

## CO<sub>2</sub>-emissie Strukton Rail week 1 t/m 24 - 2011

### 1. Samenvatting

- 1,4% toename CO<sub>2</sub>-uitstoot per miljoen geactiveerde productie
- Toename CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van inzet Klein Mechanisch Gereedschap
- Afname brandstofverbruik lease-auto's zwakt af
- Toename woon-werkverkeer
- Toename vliegreizen
- Kilometers NS-Business Card nog niet op niveau doelstelling

### 2. Inleiding

Strukton Rail heeft als doel zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot met 2% te reduceren ten opzichte van het voorgaande jaar. Om de voortgang ten opzichte van deze doelstelling te monitoren, registreert en rapporteert Strukton Rail zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot (carbon footprint). Vanwege het sterke onderlinge verband tussen de geactiveerde productie<sup>1</sup> en de CO<sub>2</sub>-uitstoot zet Strukton Rail zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot af tegen de geactiveerde productie.

In deze rapportage gaan we in op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van Strukton Rail in de eerste 24 weken van 2011, maken we een vergelijk met dezelfde periode in 2009 en 2010 en geven we nadere informatie over de voortgang van de reductiemaatregelen.

In de eerste 24 weken van 2011 steeg de CO<sub>2</sub>-uitstoot van Strukton Rail, zowel in absolute zin (van 8.719 ton in de eerste 24 weken van 2010 naar 8.858 ton in de eerste 24 weken van 2011) als in relatieve zin. Per miljoen geactiveerde productie steeg de CO<sub>2</sub>-uitstoot (van 56,36 ton in de eerste 24 weken van 2010 naar 57,14 ton in de eerste 24 weken van 2011). Een stijging dus met 1,4%. In de periode tot en met week 12 van 2011 werd de absolute stijging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot nog voldoende gecompenseerd door een relatief sterkere toename van de geactiveerde productie. In de periode tot en met week 24 van 2011 blijft de stijging van de geactiveerde productie echter achter bij de stijging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Over de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot kan in algemene lijnen het volgende worden gesteld:

1. De CO<sub>2</sub>-uitstoot door de inzet van het Klein Mechanisch Gereedschap (KMG) steeg fors ten opzichte van dezelfde periode in 2010.
2. De CO<sub>2</sub>-uitstoot door de inzet van het Groot Mechanisch Gereedschap (GMG) bleef ongeveer gelijk aan de uitstoot in dezelfde periode in 2010.
3. De CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van vliegekilometers steeg ten opzichte van dezelfde periode in 2010.
4. Het aantal woon-werkkilometers steeg fors, net als in de eerste 12 weken van 2011. De verwachting is dat deze stijging ook in de tweede helft van 2011 zichtbaar zal zijn. Oorzaak is zijn de toegenomen woon-werkafstanden door de samenvoeging van de regiobedrijven in 2010.
5. De CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt door het leasewagenpark ligt iets onder het niveau van 2010. De daling is echter te klein om van een trendbreuk te kunnen spreken. Over de periode tussen week 12 en 24 er eerder sprake van een fractionele toename.

Het beeld over de eerste 24 weken van 2011 geeft aan dat in de tweede helft van 2011 vol moet worden ingezet op de geformuleerde speerpunten in het CO<sub>2</sub>-reductieprogramma om de doelstelling van 2% reductie te realiseren.

### 3. Organisational boundaries

In de scope van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder betreft Strukton Rail de activiteiten in Nederland. De bv's die binnen de organisatiegrenzen voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder vallen, zijn: Strukton Rail Regio bv, Strukton Systems bv, Strukton Rolling Stock bv, Strukton Rail Consult bv, Strukton Rail Materieel bv

---

<sup>1</sup> Onder de geactiveerde productie bij Strukton Rail vallen de productie in de vorm van geleverde manuren, materieelinzetten, inkoop en een vergoeding voor de indirecte uren (AK-dekking) ten laste van de uitgevoerde projecten en onderhoudswerken.

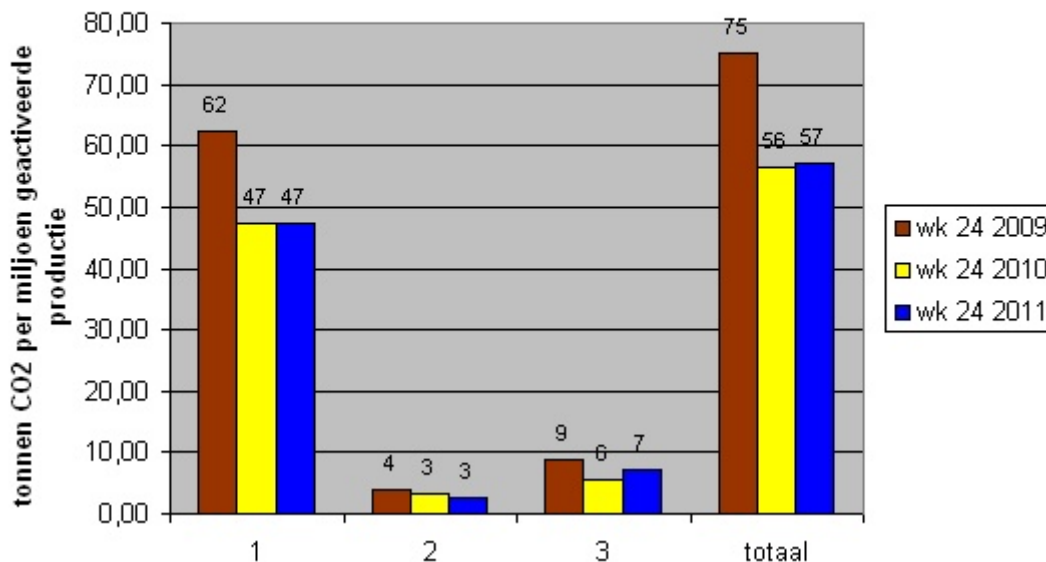
en Strukton Rail Projects bv. Ook de stafafdelingen die onder Strukton Rail bv vallen, worden meegenomen binnen de organisatiegrenzen. De CO<sub>2</sub>-footprint van Strukton Rail bv wordt bepaald door de CO<sub>2</sub>-uitstoot van deze bedrijven te berekenen voor hun activiteiten in Nederland.

Sinds januari 2011 zijn Strukton Rail Consult, het Centraal Bedrijfsbureau (CBB) en de stafafdeling Business Improvement samengegaan in Strukton Rail Production Support (SRPS). De CO<sub>2</sub>-uitstoot van SRPS valt onder Strukton Rail Consult bv. Deze organisatiewijziging heeft daarom geen invloed op de organisatiegrenzen die Strukton Rail hanteert voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder.

#### 4. CO<sub>2</sub>-uitstoot week 1 t/m 24 (2011 – 2010 – 2009)

Zoals al in de inleiding aangegeven, was de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van Strukton Rail over de eerste 24 weken van 2011 8.858 ton (2010: 8.719 ton; 2009: 9040 ton). Hierin is papier niet meegenomen. Afgezet tegen de geactiveerde productie, steeg de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 1,38% ten opzichte van de eerste 24 weken in 2010. Ten opzichte van dezelfde periode in 2009 daalde de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 4%.

**CO<sub>2</sub>-uitstoot t/m week 24 2011  
per miljoen geactiveerde productie**



#### Onderverdeling in scopes

Strukton Rail rapporteert zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot volgens de internationale standaard (GHG-protocol) in drie categorieën: scope 1, scope 2 en scope 3. In de onderstaande paragrafen gaan we in op de CO<sub>2</sub>-uitstoot per scope.

##### Scope 1

Onder scope 1 valt de directe uitstoot, bijvoorbeeld van auto's en materieel. In de eerste 24 weken van 2011 was de CO<sub>2</sub>-uitstoot in deze scope 7.347 ton (2010: 7.345 ton; 2009: 7.510 ton). In absolute zin steeg de uitstoot in scope 1 enigszins ten opzichte van 2010. Afgezet tegen de geactiveerde productie bleef de uitstoot in scope 1 nagenoeg gelijk. De grootste stijging van de uitstoot in scope 1 is veroorzaakt door een hoger brandstofverbruik door het Klein Mechanisch Gereedschap Het brandstofverbruik van leaseauto's verminderde echter, ook al was de daling over de eerste 12 weken van 2012 veel sterker.

##### Scope 2

Scope 2 betreft indirecte uitstoot als gevolg van energieverbruik, bijvoorbeeld van energieproductie door de energieleverancier. Aangezien wij voor gas en elektra alleen over jaarcijfers beschikken, gebruiken wij in de tussentijdse rapportages over 2011 het gas- en elektraverbruik op basis van de eindafrekening 2010. Vanwege de toename van de geactiveerde productie en vanwege de winterse

omstandigheden in de eerste maanden van 2011 is de verwachting dat de daadwerkelijke gas- en elektraverbruiken hoger zullen zijn dan in 2010.

In 2009 was de uitstoot van het energieverbruik op het hoofdkantoor van Strukton Rail meegenomen in de footprint van Strukton Groep. Met ingang van 2010 wordt deze uitstoot meegenomen in de footprint van Strukton Rail.

### **Scope 3**

Scope 3 betreft indirecte uitstoot met andere oorzaken dan energieproductie, zoals zakelijke kilometers gemaakt met privé-auto's. In de eerste 24 weken van 2010 was de CO<sub>2</sub>-uitstoot in deze scope 1.100 ton (2010: 874 ton; 2009: 1.074 ton). In absolute zin is hier duidelijk sprake van een toename, ook ten opzichte van 2009. Deze toename wordt met name veroorzaakt door de stijging van het aantal woon-werkkilometers dat met de privé-auto's gemaakt wordt. Door de samenvoeging van de regio's zijn de woon-werkafstanden per saldo toegenomen. Verder vertonen de vliegkilometers een toename. Hier is de toenemende internationalisering van Strukton Rail een belangrijke oorzaak.

## **5. Bewustwording**

In de eerste helft van 2011 is verder gewerkt aan de bewustwording binnen de organisatie. Een eerste bedrijfsbrede CO<sub>2</sub>-bijeenkomst is inmiddels met succes afgesloten. Naast Strukton Rail West hebben nu ook Strukton Rail Equipment en Strukton Systems een energiemanager, zodat er ook binnen die bedrijfsonderdelen een duidelijk aanspreekpunt voor dit onderwerp is.

De nadruk in 2010 lag op het vergroten van de bewustwording van medewerkers over mogelijkheden om hun carbon footprint te verlagen. Aangezien een belangrijk deel van de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij Strukton Rail wordt veroorzaakt door brandstofverbruik van (lease)auto's was vermindering van het brandstofverbruik een belangrijk item. Dit blijft ook in 2011 het geval. In 2011 is een start gemaakt met het publiceren van de brandstofverbruiken per bedrijfsonderdeel. Daarnaast is in 2011 verder onder de aandacht gebracht dat alle leaserijders inzicht hebben in hun eigen brandstofverbruik en worden zij gewezen op de mogelijkheden dit af te zetten tegen het vastgestelde normverbruik.

In het duurzaamheidsdiscussieforum op ShareWeb (het intranet van Strukton Rail) zijn ook in 2011 diverse ideeën en reacties verschenen. Verder komt op Yammer steeds meer het onderwerp duurzaamheid ter sprake, waarin CO<sub>2</sub>-reductie specifieke aandacht krijgt.

## **6. Voortgang reductiemaatregelen**

Om de CO<sub>2</sub>-footprint actief te kunnen beïnvloeden, heeft Strukton Rail eind 2009 een reductieprogramma opgesteld voor 2010 en 2011. Dit programma behelst vijf speerpunten. De voortgang op deze punten staat hieronder beschreven.

### **6.1 Schoner en kleiner leasewagenpark**

Het wagenpark heeft een groot en belangrijk aandeel in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van Strukton Rail. Daarom is één van de speerpunten in het reductieprogramma de aanpak van het leasewagenpark. Het streven is het brandstofverbruik over de periode 2010 en 2011 met 10% af te laten nemen. Over de eerste 12 weken van 2011 nam het brandstofverbruik door leaseauto's, ondanks de toename van de geactiveerde productie, met ruim 3% af. Deze scherpe daling is tussen week 12 en week 24 helaas niet onverminderd voortgezet, maar zelfs omgebogen in een fractionele toename. Desondanks is over de eerste 24 weken van 2011 nog steeds sprake van een afname van het brandstofverbruik door leaseauto's.

#### *Kleiner leasewagenpark*

De omvang van het leasewagenpark wordt binnen de bedrijfsonderdelen kritisch bekeken. Daar waar mogelijk worden auto's of niet of vervangen door een kleiner model.

#### *Schoner leasewagenpark*

In 2008 is Strukton vanuit het MVO-beleid gestart met de invoering van energielabels (ABC) bij de inzet van nieuwe leaseauto's. Vanaf 1 juli 2010 is een nieuwe leaseregeling in werking, waarin is opgenomen dat bij de bestelling van nieuwe leaseauto's maximale CO<sub>2</sub>-uitstootnormen gelden:

Voor benzineauto's: 180 g/km

Voor dieselauto's: 155 g/km

Dit is in lijn met de invoering van een op de uitstoot gericht BPM-systeem door de overheid.

Een voorstel voor verdere aanpassing van de leaseregeling, waarmee meer prikkels ontstaan voor een schoner leasewagenpark, is in het voorjaar aan de COR voorgelegd.

Sinds begin 2011 hebben leaserijders van Strukton Rail inzicht in hun eigen brandstofverbruik. In 2011 worden leaserijders op basis van dit inzicht meer persoonlijk betrokken bij de mogelijkheden om hun eigen brandstofverbruik te verminderen. Verder is in 2011 gestart met het rapporteren van de uitstoot van het leasewagenpark per bedrijfs onderdeel. Dit geeft het management van de bedrijfs onderdelen betere mogelijkheden om hierop te kunnen sturen.

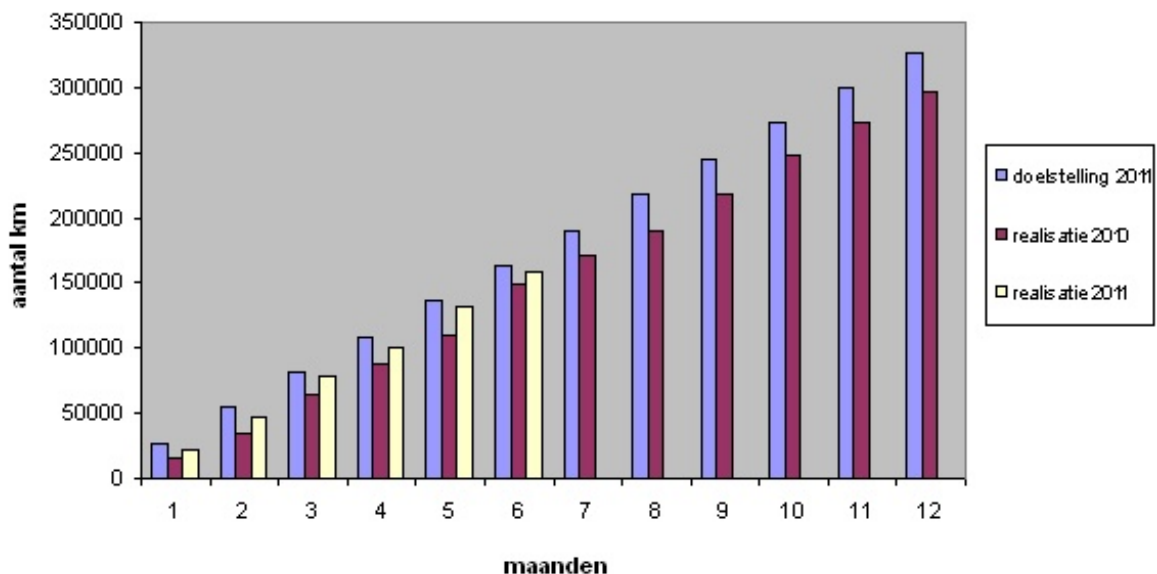
## 6.2 NS-Business card / Mobiliteit

Naast de aanpak van het leasewagenpark zet Strukton Rail in op een aanpak van de mobiliteit. De uitdaging blijft om mensen vanuit de auto in andere vervoersmodaliteiten te krijgen.

### NS-Business card

In 2009 werd 227.000 kilometer met de NS-Business card gereisd. De doelstelling voor 2010 bedroeg een stijging met 20% tot 272.400 reizigerskilometers. Deze doelstelling werd met een realisatie van 296.167 km gehaald. Voor 2011 is de ambitie wederom 20% meer reizigerskilometers ( 326.880 km). De lat ligt hoog en is ambitieus, maar gelet op de realisatie over 2010 niet onmogelijk. Het halen van de doelstelling is van belang omdat het vaak kilometers zijn die anders in de auto doorgebracht worden. Verder is het een concrete manier om tot een groter bewustzijn te komen.

realisatie BC 2011



In het eerste half jaar van 2011 werd door medewerkers van Strukton Rail een kleine 160.000 kilometer met de NS-Business Card. Op ongeveer 4.405 kilometer na haalde Strukton Rail daarmee de doelstelling niet. Wél liep Strukton Rail in op de achterstand op de doelstelling.

In aparte interne rapportages over de Business Card wordt het aantal gereisde kilometers per bedrijfs onderdeel getoond. Dit geeft het management van de bedrijfs onderdelen betere mogelijkheden om hierop te kunnen sturen.

### Overige mobiliteitsmaatregelen

Naast het stimuleren van de NS-Business Card neemt Strukton Rail andere initiatieven die de mobiliteit moeten beïnvloeden. Begin 2010 heeft Strukton Rail samen met VNM bekeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om medewerkers te stimuleren voor andere modaliteiten te

kiezen dan de auto. Met name het stimuleren van Openbaar Vervoer en Fietsen blijken haalbare maatregelen, die vooral helpen in de gedragsverandering van medewerkers.

De **fietscampagne Rij2op5**, die dankzij en met medewerking van VNM en de Fietsersbond sinds april 2010 loopt, slaat nog steeds goed aan en stimuleert medewerkers regelmatig met de fiets naar het werk te komen. Sinds de start van de campagne heeft elke maand een medewerker gebruik gemaakt van de E-Bike die door VNM en de Fietsersbond beschikbaar wordt gesteld. In de blog 'SR Rijdt 2 op 5' schrijven zij over hun fietservaringen. Twee van hen zijn overgegaan tot de aanschaf van een eigen elektrische fiets.

Vanaf maart 2011 kunnen medewerkers die niet over een NS-Business Card beschikken, gebruik maken van bedrijfspassen voor de **OV-fiets**. Bij de ingang van het hoofdkantoor is een speciale stalling voor OV-fietsen geplaatst.

In september 2010 is, met medewerking van VNM, een pilot gestart voor het stimuleren van **carpoolen** via de website Automaatje. Na een evaluatie van de pilot is besloten deze site niet binnen Strukton Rail te introduceren.

In de tweede helft van 2011 wordt overwogen of andere stimulerende mobiliteitsacties kunnen worden gepleegd, zoals het invoeren van Trappers en het introduceren van een mobiliteitsenquête onder de medewerkers.

### **6.3 Groene stroom**

Begin maart 2011 is met de hoofdleverancier overeenstemming bereikt over het leveren van groene stroom volgens het SMK-keurmerk gedurende de eerste helft van 2011. Ook voor de tweede helft van 2011 is met Essent overeengekomen dat groene stroom met een waardering gelijkwaardig aan het SMK-keurmerk zal worden geleverd.

### **6.4 Minder energieverbruik dataruimte**

Een door Strukton Worksphere uitgewerkt plan op basis van adiabatische koeling is op haalbaarheid getoetst. De voorgestelde oplossing werkt met water als natuurlijk koudemiddel. Daarnaast wordt maximaal gebruik gemaakt van vrije natuurlijke koeling. Een reductie van ca. 50 ton CO<sub>2</sub>-emissie is haalbaar. Bij de groepsdirectie is een investeringsvoorstel ingediend.

### **6.5 Papierreductie**

In de footprint van Strukton Rail wordt het papierverbruik weliswaar niet meegenomen, maar toch wil Strukton Rail het paperverbruik verminderen als onderdeel van het CO<sub>2</sub>-reductieprogramma. De doelstelling voor 2010 en 2011 is een reductie van het papierverbruik met 10% ten opzichte van 2009. Dit komt neer op 500.000 vel papier, ofwel 5 voetbalvelden en een daarmee gepaard gaande CO<sub>2</sub>-reductie van 3,6 ton.

Diverse maatregelen zijn getroffen, waaronder het standaard op zwart-wit en dubbelzijdig instellen van de printers en het printen via Uniflow. Inmiddels zijn ook gesprekken gestart om te komen tot een nadere invulling van E-hrm. Ook zal worden onderzocht of de papierstroom met externe partijen kan worden beperkt.