder uit te bouwen.

Om het Milieucharter te behalen dient men een jaaractieplan op te stellen. Het actieplan bevat minstens 4 acties voor minimaal 4 milieuthema's (milieubeleid, water, lucht, bodem, lawaai en trillingen, gevaarlijke producten, afval, verpakkingsafval, milieuaspecten bij inkoop en investeringen, rationeel energiegebruik, omgevingsimpact).

De resultaten van het actieplan worden in tussentijdse rapporten neergeschreven ter evaluatie. Een evaluatiecommissie bezoekt het bedrijf om de resultaten te bekijken en te evalueren. Op basis van de evaluatie wordt het Milieucharter toegekend.

Sinds 2000 neemt Honda Europe deel aan het Milieucharter en steeds met een positief resultaat. Jaar na jaar werd het milieucharter toegekend aan Honda Europe voor de milieuacties die ondernomen werden.

#### Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- verminderen verpakkingsafval
- daling waterverbruik door o.a. vervanging automatische spoeling, plaatsing spoelbakken met dubbel spoeling, sensibilisatie-acties
- daling energieverbruik door o.a. sensibilisatiecampagnes rond airco en verlichting, plaatsing energiesparende tools op drankautomaten, ...
- verminderen restafval door uitbreiden selectief inzamelen van afvalstromen

## ANDERE MILIEUPRESTATIES

### IDEEËNBUS / NHC

Honda als bedrijf respecteert in sterke mate positieve ideeën vanwege medewerkers. Dit principe is ook opgenomen in de bedrijfspolitik en past in een integrale kwaliteitsaanpak. In dit kader werden twee initiatieven uitgewerkt:

#### 1. Ideeënbus:



Doelstelling van de ideeënbus is: de werknemers laten bijdragen tot het scheppen van een betere werkatmosfeer en werkomgeving, tot het verhogen van de veiligheid en het beperken van werkoverlast. Ingediende voorstellen dienen dan ook een verbetering in te houden op één van volgende vlakken: veiligheid, milieu, werkomgeving of efficiëntie. Alle voorstellen worden bekeken door een beoordelingscomité. De beste ideeën worden beloond met een premie.

In de afgelopen jaren werden diverse ideeën aangebracht die ook verbeteringen gaven op milieuvlak. Enkele voorbeelden: afvalverwerking minimaliseren, papierverbruik verminderen, afhaling toners verbeteren, verbeterde gescheiden ophaling

van PMD-afval, hergebruik van elastieken, hergebruik van archiefdozen, gebruik milieuvriendelijke producten, gebruik van een blikjespers en hergebruik van A4-papier als binninglabel.

#### Specifiek in 2008 werden volgende milieusparende ideeën aangebracht:

- gebruik van herbruikbare enveloppes voor dealerverpakking
- vermijden blanco voorblad bij printen
- voorkomen van zwerfvuil aan ingang bedrijf

#### 2. NHC:

Vermits wij allen ongeveer een derde van ons leven op het werk doorbrengen, is het voor iedereen noodzakelijk het zo aangenaam mogelijk te maken. Binnen Honda werd daarom een NHC-programma ontworpen om alle medewerkers in staat te stellen positieve veranderingen door te voeren. Een New Honda Cirkel is een kleine groep van medewerkers die op vrijwillige basis samenwerken om problemen uit hun werkomgeving op te lossen. Jaarlijkse worden de Cirkels beoordeeld en de beste beloond.



Diverse ideeën die uitgewerkt werden door NHC geven vaak ook verbeteren op vlak van milieu. Het creëren van positieve effecten op vlak van milieu, is trouwens een belangrijk beoordelingscriterium bij de selectie van de cirkels die doorstoten naar de 'wereldfinale'.

#### In 2008 werden volgende verbetering op vlak van milieu aangebracht en merendeels gerealiseerd door NHC's:

- Energie besparen in de kantooromgeving
- Gebruik plastic flesjes beperken door plaatsen van waterbidons (onderzoek nog lopende)

## ANDERE MILIEUPRESTATIES

### RECYCLAGE INKTPATRONEN



Honda Europe heeft met haar afvalverwerker afspraken gemaakt om lege inktpatronen (de zogenaamde toners / cartridges) voor kopieermachines en printers, op te halen voor recyclage. Per ingezameld recycleerbaar inktpatroon, wordt een bedrag aan Child Focus (= Europees Centrum voor Vermiste en Seksueel Uitgebuide kinderen) overgemaakt. Zo worden de cartridges niet alleen op een ecologische manier verwerkt, maar steunt Honda Europe ook een goed doel.

## ANDERE MILIEUPRESTATIES

### MEDEWERKING AAN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK



Honda Europe verleent regelmatig haar medewerking aan wetenschappelijke onderzoeken met betrekking tot het milieu. Zo werd in 2004 een geurdagboek bijgehouden, dat verwerkt werd in de studie 'geuronderzoek Muide-Meulestede-Wondelgem' (studie in opdracht van Stad Gent, uitgevoerd door onderzoeksbureau 'Project Research Gent nv').

In september 2007 werd een muggenvanger nabij het magazijn van Honda Europe geplaatst. Dit in het kader van het Belspo onderzoeksproject ModDiRisk, uitgevoerd door het Instituut voor Tropische Geneeskunde Antwerpen. Doel van dit project is de aanwezigheid en verspreiding van endemische en invasieve muggen in België te onderzoeken.

Het milieubeleid, het milieuprogramma, het milieuzorgsysteem, de auditprocedure en deze milieuverklaring (versie 02 van april 2009) werden geverifieerd en gevalideerd op 9 april 2009, door de erkende milieuverificateur Bureau Veritas Certification.



De volgende milieuverklaring (tweede tussentijdse verklaring, cyclus 2008-2010) zal, overeenkomstig de beschikking van de commissie van 07/09/2001 (2001/681/EG), ten laatste in maart 2010 ter registratie voorgelegd worden. Na goedkeuring zal de nieuwe milieuverklaring dan openbaar gemaakt worden.

Om een open communicatie te bekomen en verbeteringen te kunnen aanbrengen in onze milieujaarrapport, vernamen wij graag uw mening omtrent dit rapport. Wij zouden het ten zeerste appreciëren uw commentaren, suggesties of ideeën te ontvangen via onderstaande coördinaten.

Inlichtingen of vragen aangaande deze tussentijdse milieuverklaring of het milieubeleid van Honda Europe kan u steeds bekomen bij:

**Honda Europe NV**

Langerbruggestraat 104  
9000 Gent  
tel: 09 250 12 11  
fax: 09 250 12 30  
e-mail: [info@honda-eu.com](mailto:info@honda-eu.com)

**De milieucoördinator**

dhr. De Wilde Peter  
e-mail: [peter.de.wilde@honda-eu.com](mailto:peter.de.wilde@honda-eu.com)

BBT	Best Beschikbare Technieken: het meest doeltreffende en geavanceerde ontwikkelingsstadium van de activiteiten en exploitatiemethoden, waarbij de praktische bruikbaarheid van speciale technieken om in beginsel het uitgangspunt voor de emissiegrenswaarden te vormen is aangetoond, met het doel emissies en effecten op het milieu in zijn geheel te voorkomen, of wanneer dat niet mogelijk blijkt algemeen te beperken.
Bestaande stookinstallaties	Stookinstallaties die vergund waren voor 1 januari 1993
Biologische waterzuiveringsinstallatie	Installatie waarbij het afvalwater gezuiverd wordt door micro-organismen.
BZV	Biologisch zuurstofverbruik (of BOD = Biological Oxygen Demand) hoeveelheid zuurstof die nodig is om de vervuiling van water biologisch af te breken (omzetten van aanwezig organisch materiaal tot eenvoudige minerale bestanddelen).
CO	Koolstofmonoxide: kleur-, smaak- en reukloos gas Ontstaat o.a. bij onvolledige verbrandingsprocessen.
CO <sub>2</sub>	Koolstofdioxide: belangrijk broeikasgas dat o.a. vrijkomt bij de verbranding van fossiele brandstoffen zoals diesel en benzine.
CPBW	Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk
CZV	Chemisch zuurstofverbruik (of COD = Chemical Oxygen Demand) Hoeveelheid zuurstof die nodig is om de vervuiling van het water chemisch af te breken.
Emissie	Uitstoot van bepaalde stoffen
EMAS	Eco Management and Audit Scheme
Geleide emissie	Een emissie afkomstig van een bron (uitlaat, schoorsteen) waarvoor bepaalde fysische kenmerken bestaan (ligging, afmetingen) én een in principe meetbare volumestroom (debiet).
Gevaarlijk afval	Afval dat wettelijk als gevaarlijk gecatalogeerd wordt door eventuele schadelijke, giftige of ontvlambare eigenschappen.
GFP	Green Factory Project
Graaddagen	De graaddag is het verschil tussen een basistemperatuur en een gemiddelde temperatuur van de plaats die als referentie wordt genomen. Sedert 1932 worden de graaddagen in België gehanteerd om de verbruiken van verwarmingsinstallaties te ramen.
HE	Honda Europe NV
Historische bodemverontreiniging	Verontreiniging van de bodem die tot stand gekomen is voor de inwerking-treding van het decreet van 22 februari 1995 betreffende de bodemsanering.
HUM	Honda of the UK Manufactory, gelegen in Swindon (UK)
ISO14001	Internationale standaard voor milieuzorgsystemen
IVC	Interregionale Verpakkingscommissie
KI	Japans fiscaal jaar, loopt steeds van 1 april tot 30 maart van het volgende kalenderjaar. (vb: 83 KI = 1 april 2006 tot 30 maart 2007; 84 KI = 1 april 2007 tot 30 maart 2008)
Klasse-II-afval	of restafval. Alle niet-gevaarlijke, afval die niet verder kan uitgesorteerd worden. Dit afval wordt ingezameld en opgehaald om naar een verbrandingsafvaloven (met energierecuperatie) gebracht te worden.
KWS	Koolwaterstoffen (producten op basis van een koolstofverbinding en een waterstofverbinding)

LCA	Levenscyclusanalyse
Nieuwe stookinstallaties	Stookinstallaties vergund na 1 januari 1993
NC	Non Conformity
NCR	Non Conformity report
NHC	New Honda Circle
NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden (bevatten zowel de NO als de NO <sub>2</sub> )
OBO	Oriënterend BodemOnderzoek
OVAM	Openbare Vlaamse AfvalstoffenMaatschappij
PMD	Plastiek flessen en flacons, metalen verpakkingen en drankkartons
RC	Returnable Crates of herbruikbare kratten
Scrap	Afval ontstaan door vernietiging van commercieel sterk in waarde gedaalde stock.
SO <sub>2</sub>	Zwavel dioxide: kleurloos gas dat o.a. ontstaat bij verbranding van fossiele brandstoffen (zoals kolen en aardolie).
Tertiaire zuivering	De verwijdering van nutriënten (fosfaten en nitraten) na een voorgaande primaire (fysische) en secundaire (biologische) zuiveringsstap.
TQM	Total Quality Management
VLAREBO	Vlaams Reglement betreffende de bodemsanering
VLAREM I	Vlaams Reglement voor Milieuvergunning.
VLAREM II	Vlaams Reglement voor de algemene en sectorale bepalingen inzake milieu-hygiëne.
VOS	Vluchtige Organische Stoffen: gasvormige verbindingen van hoofdzakelijk koolstof en waterstof
Zwerfvuil	Vaste afvalstoffen die ingevolge het verwaaien of een andere ongewilde verspreiding, worden aangetroffen op een niet daarvoor bestemde willekeurige plaats.

### Namen en afkortingen van de verschillende afdelingen:

LCC:	Logistics Center Cars
MC/PE:	MotorCycle and PowerEquipment
IS:	Information Systems
HLC-Be:	Honda Logistics Center-Belgium
EEC:	European Engine Center



**EMAS**

**GEVALIDEERDE INFORMATIE  
REG N°: B-VL-000011**

Uitgever: Honda Europe NV, Langerbruggestraat 104, 9000 Gent  
Tel. 09 250 12 11 - fax: 09 250 12 30  
[www.hondaeurope.be](http://www.hondaeurope.be)

April 2009, versie 2