

CO₂-emissie Strukton Rail 2011

1. Samenvatting

- 1,3% daling CO₂-uitstoot per miljoen euro geactiveerde productie
- Afname brandstofverbruik leaseauto's met 1,4%
- Toename uitstoot woon-werkverkeer met 19%
- Afname uitstoot zakelijk verkeer met 20%
- Afname uitstoot productiemiddelen met 10%

2. Inleiding

In dit document rapporteren wij over de CO₂-uitstoot ('carbon footprint') van Strukton Rail in 2011. Ook vergelijken we de uitstoot in 2011 met de uitstoot in 2009 en 2010 en informeren we over de voortgang van de reductiemaatregelen. In deze rapportage hanteren we de conversiefactoren die gelden per juni 2011 (volgens de CO₂-Prestatieladder versie 2.0).

In 2011 was de doelstelling van Strukton Rail de CO₂-uitstoot met 2% te reduceren ten opzichte van het voorgaande jaar. Vanwege het sterke onderlinge verband tussen de geactiveerde productie¹ en de CO₂-uitstoot zet Strukton Rail zijn CO₂-uitstoot af tegen de geactiveerde productie.

CO₂-uitstoot 2011 en doelstelling

In 2011 daalde de CO₂-uitstoot van Strukton Rail, zowel in absolute zin als in relatieve zin. In absolute zin was er een daling van 20.296 ton in 2010 naar 19.304 ton in 2011. Per miljoen euro geactiveerde productie daalde de CO₂-uitstoot met 1,3 % (van 53,34 ton in 2010 naar 52,67 ton in 2011. Hiermee behaalden we de doelstelling van 2% reductie niet.

Belangrijke oorzaak waarom wij onze reductiedoelstelling niet haalden, is de organisatieaanpassing die wij in 2010 hebben ingezet. Door de samenvoeging en verplaatsing van de kantoorlocaties van de voormalige vier regio's hebben we 1,2 miljoen meer autokilometers gemaakt (woon-werkverkeer). Dit heeft tot meer uitstoot geleid. Zonder deze extra woon-werkkilometers zouden we onze CO₂-uitstoot met 2,5% hebben gereduceerd.

In de drie eerdere rapportages over 2011² werd al duidelijk dat vol moest worden ingezet op de geformuleerde speerpunten in het CO₂-reductieprogramma om de doelstelling van 2% reductie te realiseren. In oktober 2011 leidde dit tot een aanvullende maatregel. Leaserijders werd gevraagd om één dag in de week de auto te laten staan (en in plaats daarvan bijvoorbeeld te carpoolen of met het OV te reizen). Mede dankzij die maatregel is in de laatste periode van 2011 de aanvankelijke stijging

¹ 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.

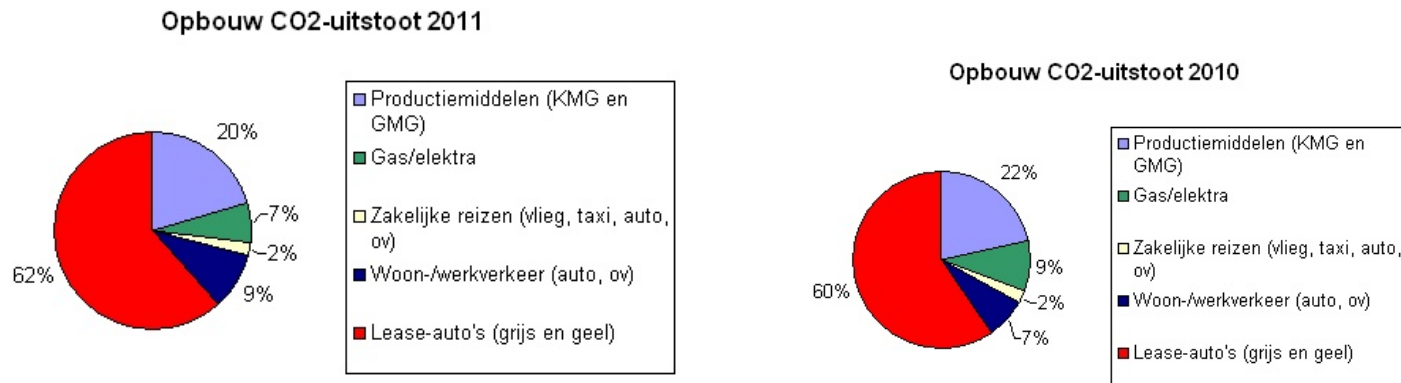
² Zie de rapportages over week 12, week 24 en week 36 van 2011

van het verbruik afgevlakt. Autokilometers zijn vervangen door treinkilometers. Dit is overigens ook goed te zien in het aantal met de NS Business Card gereisde kilometers en het verloop in brandstofverbruik.

De omzetting van grijze stroom naar groene stroom heeft eveneens tot een forse reductie geleid.

Opbouw carbon footprint

Onderstaande grafieken laten zien hoe de CO₂-uitstoot van Strukton Rail is opgebouwd.



Over de opbouw en ontwikkeling van de CO₂-uitstoot kan in grote lijnen het volgende worden gesteld:

- 62% van de totale CO₂-uitstoot bestaat uit het brandstofverbruik door leaseauto's. Het brandstofverbruik door **leaseauto's daalde met 1,4%** ten opzichte van 2010. Tot en met week 36 was het brandstofverbruik door leaseauto's juist nog hoger dan in dezelfde periode van 2010. De uiteindelijke daling is voor een groot deel te danken aan het feit dat leaserijders vanaf 1 oktober 2011 één dag in de week hun leaseauto lieten staan.
- 20% van de totale CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door inzet van de productiemiddelen. De CO₂-uitstoot door **productiemiddelen** (Klein Mechanisch Gereedschap (KMG) en Groot Mechanisch Gereedschap (GMG)) **daalde met 10%** ten opzichte van dezelfde periode in 2010
- 9,3% van de totale CO₂-uitstoot bestaat uit woon-werkverkeer. De CO₂-uitstoot als gevolg van **woon-werkverkeer** (auto en OV) **steeg met 19%** ten opzichte van 2010. Dit was een van de gevolgen van de reorganisatie in 2010.
- 6,6% van de totale CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door elektriciteits- en gasverbruik. De CO₂-uitstoot als gevolg van elektriciteits- en gasverbruik daalde fors met 30%. Vooral de uitstoot als gevolg van elektriciteitsverbruik daalde (met 39%). Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de omzetting van grijze naar groene stroom.
- 2% van de totale CO₂-uitstoot bestaat uit zakelijke mobiliteit (vliegverkeer, zakelijke reizen met privé-auto's, taxi en OV). De CO₂-uitstoot als gevolg van **zakelijk verkeer daalde met 20%** ten opzichte van dezelfde periode in 2010.

3. Organisational boundaries

In de scope van de CO₂-Prestatieladder betreft Strukton Rail activiteiten in Nederland. De bv's die binnen de organisatiegrenzen voor de CO₂-Prestatieladder vallen, zijn: Strukton Rail Regio bv (met als onderdelen Strukton Rail Oost en Strukton Rail West), Strukton Systems bv, Strukton Rolling Stock bv, Strukton Rail Consult bv, Strukton Rail Materieel bv (dat opereert onder de handelsnaam Strukton Rail Equipment) en Strukton Rail Projects bv. Ook de stafafdelingen die onder Strukton Rail bv vallen, worden meegenomen binnen de organisatiegrenzen. De CO₂-footprint van Strukton Rail bv wordt bepaald door de CO₂-uitstoot van deze bedrijven te berekenen voor hun activiteiten in Nederland.

In 2010 en 2011 hebben diverse wijzigingen plaatsgevonden in de organisatie van Strukton Rail. In 2010 zijn de regio's Strukton Rail Noord en Strukton Rail Zuid samengevoegd in Strukton Rail Oost. In datzelfde jaar zijn de regio's Strukton Rail Randstad Noord en Strukton Rail Randstad Zuid samengevoegd in Strukton Rail West. Deze samenvoegingen hebben er onder meer toe geleid dat de kantoorfuncties uit Meppel en Waalre eind 2010 zijn verhuisd naar een nieuw kantoor in Nijmegen. Ook de kantoorfuncties uit Zwijndrecht zijn eind 2010 verhuisd naar het kantoor in Breukelen. Deze verhuizingen leiden tot een toegenomen aantal kilometers woon-werkverkeer en werk-werkverkeer.

Sinds januari 2011 zijn Strukton Rail Consult, het Centraal Bedrijfsbureau (CBB) en de stafafdeling Business Improvement samengegaan in Strukton Rail Production Support (SRPS). De CO₂-uitstoot van SRPS valt onder Strukton Rail Consult bv. Deze organisatiewijziging heeft daarom geen invloed op de organisatiegrenzen die Strukton Rail hanteert voor de CO₂-Prestatieladder.

4. CO₂-uitstoot Strukton Rail 2011 – 2010 – 2009

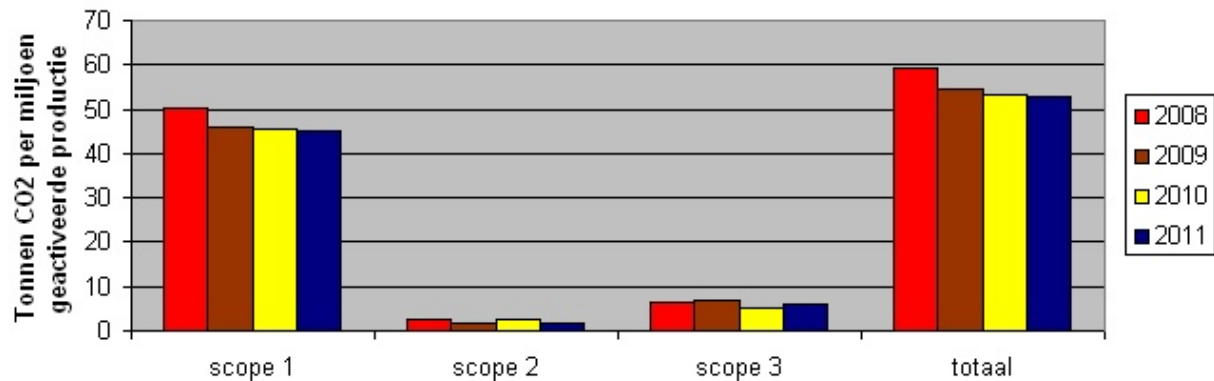
Zoals al in de inleiding aangegeven, was de totale CO₂-uitstoot van Strukton Rail in 2011 19.304 ton (2010: 20.296 ton; 2009: 17.416 ton³). Hierin is papier niet meegenomen. Afgezet tegen de geactiveerde productie daalde de CO₂-uitstoot met 1,3% ten opzichte van 2010. Ten opzichte van 2009 daalde de CO₂-uitstoot met 3,2%. Daarbij moet worden opgemerkt dat in de berekening van de uitstoot in 2009 het energieverbruik op het hoofdkantoor van Strukton Rail was meegenomen in de footprint van Strukton Groep. Met ingang van 2010 wordt deze uitstoot meegenomen in de footprint van Strukton Rail.

Onderverdeling in scopes

Strukton Rail rapporteert zijn CO₂-uitstoot volgens de internationale standaard (GHG-protocol) in drie categorieën: scope 1, scope 2 en scope 3.⁴ In de volgende paragrafen gaan we in op de CO₂-uitstoot per scope.

⁴ Strukton Rail hanteert bij de scope-indeling het GHG-protocol en wijkt daarbij af van SKAO. Waar SKAO 'Business Travel' en 'Personal Cars for Business Travel' tot scope 2 rekent (zie CO₂-Prestatieladder. Generiek Handboek, 23 juni 2011 blz. 51), rekent Strukton Rail deze items conform het GHG-protocol tot scope 3.

CO₂-uitstoot Strukton Rail 2011 per miljoen geactiveerde productie



Scope 1

Onder scope 1 valt de directe uitstoot, onder meer van auto's en productiemiddelen. In 2011 was de CO₂-uitstoot in deze scope 16.471 ton (2010: 17.245 ton). Afgezet tegen de geactiveerde productie daalde de uitstoot in scope 1 met 1% ten opzichte van 2010. Deze daling is te danken aan een daling van de uitstoot door productiemiddelen en een daling van de uitstoot door leaseauto's.

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, gebruikten wij in de tussentijdse rapportages over 2011 het gas- en elektraverbruik op basis van de eindafrekening 2010. In deze totaalrapportage over 2011 zijn de werkelijke verbruiken verwerkt. Vanwege de winterse omstandigheden in de eerste maanden van 2011 was de verwachting dat de daadwerkelijke gas- en elektraverbruiken in 2011 hoger zouden zijn dan in 2010. Dit is niet geheel uitgekomen. Het gasverbruik lag in 2011 lager dan in 2010; het elektriciteitsverbruik viel iets hoger uit. De CO₂-uitstoot als gevolg van het elektriciteits- en gasverbruik daalde fors met 30%. Vooral de uitstoot als gevolg van elektriciteitsverbruik daalde (met 39%). Deze daling in CO₂-uitstoot wordt met name veroorzaakt doordat een belangrijk deel van het elektriciteitsverbruik omgezet is van grijze naar groene stroom.

NB: 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 2011 was de CO₂-uitstoot in deze scope 2.185 ton (2010: 1.996 ton). In absolute zin is sprake van een toename ten opzichte van 2010. De toename wordt vooral veroorzaakt door de stijging van het aantal woon-werkkilometers dat met de privé-auto's

gemaakt werd. Een belangrijke oorzaak daarvan is de organisatieaanpassing die wij in 2010 hebben ingezet. Vooral de samenvoeging en verplaatsing van de kantoorlocaties van de voormalige vier regio's hebben tot meer uitstoot geleid. Door de verplaatsing van de kantoren hebben we 1,2 miljoen meer autokilometers gemaakt (woon-werkverkeer). Het zakelijk verkeer vertoont juist een afname.

5. Bewustwording

In 2011 is verder gewerkt aan het CO₂-bewustzijn binnen de organisatie. Er heeft een aantal bedrijfsbrede CO₂-bijeenkomsten plaatsgevonden. Tijdens die bijeenkomsten nemen alle bedrijfsonderdelen van Strukton Rail deel: Strukton Rail West, Strukton Rail Oost, Strukton Rail Equipment, Strukton Systems, Strukton Rolling Stock en Strukton Rail Production Support. De deelnemers aan deze bijeenkomsten hebben de rol van energiemanager binnen hun bedrijfsonderdeel, zodat er ook binnen die bedrijfsonderdelen een duidelijk aanspreekpunt voor dit onderwerp is. Ook binnen het MT Nederland en tijdens toolboxmeetings heeft CO₂-reductie regelmatig op de agenda gestaan.

Net als in 2010 lag ook in 2011 de nadruk op het vergroten van de bewustwording van medewerkers over mogelijkheden om hun eigen carbon footprint te verlagen. Aangezien een belangrijk deel van de CO₂-uitstoot bij Strukton Rail wordt veroorzaakt door brandstofverbruik van (lease)auto's was vermindering van het brandstofverbruik een belangrijk item.

Begin oktober 2011 werd een extra maatregel ingevoerd: Leaserijders werd gevraagd om één dag in de week de auto te laten staan (en in plaats daarvan bijvoorbeeld te carpoolen of met het OV te reizen). Deze maatregel heeft tot een vergroot bewustzijn geleid onder de medewerkers van het belang om te zoeken naar andere vormen van mobiliteit dan de auto. Diverse medewerkers hebben de trein 'ontdekt' en ervaren dat het reizen per trein voordelen heeft.

Zeer regelmatig zijn de cijfers en de mogelijkheden van de NS-Business Card intern gecommuniceerd. De NS-Business Card is een belangrijk hulpmiddel bij de realisatie van het doel om het brandstofverbruik door leaseauto's te verminderen.

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 door de leasemaatschappij vastgestelde normverbruik. Per 1 september 2011 is de leaseregeling gewijzigd; de wijzigingen zijn doorgevoerd om de CO₂-uitstoot te verminderen. De resultaten moeten in de komende jaren een groot effect hebben op de uitstoot, oplopend tot 15% in vijf jaar tijd.

Op de homepage van ShareWeb is sinds begin oktober 2011 een roulerende 'duurzaamheidstip' te zien. Verder worden regelmatig nieuwsitems en artikelen over duurzaamheid en CO₂ gepubliceerd in het personeelsblad Op het Spoor en op ShareWeb.

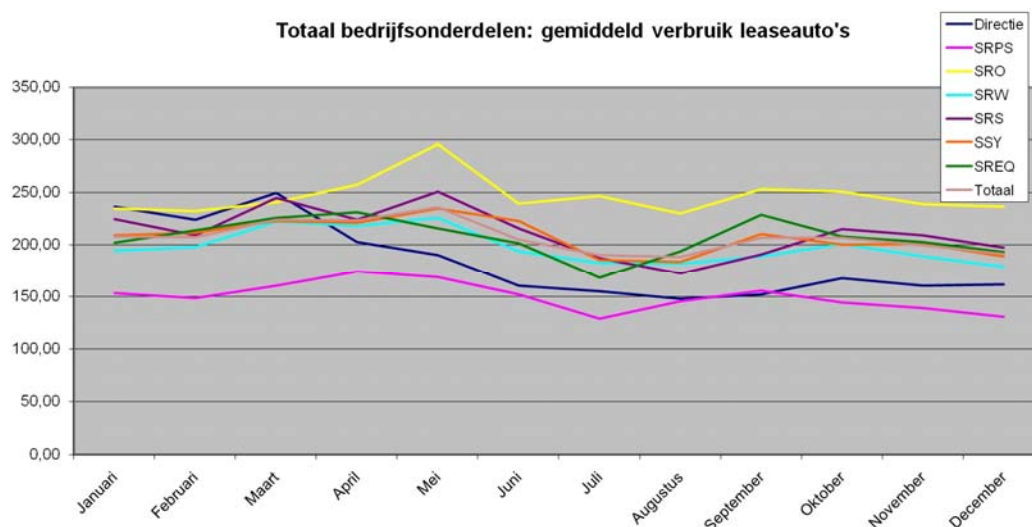
In het duurzaamheidsdiscussieforum op ShareWeb (het intranet van Strukton Rail) en in de speciale CO₂-mailbox blijven regelmatig diverse ideeën en reacties verschijnen. Verder komt op Yammer steeds meer het onderwerp duurzaamheid ter sprake, waarin CO₂-reductie specifieke aandacht krijgt. Een ieder wordt nog steeds opgeroepen om vooral ideeën te blijven aandragen. Ook op het innovatieplatform Eureka! is een aantal ideeën ingediend die het doel hebben duurzamer te ondernemen. Een aantal van de ideeën die zijn ingediend, worden verwerkt in het reductieprogramma 2012-2013. Een groep studenten van de Hogeschool Utrecht heeft in januari 2012 onder andere de ingediende ideeën onderzocht en suggesties gedaan over welke ideeën op te pakken en in welke vorm.

6. Voortgang reductiemaatregelen

Om de CO₂-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 CO₂-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 werd in de periode daarna niet voortgezet, maar zelfs omgebogen in een toename. Zodanig dat over de eerste 36 weken van 2011 het brandstofverbruik door leaseauto's met 6,4% steeg ten opzichte van dezelfde periode in 2010. Daarom is vanaf oktober 2011 een extra maatregel ingevoerd: Leaserijders werden gevraagd om één dag in de week de auto te laten staan (en in plaats daarvan bijvoorbeeld te carpoolen of met het OV te reizen). Mede dankzij die maatregel is in de laatste periode van 2011 een inhaalslag gepleegd als het gaat om het brandstofverbruik door leaseauto's. Dit is overigens ook te zien in het aantal met de NS Business Card gereisde kilometers en het verloop in brandstofverbruik.



Kleiner leasewagenpark

De omvang van het leasewagenpark is binnen de bedrijfsonderdelen kritisch bekeken. Het doel was om auto's waar mogelijk niet te vervangen of te vervangen door een kleiner model. Het aantal auto's binnen heel Strukton Rail is daarentegen gestegen. Dit komt deels door de toename van activiteiten van Strukton Systems en door de toename in onderhoudscontractgebieden. Strukton Rail West en Strukton Rail Equipment hebben bedrijfsauto's vervangen door een kleiner en energiezuiniger 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 trad een nieuwe leaseregeling in werking, waarin was opgenomen dat bij de bestelling van nieuwe leaseauto's maximale CO₂-uitstootnormen gelden:

Voor benzineauto's: 180 g/km

Voor dieselauto's: 155 g/km

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

Per 1 september 2011 is de "Leaseregeling personenauto's Strukton" wederom gewijzigd. De maximale uitstoot die is toegestaan voor nieuw aan te schaffen leaseauto's is verlaagd. Daarnaast is het criterium waarbij een auto met dieselmotor in plaats van benzinemotor beschikbaar wordt gesteld, verlaagd van 45.000 km per jaar naar 35.000 km per jaar.

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 bedrijfsonderdeel. Dit geeft het management van de bedrijfsonderdelen betere mogelijkheden om hierop te kunnen sturen.

Elektrisch rijden

Op 19 september 2011 onthulde Strukton Rail zijn eerste elektrische auto en zijn eerste elektrische laadpaal in Breukelen. De elektrische auto, een Nissan LEAF, en de laadpaal zijn aangeschaft door Strukton Rail West. De Nissan LEAF wordt door medewerkers ingezet voor korte, zakelijke ritten tussen kantoren en project-/klantlocaties. In november 2010 lanceerde HanzaRailTeam al een elektrische auto, DuBolide. HanzaRailTeam is de combinatie van VolkerRail, Strukton Rail, ARCADIS en Alstom, die in opdracht van ProRail 45 kilometer van het 'spoorse gedeelte' van de in totaal 50 kilometer lange Hanzelijn bouwt. Met DuBolide heeft Strukton Rail de eerste ervaringen opgedaan met het inzetten van een elektrische auto voor zakelijk gebruik.

Tijdens de Dag van de Duurzaamheid op 11 november 2011 organiseerde Strukton een 'electric roadshow'. Medewerkers op het hoofdkantoor kregen de gelegenheid het elektrisch rijden te proeven. Naast elektrische auto's waren er elektrische scooters en elektrische fietsen. Elektrische fietsen zijn uiteraard minder milieuvriendelijk dan gewone fietsen, maar de kracht van de elektrische fiets is dat

deze de normaal moeilijk fietsbare afstand van 10 tot 15 kilometer eenvoudig per fiets overbrugbaar maakt. De ervaringen op de electric roadshow waren positief. Het zal niet op korte termijn mogelijk zijn om elektrische auto's in het leasewagenpark op te nemen, maar de medewerkers zijn er wel alvast voor 'warm' gemaakt. Tijdens de electric roadshow onthulde Strukton ook een elektrische laadpaal op het hoofdkantoor in Utrecht.

6.2 NS-Business card / Mobiliteit

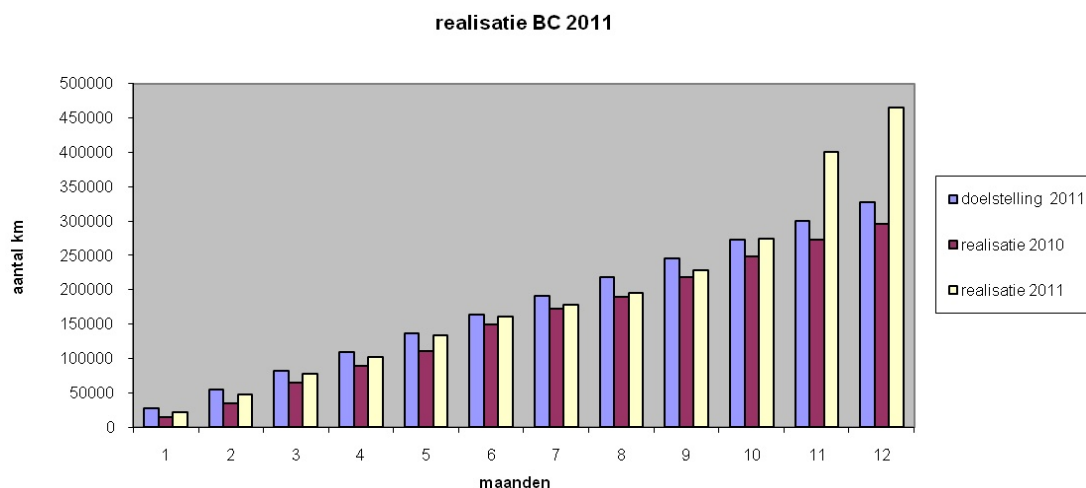
Naast de aanpak van het leasewagenpark zette Strukton Rail in op een aanpak van de mobiliteit. Doel was net als in 2010 om medewerkers uit de auto te krijgen.

NS-Business card

In 2011 werd net als in 2010 en 2009 ingezet op een stijging van het aantal met de NS-Business Card gereisde kilometers. Het doel was 20% meer reizigerskilometers dan in 2010 (326.880 km). 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. 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.

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.

Tot en met augustus 2011 lagen wij fors achter op de doelstelling. Mede dankzij de maatregel die leaserijders verplichtte om één dag in de week de auto te laten staan, nam het aantal met de NS-Business Card gereisde kilometers in de maanden oktober, november en december flink toe. Uiteindelijk behaalden we onze doelstelling ruimschoots. Over 2011 legden medewerkers van Strukton Rail 465.000 kilometer af met de trein. Dit is 138.000 kilometer meer dan de doelstelling in het reductieprogramma en 169.000 kilometer meer dan in 2010.



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. Vooral 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, sloeg goed aan en stimuleerde medewerkers regelmatig met de fiets naar het werk te komen. Sinds de start van de campagne maakte elke maand een medewerker gebruik van de E-Bike die door VNM en de Fietsersbond beschikbaar werd gesteld. In de blog 'SR Rijdt 2 op 5' schreven zij over hun fietservaringen. Twee van hen gingen over tot de aanschaf van een eigen elektrische fiets. In de periode na de zomer van 2011 werd de E-bike proef verbreed naar heel Strukton. Ook medewerkers van buiten Strukton Rail maakten gebruik van de E-Bike.

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

Op de Dag van de Duurzaamheid op 11 november 2011 is een pilot gestart met een **Struktontaxi**. Deze taxi voorziet in het voor- en natransport vanaf bijvoorbeeld treinstation Maarssen naar het hoofdkantoor in Utrecht. Zowel medewerkers van Strukton als bezoekers kunnen er gebruik van maken. Hij rijdt elke werkdag rond de 11 ritten. Tijdens spijstijden rijdt een Struktonpendelbus tussen station Maarssen en het hoofdkantoor. De Struktontaxi rijdt op werkdagen tussen 8.45 uur 's ochtends en 15.55 uur 's middags (dus als de pendelbus niet rijdt). Voor de duur van de pilot heeft Strukton een hybride Toyota Prius gehuurd. Als na de evaluatie blijkt dat deze dienst een succes is, zal worden overwogen om een elektrische auto in te zetten.

Videoconferencing

In 2010 en 2011 zijn verkenningen gedaan op het gebied van videoconferencing. Na een aantal proeven met een relatief eenvoudige videoconferencingtool is in 2012 besloten op diverse vestigingen van Strukton Rail installaties voor videoconferencing te plaatsen.

Flexplekken

In november 2011 is, naar aanleiding van een idee dat was ingebracht tijdens een bedrijfsbreed CO₂-overleg, een overzicht van flexplekken gepubliceerd. Dit overzicht maakt het gemakkelijker voor medewerkers om, als dat in hun schema uitkomt, op een locatie te werken waar zij in de buurt zijn.

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 heeft Essent groene stroom met een waardering gelijkwaardig aan het SMK-keurmerk geleverd.

6.4 Minder energieverbruik dataruimte

Strukton heeft begin 2011 een door Strukton Worksphere uitgewerkt plan op basis van adiabatische koeling 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 CO₂-emissie is haalbaar. Bij de groepsdirectie is een investeringsvoorstel ingediend.

Binnen ICT worden inmiddels andere maatregelen getroffen die moeten leiden tot een verminderd energieverbruik door de dataruimte. In 2011 werd het aantal servers verminderd, onder andere door de invoering van andere printers/kopieermachines. Ook worden voorbereidingen getroffen om over te gaan op de 'cloudtechniek', wat uiteindelijk ook moet leiden tot een verminderd aantal servers.

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 CO₂-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 CO₂-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. Begin 2012 zijn nieuwe printers/kopieermachines aangeschaft, die net als de eerdere machines zijn ingesteld op dubbelzijdig en zwartwit printen. Ook zijn eerste verkenningen gedaan om te komen tot een nadere invulling van E-hrm. Tevens zal worden onderzocht of de papierstroom met externe partijen kan worden beperkt.

7. Vooruitblik naar 2012-2013

Nieuw reductieprogramma

Op basis van de ervaringen en resultaten van Strukton Rail in de afgelopen jaren, wordt voor de jaren 2012 en 2013 een nieuw reductieprogramma opgesteld. Een concept van dit programma is beoordeeld door de Stichting Natuur & Milieu.

Opbouw CO₂-rapportages

Vanaf 2012 zal Strukton Rail de opbouw van de CO₂-rapportages aanpassen. Ideeën van eigen medewerkers, de Stichting Natuur & Milieu, de Natuurfederaties en studenten van de Hogeschool Utrecht zullen in de nieuwe wijze van rapporteren worden meegenomen.

Langetermijndoelstelling

In de afgelopen jaren hanteerde Strukton Rail een reductiedoelstelling met een reikwijdte van een jaar. Op basis van de ervaringen en resultaten in de afgelopen jaren heeft Strukton Rail een langetermijndoelstelling ingevoerd. Een van de redenen is dat de revenuen van de reductiemaatregelen pas zichtbaar worden op de langere termijn. De langetermijndoelstelling is als volgt:

Strukton Rail stelt zich tot doel om voor de gehele reikwijdte van energiemanagement op 1-1-2020 een CO₂-emissiereductie van 15% te realiseren ten opzichte van het referentiejaar 2008. Deze emissie wordt gerelateerd aan de geactiveerde productie.

Om dit te bereiken bepaalt Strukton Rail per jaar zijn kortetermijndoelstelling. Voor 2012 heeft Strukton Rail deze doelstelling vastgesteld op 2% ten opzichte van 2011. Deze doelstelling is ambitieuzer dan rekenkundig gezien noodzakelijk. Het zal immers steeds moeilijker worden om de CO₂-uitstoot verder te reduceren, al is het maar doordat het 'laaghangende fruit' op zal raken.