

CO₂-emissie Strukton Rail 2015

1. Samenvatting

- CO₂-uitstoot van 16.056 ton -> 4,2% daling absolute CO₂-uitstoot
- 13,5% stijging relatieve CO₂-uitstoot (per miljoen euro geactiveerde productie)
-> ambitie 2% daling relatieve uitstoot niet gehaald
- Daling uitstoot leaseauto's met 5%
- Stijging uitstoot productiemiddelen met 1%
- Daling uitstoot woon-werkverkeer met 11%
- Daling uitstoot zakelijke mobiliteit met 31%
- Stijging uitstoot door gas/elektra met 23%
- Reductie uitstoot scope 1: 3,5%
- Toename uitstoot scope 2: 123%
- Reductie uitstoot scope 3: 9,6%

2. Inleiding

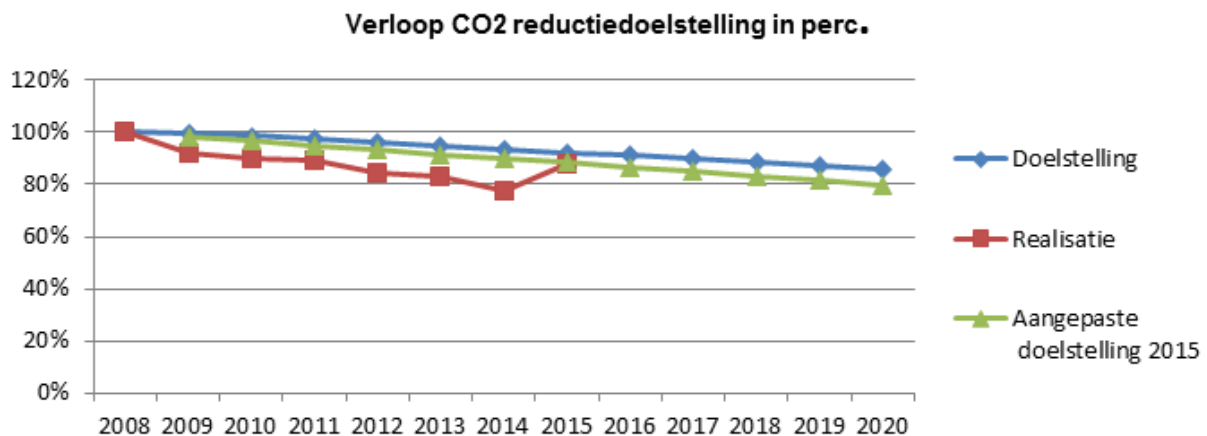
In dit document rapporteren wij over onze CO₂-uitstoot ('carbon footprint') in 2015. Ook vergelijken we de uitstoot met de uitstoot in 2014 en eerdere jaren. Tevens informeren we over de voortgang van de reductiemaatregelen. In deze rapportage hanteren we de conversiefactoren volgens de CO₂-Prestatieladder versie 2.0.

Voor 2015 was onze ambitie om de CO₂-uitstoot met 2% te reduceren ten opzichte van 2014. Dit tegen de achtergrond van de doelstelling om voor de gehele reikwijdte van energiemangement op 1 januari 2020 een CO₂-emissiereductie van 20% te realiseren ten opzichte van het referentiejaar 2008. Deze emissie relateren wij aan de geactiveerde productie¹. Dat doen wij vanwege het sterke onderlinge verband tussen de geactiveerde productie en de CO₂-uitstoot.

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.

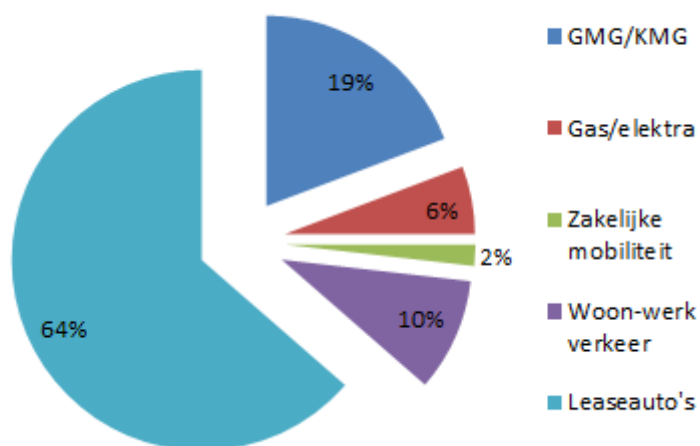
3. CO₂-uitstoot 2015

De totale CO₂-uitstoot² van Strukton Rail in 2015 was 16.056 ton (2014: 16.754 ton). De absolute uitstoot daalde dus met 4,2% ten opzichte het vorig jaar. Doordat de gerealiseerde geactiveerde productie met 15,6% afnam, steeg de relatieve CO₂-uitstoot met 13,5% ten opzichte van vorig jaar. Daarmee hebben we onze ambitie (daling relatieve uitstoot met 2%) niet gehaald. Voor de langetermijndoelstelling (20% reductie op 1 januari 2020 ten opzichte van 2008) lopen we nog steeds op schema. De voorsprong die wij in het verleden hadden opgebouwd ten opzichte van de doelstelling, zijn wij echter kwijt.



3.1 Opbouw CO₂-uitstoot

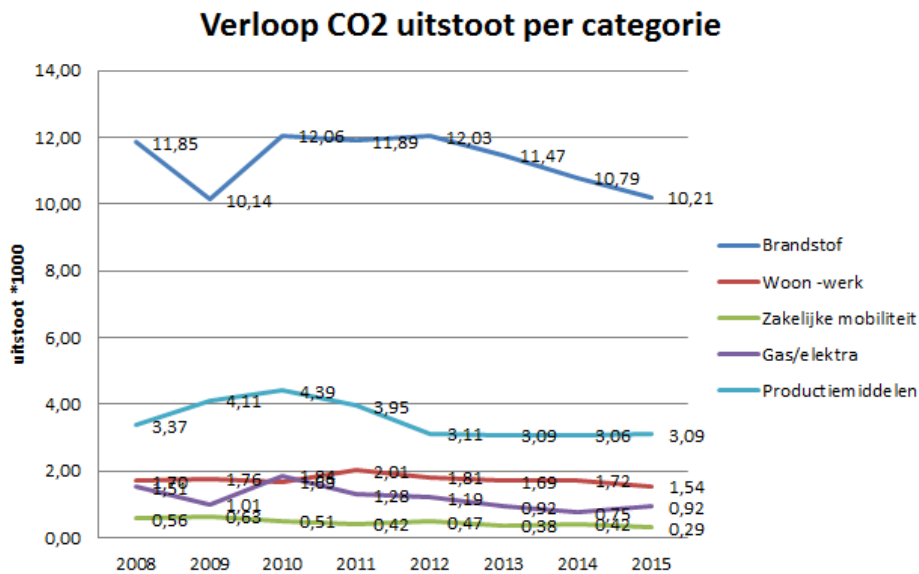
Onderstaande grafiek laten zien hoe de CO₂-uitstoot van Strukton Rail in 2015 was opgebouwd.



CO₂-uitstoot Strukton Rail 2015

² Hierin is papier niet meegenomen

Voor een vergelijking over de jaren volgt hieronder op de volgende pagina een overzicht van de ontwikkeling per categorie uitstoot sinds 2008.



Ontwikkeling van de uitstoot per categorie

Over de opbouw en ontwikkeling van de CO₂-uitstoot in 2015 valt het volgende op te merken:

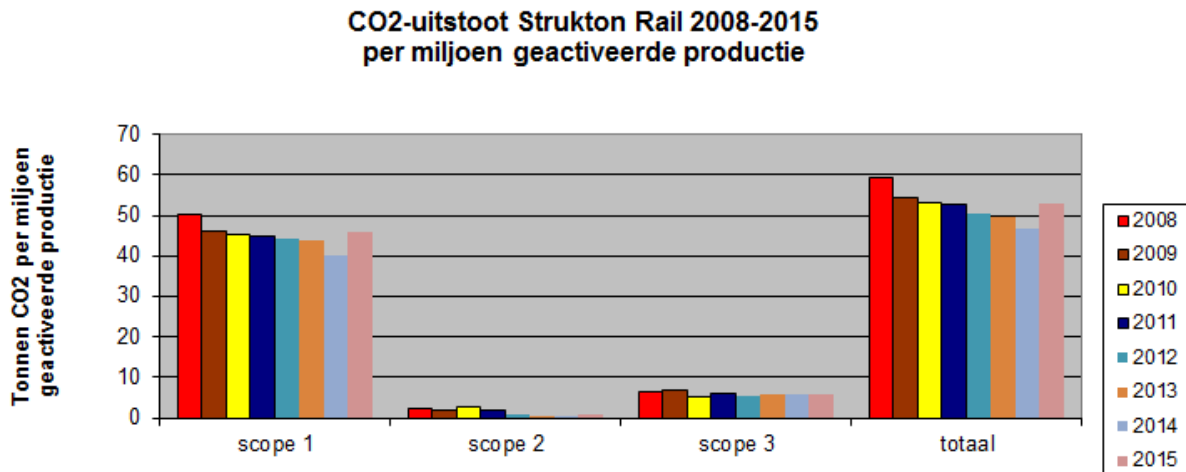
- 64% van de totale CO₂-uitstoot bestond uit het **brandstofverbruik door leaseauto's**. Nog steeds veroorzaken leaseauto's het grootste deel van de uitstoot. De werkelijke CO₂-uitstoot door brandstofverbruik door leaseauto's **nam met 5% af**. De dalende trend ten opzichte van de afgelopen jaren zet zich voort. Een deel van de daling heeft te maken met de terugloop in personeelsaantallen. Vooral lijkt de daling het gevolg van de aanpassing van de leaseregeling en andere maatregelen rond het wagenpark. Zo neemt het aandeel dieselauto's ten opzichte van benzineauto's nog steeds toe. Deze maatregelen zullen naar verwachting nog verder na-ijlen. Daarnaast tekent Strukton in februari de Cleaner Car Contracts met Natuur & Milieu, waarmee Strukton aangeeft het wagenpark verder te zullen verduurzamen.
- 19% van de totale CO₂-uitstoot werd veroorzaakt door inzet van de **productiemiddelen**. Hieronder vallen het Klein Mechanisch Gereedschap (KMG) en het Groot Mechanisch Gereedschap (GMG)). De uitstoot door productiemiddelen **steeg met 1%** ten opzichte van 2014.
- 10% van de totale CO₂-uitstoot bestond uit **woon-werkverkeer**. Dat is iets meer dan in 2014. De CO₂-uitstoot als gevolg van woon-werkverkeer (auto en OV) **daalde met 11%** ten opzichte van de uitstoot in het vorig jaar. Deze daling lijkt onder andere veroorzaakt door afvloeiing van personeel in de afgelopen periode.
- 6% van de totale CO₂-uitstoot werd veroorzaakt door **elektriciteits- en gasverbruik**. Het totale absolute verbruik **steeg met 23%**. Dit is een forse stijging, die onder meer is veroorzaakt door een hoger verbruik aan elektra bij de werkplaats van Strukton Rail in Zutphen. Voor de rest is sprake van een stijging van het verbruik van grijze stroom in een aantal gehuurde panden.

- 2% van de totale CO₂-uitstoot bestond uit zakelijke mobiliteit (vliegverkeer, zakelijke reizen met privéauto's, taxi en OV).

De CO₂-uitstoot als gevolg van **zakelijke mobiliteit nam met 31% af** ten opzichte van 2014. Deze daling wordt vooral veroorzaakt door de afname in het vliegverkeer en zakelijke reizen met privéauto's. De zakelijke reizen met het openbaar vervoer namen daarentegen behoorlijk fors toe, hetgeen mede te danken is aan de stimuleringsmaatregelen voor het gebruik van de NS Business Card. Zie de grafiek in hoofdstuk 6.1.

3.2 Uitstoot per scope

Wij rapporteren onze CO₂-uitstoot volgens de internationale standaard (GHG-protocol) in drie categorieën: scope 1, scope 2 en scope 3.³ Onderstaande grafiek toont per scope de relatieve uitstoot (de uitstoot per miljoen geactiveerde productie) over de afgelopen jaren.



Doelstelling 2015 per scope

Onze doelstelling was om in 2015 de volgende reducties per scope te realiseren ten opzichte van 2014, gerelateerd aan de geactiveerde productie:

- Scope 1: 2,5%
- Scope 2: 0,5%
- Scope 3: 1%

In totaal komt dit overeen met de ambitie om in 2015 2% te reduceren ten opzichte van 2014. Dit lijkt misschien niet zo, maar de uitstoot in scope 1 maakt een veel groter deel uit van onze totale footprint dan de uitstoot in scope 2 resp. scope 3.

In geen van de scopes behaalden wij de reductiedoelstelling. Sterker nog, gerelateerd aan de geactiveerde productie steeg onze uitstoot in alle scopes.

³ 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.

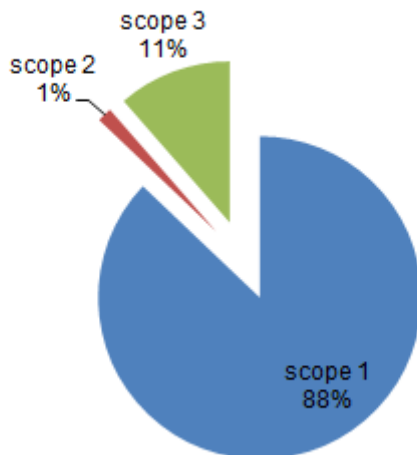
Scope 1. Onder scope 1 valt de directe uitstoot, onder meer van auto's en productiemiddelen. Terwijl de absolute uitstoot in deze scope daalde (met 3,5%), steeg de relatieve uitstoot in deze scope met 14% (van 40,3 in 2014 naar 46,04 in 2015).

Scope 2. Scope 2 betreft indirecte uitstoot als gevolg van energieverbruik, bijvoorbeeld van energieproductie door de energieleverancier. Zowel de absolute uitstoot als de relatieve uitstoot in deze scope stegen ten opzichte van 2014. De relatieve uitstoot in deze scope steeg in 2015 met 164% ten opzichte van 2014.

Scope 3. Scope 3 betreft indirecte uitstoot met andere oorzaken dan energieproductie, zoals zakelijke kilometers gemaakt met privéauto's en vliegreizen. In 2015 was de CO₂-uitstoot per miljoen geactiveerde productie 6,03 ton in scope 3 ten opzichte van de 5,96 ton in 2014. Dit betekent een toename van 13%. In absolute zin daalde de uitstoot in scope 3 met 9,6%.

Totale relatieve uitstoot Strukton Rail en aandeel per scope

CO₂-uitstoot 2015 per scope



4. Organisational boundaries

In 2015 zijn de organisational boundaries gewijzigd als gevolg van de overname van NS Spooransluitingen bv door Strukton Rail bv met ingang van 1 juli 2015. NS Spooransluitingen bv gaat met ingang van 1 juli 2015 verder als Strukton Rail Short Line bv. Het bedrijf beheert en onderhoudt ruim 130 kilometer spoor en 391 wissels bij ongeveer 100 bedrijven in Nederland. De juridische entiteiten die binnen de organisatiegrenzen voor de CO₂-Prestatieladder vallen, zijn: Strukton Rail Nederland bv, Strukton Systems bv, Strukton Rolling Stock bv., Strukton Rail Equipment bv, Strukton Rail Consult bv, Strukton Rail Projects bv en Strukton Rail Short Line 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.

5. Bewustzijn

In 2015 is de in eerdere jaren ingezette focus op het CO₂-bewustzijn binnen de organisatie voortgezet. Daarbij ligt de nadruk op het vergroten en het vasthouden van de bewustwording van medewerkers over mogelijkheden om hun eigen carbon footprint te verlagen. Aangezien een belangrijk deel van onze CO₂-uitstoot wordt veroorzaakt door mobiliteit, blijft aandacht voor mobiliteit een belangrijk item: stimulering gebruik NS Business Card, fietsstimulering en stimulering gebruik videoconferencing.

Daarnaast is aandacht besteed aan het reductieprogramma 2014-2015. De acties in het reductieprogramma zijn organisatiebreed uitgezet. Ook binnen de bedrijfsonderdelen zelf vinden diverse initiatieven plaats.

In de interne communicatiemedia (intranet, personeelsblad) wordt regelmatig aandacht gevraagd voor CO₂-reductie. Naast de mogelijkheid om ideeën aan te dragen via het duurzaamheidsdiscussieforum op het intranet en op het interne social medium Yammer, kunnen ook ideeën over duurzaamheid worden ingediend via het ideeënplatform Eureka. Bij de totstandkoming van het reductieprogramma 2014-2015 zijn ideeën van medewerkers meegenomen.

In 2015 is een toolboxfilmje gemaakt over de CO₂-Prestatieladder. Dit filmje wordt in maart 2016 beschikbaar gesteld. Daarnaast zijn diverse andere filmjes gemaakt over duurzaamheid. De uitrol van deze filmjes is gestart in januari 2016. In tien weken tijd laten we via filmjes zien wat wij als Strukton doen op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Een ieder wordt opgeroepen om ideeën te blijven aandragen.

6. Voortgang reductieprogramma

6.1 Lagere uitstoot als gevolg van mobiliteit

De mobiliteit van medewerkers van Strukton Rail zorgt voor het grootste deel van de footprint. In 2015 werd 64% van de totale uitstoot van Strukton Rail veroorzaakt door leaseauto's (grijs en geel). Daarnaast werd nog eens 10% veroorzaakt door woon-werkverkeer met privéauto's en met OV en 2% door zakelijke mobiliteit (vliegreizen, taxi, privéauto's en OV). CO₂-reductie in de mobiliteit is daarmee uitermate belangrijk voor het behalen van de CO₂-reductiedoelstelling. Hieronder staat de voortgang op de maatregelen ten aanzien van mobiliteit:

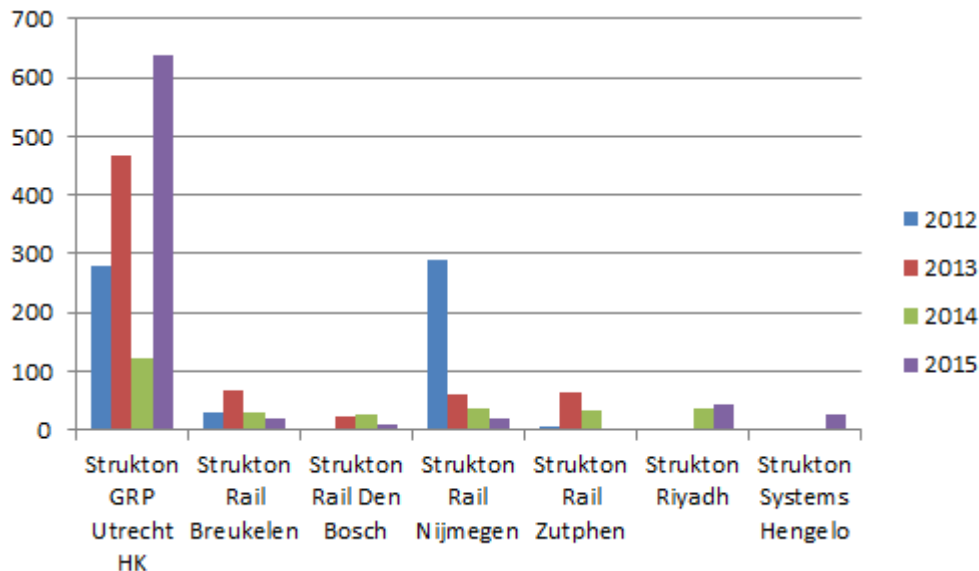
- Nieuwe mobiliteitsregeling. In de eerste helft van 2015 is de introductie van het mobiliteitsbudget heroverwogen. Gelet op het beperkte draagvlak is de introductie voorlopig uitgesteld.
- Leaseregeling. Per 1 januari 2013 is voor personenauto's (geel kenteken) voor heel Strukton een nieuwe leaseregeling van start gegaan. Het effect van deze nieuwe regeling wordt steeds meer zichtbaar. Het aandeel benzineauto's in het leasewagenpark daalt ten opzichte van het aantal

dieselauto's. Als gevolg van uitstroom van medewerkers vertoont het aantal leaseauto's een dalende tendens.

- 100% elektrische auto. In 2015 is verder onderzocht of de 100% elektrische auto kan worden toegevoegd aan de leasekeuzemogelijkheden. Besloten is een pilot te starten. Eind 2015 is de aan de leaserijders binnen Strukton de mogelijkheid aangeboden mee te doen aan deze pilot. In het voorjaar van 2016 zullen de sleutels worden overhandigd aan de pilotgroep.
- Cleaner Car Contracts. In 2015 zijn Natuur & Milieu en Strukton overeengekomen dat Strukton de Cleaner Car Contracts gaat tekenen. Strukton committeert zich daarmee aan het doel van Cleaner Car Contracts om in 2020 nieuwe (lease)auto's (geel kenteken) met een gemiddeld normverbruik van maximaal 95 gr CO₂/km aan te schaffen en te streven naar een gemiddeld praktijkverbruik in 2020 van ook maximaal 95 gr CO₂/km. Dit kan bereikt worden door inzet van zuinige auto's, elektrische auto's, het beïnvloeden van het rijgedrag en het gebruik van een klimaatneutrale alternatieve brandstof zoals renewable diesel. De Cleaner Car Contracts worden getekend op 18 februari 2016.
- Lasbussen. In 2015 is onderzocht of we de uitstoot door de lasbussen kunnen verminderen door tijdens een inzet de lasbussen niet stationair te laten draaien voor de werkverlichting en apparaten als de haakse slijpmachine, maar de verlichting en apparaten van stroom te voorzien door middel van een aggregaat. Uit proeven is gebleken dat inzet van een aggregaat tot een hogere uitstoot leidt dan het stationair laten draaien van de lasbus. Bovendien heeft een aggregaat ook andere nadelen dan een verhoogde CO₂-uitstoot. Op basis van de proef is besloten de werkwijze met de lasbus niet aan te passen.
- Bedrijfsauto's. Wij hanteren de top 10 van zuinigste bestelauto's van de ANWB en de Stichting Natuur & Milieu. Waar dit haalbaar is, zetten wij kleinere en zuinigere bedrijfsauto's in. Verder wordt bij nieuwe bestellingen van bedrijfsauto's de begrenzing van de maximumsnelheid ingesteld op 120 km/uur. Daarnaast worden nieuwe bedrijfsauto's voorzien van een lichtgewicht aluminium inrichting, waardoor het gewicht van de auto's afneemt en daarmee het brandstofverbruik. Deze in 2014 geïntroduceerde maatregelen zijn nog steeds van kracht en dragen bij aan de afname van het brandstofverbruik.
- Het nieuwe rijden voor leaserijders (e-driving). Door de vertraging bij de introductie van het mobiliteitsbudget, is ook dit plan blijven liggen. In de tweede helft van 2015 zijn nieuwe offertes opgevraagd bij diverse leveranciers en hebben hierover binnen heel Strukton gesprekken plaatsgevonden. Het is de bedoeling dat in 2016 een maatregel wordt geïmplementeerd.
- Training veilig en zuinig rijden voor chauffeurs met vrachtwagenrijbewijs (Code 95). Tot 2016 volgen de 130 chauffeurs met een vrachtwagenrijbewijs (code 95) een cursus voor zuinig en veilig rijden. In herhalingscursussen wordt het zuinig en veilig rijden onder de aandacht gebracht.
- Flexibel werken. Het flexibel werken wordt door heel Strukton Rail heen gestimuleerd. Door interne verhuizingen en het afstoten van kantoorruimte (in onder meer Breukelen en Nijmegen) is

er minder plek voor flexibel werken. In 2015 zijn ongeveer 110 mensen flexibel gaan werken. Er zijn 33 flexwerkplekken ingericht. Daarnaast wordt regelmatig thuis gewerkt.

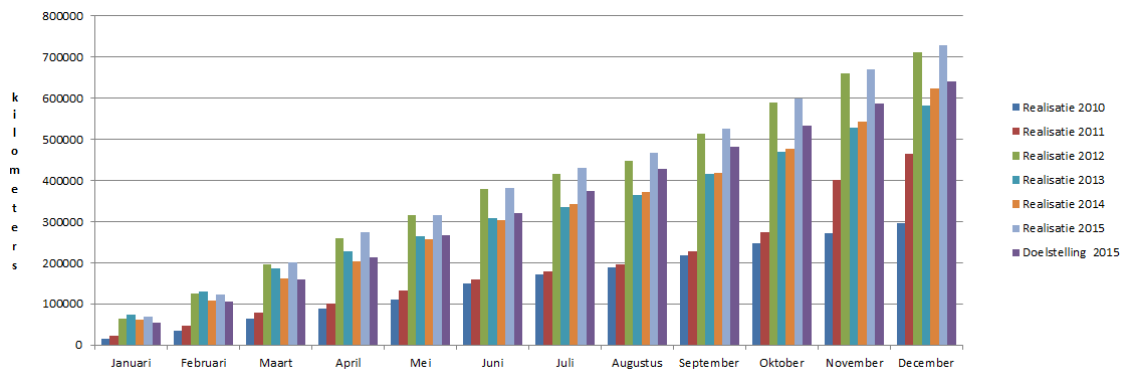
- Videoconferencing. Onder flexibel werken valt ook het gebruik van videoconferencing. Sinds 2014 houden we het gebruik van de videoconferencingfaciliteiten bij die door de externe leverancier Imotions worden ondersteund. Deze faciliteiten zijn op verschillende kantoren van Strukton beschikbaar. Op ShareWeb publiceren we elk kwartaal de aantallen videobijeenkomsten. Hieronder staan de aantallen videobijeenkomsten op locaties van Strukton Rail in 2015.



In 2015 maakten wij meer gebruik van videoconferencing dan in 2014. Het toegenomen gebruik is vooral te danken aan de vestiging van Strukton Systems in Hengelo, dat een installatie aanschafte en sinds de tweede helft van het jaar 26 videovergaderingen registreerde. Ook op het hoofdkantoor in Utrecht nam het aantal videovergaderingen fors toe. De vestigingen in Breukelen, Den Bosch en Nijmegen maakten in 2015 minder gebruik van videoconferencing dan in 2014. Binnen Strukton Rail is in 2015 een pilot gestart met Skype for Business. Overwogen wordt, mede op basis van de uitkomsten van de pilot, om Struktonbreed gebruik te gaan maken van Skype for Business. Deze dienst zal ik dat geval beschikbaar zijn voor iedereen met een computer en webcam. Daarnaast wordt al regelmatig gebruik gemaakt van videoconferencing via de eigen devices van medewerkers. Zo wordt voor overleg met onze vestiging in Australië regelmatig gebruik gemaakt van Facetime.

- Mensplanning. Eind 2012 is een extra module geïmplementeerd in het planningsprogramma Rostarcas. Hiermee worden mensen op postcode gepland, waardoor het aantal autokilometers met bedrijfsauto's in de uitvoering wordt verminderd en daarmee het brandstofverbruik. Tijdens de proef met de lasbussen in 2015 is opgemerkt dat sturing op postcode bij het plannen van mensen zinvol kan zijn. De marktsituatie in Nederland met een verminderd aantal eigen medewerkers en verspreid werk maakt echter plannen op basis van postcode lastig.

- NS-Business Card. Reizen met het openbaar vervoer leidt tot een lagere CO₂-uitstoot dan reizen met de auto. Voor 2015 was de doelstelling om 5% per jaar meer treinkilometers te reizen met de NS-Business Card. Dit komt overeen met 640.000 km in 2015. Deze doelstelling hebben wij ruimschoots gehaald: we reisden meer treinkilometers dan ooit met de NS-Business Card: 728.861 kilometer. We behaalden dit resultaat niet alleen dankzij het Low Car Diet. In de cijfers is te zien dat we structureel veel gebruik maken van de trein.



Realisatie treinkilometers met NS Business Card in 2015

- Overnachtingen. In 2015 is net als in 2014 bij de pijler Projecten van Strukton Rail Nederland aandacht gevraagd voor het alternatief om bij langdurige projecten medewerkers op locatie te laten overnachten. Dit heeft een remmende werking op de uitstoot als gevolg van brandstofverbruik.

6.2 Lagere uitstoot door productiemiddelen

De productiemiddelen (het Klein Mechanisch Gereedschap (KMG) en het Groot Mechanisch Gereedschap (GMG)) geven bij Strukton Rail een flinke hoeveelheid CO₂-uitstoot (19% van het totaal). In 2015 is de uitstoot van productiemiddelen met 1% toegenomen. Dit is gebeurd ondanks de lagere omzet. In 2015 hebben we ook moeten concluderen dat de voor de productiemiddelen geformuleerde maatregelen uit het reductieplan grotendeels niet haalbaar zijn.

- Rijstijl machinisten. Bij NS Reizigers krijgen machinisten een training Het Nieuwe Rijden. Het systeem bij NSR is zo ingericht dat de machinist in de cabine kan zien of hij op tijd rijdt en hoeveel energie hij heeft verbruikt. In 2014 is onderzocht wat de mogelijkheden van deze training zijn binnen Strukton Rail. Geconcludeerd is dat er binnen Strukton Rail geen aanknopingspunten zijn om een dergelijk systeem op te zetten, omdat wij teveel verschillende types materieel hebben, geen vaste treinpaden hebben en op lagere snelheden rijden, waardoor bij het uitzetten van de tractie veelvuldig gas bijgegeven moet worden. Daarnaast is de vormgeving van ons materieel erg windgevoelig. De maatregel heeft daarom geen vervolg gekregen binnen Strukton Rail.

- Mechanische spoorvernieuwing. In diverse gremia wordt met stakeholders als ProRail aandacht gevraagd voor de mogelijkheden het spoor mechanisch te vernieuwen in plaats van door toepassing van de wegebouwmethode. In de dialoog- en andere gesprekken zal Strukton dit bij ProRail onder de aandacht blijven brengen.
- Het Nieuwe Draaien. Strukton Rail voorziet alle nieuwe kranen van LED-verlichting en een stationaire automaat. Op 14 december 2014 is bij het technisch werkoverleg (TWO) van het kraanbedrijf de training Het Nieuwe Draaien gegeven. Deze training sloot niet goed aan bij de praktijk en de deelnemers. Verdere mogelijkheden binnen het initiatief Het Nieuwe Draaien lijken er vooralsnog binnen Strukton Rail niet te zijn. andere werkmaatschappijen van Strukton gaan wél door met Het Nieuwe Draaien.

6.3 Lagere uitstoot door gas en elektra

In 2015 veroorzaakten elektriciteit en gas 6% van de totale CO₂-uitstoot van Strukton Rail. De uitstoot door gas en elektra steeg in 2015 ten opzichte van 2014. Dit kwam vooral door een hoger verbruik aan elektra bij de werkplaats van Strukton Rail Nederland in Zutphen. Voor de rest is sprake van een stijging van het verbruik van grijze stroom in een aantal gehuurde panden.

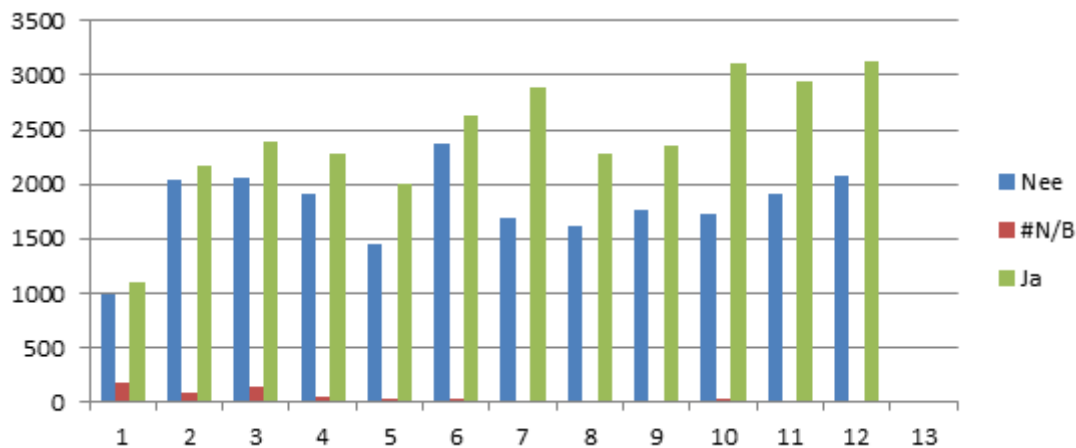
Hieronder staat de voortgang op de maatregelen ten aanzien van gas en elektra.

- Verduurzamen. Daar waar mogelijk, is het energieverbruik verduurzaamd.
- Gebouwen. Het kritisch doorlichten op mogelijke moderne energiereductiemogelijkheden blijft actueel.

6.4 Papier

Om blijvend papierreductie te bewerkstelligen, zijn de onderstaande doelen en oplossingsrichtingen gekozen:

- Digitaal factureren. Vanaf 1 januari 2015 is gestart met het digitaal verwerken van inkoopfacturen. Momenteel ontvangen wij 60% van de facturen digitaal. Nog niet alle facturen kunnen om verschillende redenen digitaal worden verwerkt. Het streven is op 1 januari 2016 80% van de facturen digitaal wordt ontvangen. Om dit te bereiken, is begin week 48 opnieuw een mailing naar de crediteuren gegaan, waarin verzocht wordt de facturen digitaal aan te bieden.



Overzicht van facturen in 2015. Het "#N/B" betreft facturen met een factuurdatum van voor 2015.

- Invoering E-HRM. Wanneer dit aan de orde is, worden medewerkers gestimuleerd hun mailadres op te geven voor toezending van de digitale loonstrook. Onder meer in de jaarlijkse P&O-nieuwsbrief van 28 januari 2015 en 3 februari 2016 is hierop gewezen. Ook in opleidingen en trainingen is dit aan de orde geweest.
- In juni 2014 is de opleidingenportal live gegaan; informatie en correspondentie over opleidingen gebeurt hiermee veel meer digitaal.
- In iedere uitgave van het personeelsblad Op het Spoor worden mensen opgeroepen het blad digitaal te laten opsturen in plaats van via de post.
- Digitaliseren rapportages ProRail. Voor een deel zijn de rapportages aan ProRail al in 2012 en 2013 gedigitaliseerd. In 2014 zijn verdere digitaliseringmogelijkheden onderzocht.
- Het minimaliseren van mailings blijft de permanente aandacht houden.

Inkoop

- Inkoop ICT-middelen. In januari 2015 is de data van de servers in Alblasserdam en Hengelo gemigreerd naar Utrecht. Daarmee zijn alle fileservers in het land naar Utrecht verplaatst. De dataruimte in Utrecht verbruikt momenteel 32,2 kW continu voor servers & infra (exclusief het stroomverbruik door airco's). Dit is een forse vermindering ten opzichte van het verbruik bij de ingebruikname in 2007 (45 kW), terwijl in het land de dataruimtes grotendeels verdwenen zijn en ook Strukton Civiel zijn serverruimte heeft opgeheven en in de centrale dataruimte heeft ondergebracht. Het plan was om in 2015 de virtuele serverfarm uit te breiden en deels te vervangen. Dit plan heeft in 2015 om kostentechnische redenen geen doorgang gevonden.
- LED- en andere energiezuinige verlichting. In 2013 heeft Strukton Rail een start gemaakt met het vervangen van verlichting door LED- en andere energiezuinige verlichting. Denk aan persoonlijke verlichting (zaklamp, hoofdlamp, e.d.), stationaire werkverlichting, mobiele werkverlichting, projectverlichting en verlichting op machines. Daar waar mogelijk wordt dit uitgevoerd. Eerder was dit budgettair niet haalbaar, maar deze technieken ontwikkelen zich snel (qua prijs en mogelijkheden). Inmiddels wordt waar mogelijk zoveel mogelijk met LED- en energiezuinige verlichting gewerkt. Op de bouwplaats wordt gebruik gemaakt van Tower LED verlichting. Ook machines worden van energiezuinige verlichting voorzien. Zo voorziet Strukton Rail alle nieuwe kranen van LED-verlichting en een stationaire automaat. Dit levert een aanzienlijke reductie op. Zie de rapportage over scope 3 voor meer informatie.
- Inkoop dwarsliggers. In 2015 was 85% van de door Strukton Rail ingekochte dwarsliggers groen (CEM III dwarsliggers). Het doel is de eis van CEM III dwarsliggers standaard op te nemen in de uitvraag naar leveranciers om zo tot 100% CEM III te komen.
- Inkoop ballast. Vanwege de prijs van ballast uit de Groene Groeve, is het accent verlegd van nieuwe ballast naar recycling/hergebruik van oude ballast. Hiervoor gebruiken we onze kettinghormachine en de recyclinginstallatie in Roosendaal. Daar waar in de voorbereiding en tenderfase is bepaald dat het haalbaar en rendabel is om de ballast in Roosendaal te verwerken, is dit gebeurd. Over de hoeveelheden in Roosendaal verwerkte ballast is gerapporteerd in de rapportage over scope 3.