

CO₂-emissie Strukton Rail 2010

1. Inleiding

Strukton Rail heeft als doel zijn CO₂-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 CO₂-uitstoot. Dit document gaat in op de carbon footprint (CO₂-uitstoot) van Strukton Rail over 2010. De carbon footprint wordt weergegeven, er wordt een vergelijking gemaakt met 2008 en 2009 en er wordt kort ingegaan op de voortgang van de reductiemaatregelen.

De totale CO₂-uitstoot van Strukton Rail in 2010 was 20.655 ton CO₂ (2009: 18.226¹ ton CO₂). In absolute zin steeg de CO₂-uitstoot van Strukton Rail in 2010 met 13 procent ten opzichte van 2009. Deze stijging is, naast de stijging van de zakelijke kilometers als gevolg van de reorganisatie, veroorzaakt door een toename van de geactiveerde productie² met 19 procent. De stijging van de geactiveerde productie heeft onder meer zijn weerslag op:

1. Transport van mensen en middelen
2. Het aantal inzetten van het Groot Mechanisch Materieel (GMG)
3. Het aantal inzetten van Klein Gereedschap (KMG) dat gebruikt wordt bij de realisatie van de werken

Vanwege het grote onderlinge verband tussen de geactiveerde productie en de CO₂-uitstoot wordt de CO₂-uitstoot in deze rapportage afgezet tegen de geactiveerde productie. De CO₂-uitstoot daalde met 5 procent per miljoen euro geactiveerde productie.

2. Organisational boundaries

In de scope van de CO₂-prestatieladder betreft Strukton Rail die organisatieonderdelen die in basis vanuit Nederland opereren. Hierbij gaat Strukton Rail uit van de bv's binnen Strukton Rail bv. De bv's die binnen de organisatiegrenzen voor de CO₂-prestatieladder vallen, zijn: Strukton Rail Regio bv, Strukton Systems bv, Strukton Rolling Stock bv, Strukton Rail Consult bv, Strukton Rail Materieel bv 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 wordt bepaald door de CO₂-uitstoot van deze bedrijven te berekenen.

In 2010 hebben diverse wijzigingen plaatsgevonden in de organisatie van Strukton Rail.

Samenvoeging elektrotechnische nieuwbouwactiviteiten in Strukton Systems bv

Met ingang van 1 januari 2010 zijn de elektrotechnische nieuwbouwactiviteiten van Strukton Rail gebundeld binnen Strukton Systems. De bedrijven Strukton Rail Installatietechniek, Strukton Rail Electric, Strukton Rail Kabel en Strukton Rail Installatie Services zijn met ingang van 1 januari 2010 komen te vervallen en opgegaan in het nieuwe Strukton Systems.

Wijziging in bv-structuur

Sinds 3 februari 2010 zijn enkele wijzigingen in de bv-structuur binnen Strukton Rail van kracht. Het gaat om een puur juridische wijziging: Strukton Systems opereert sinds 3 februari 2010 als Strukton Systems bv en Strukton Rolling Stock als Strukton Rolling Stock bv. Van de Strukton Rail Installatietechniek bv is geen sprake meer - deze bv heet nu Strukton Systems bv.

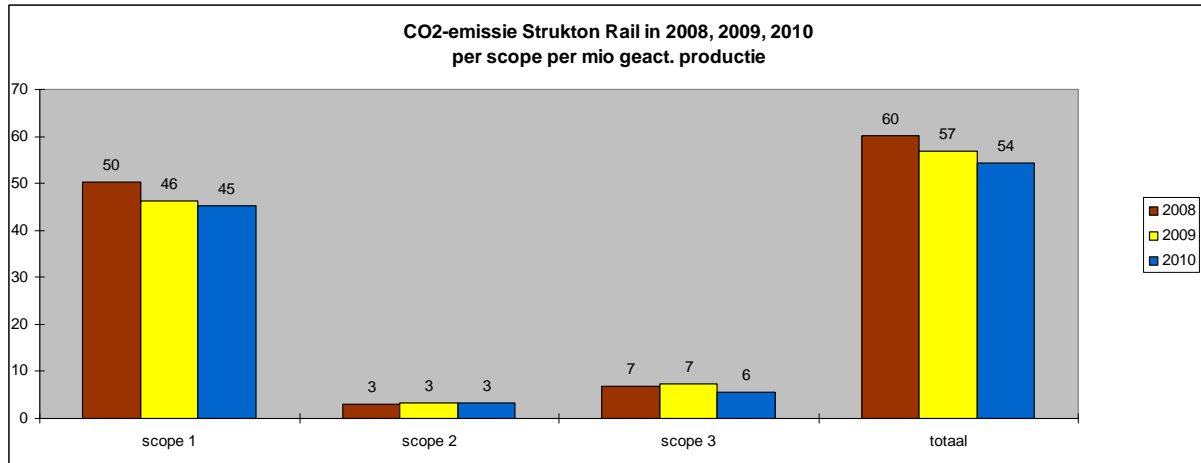
Geen van de bovengenoemde wijzigingen heeft invloed op de organisatiegrenzen die Strukton Rail hanteert voor de CO₂-prestatieladder.

¹ In de eerdere rapportages over 2009 staat een uitstoot van 17.757 ton CO₂. Hierin zat niet de uitstoot van het energieverbruik (Scope 2) op het hoofdkantoor van Strukton Rail, aangezien die uitstoot was meegenomen in de footprint van Strukton Groep. Met ingang van 2010 wordt deze uitstoot meegenomen in de footprint van Strukton Rail. In deze rapportage wordt de CO₂-uitstoot van Strukton Rail vergeleken met cijfers over 2009 waarin de uitstoot van het energieverbruik op het hoofdkantoor van Strukton Rail wél is opgenomen.

² 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.

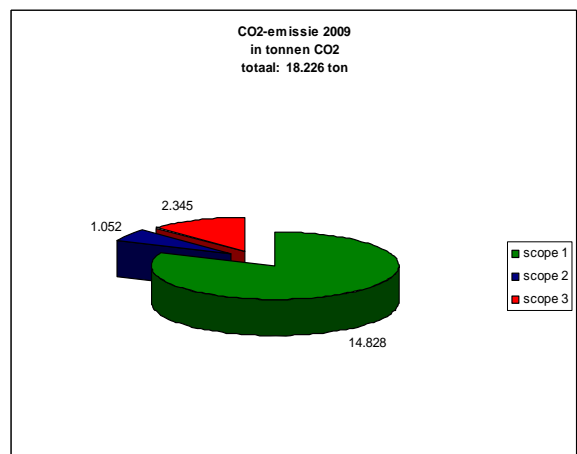
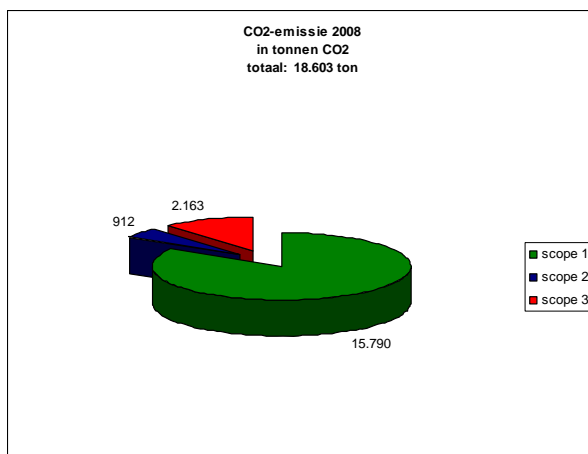
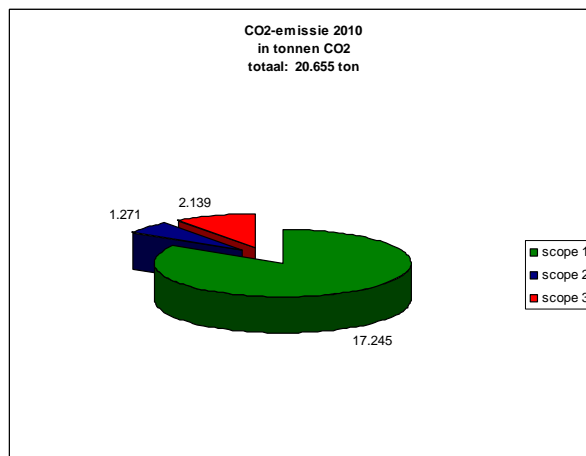
3. CO₂-uitstoot 2010

Zoals al in de inleiding aangegeven, was de totale CO₂-uitstoot van Strukton Rail 20.655 ton CO₂ in 2010 (2009:18.226 ton CO₂). Hierin is papier niet meegenomen. Afgezet tegen de geactiveerde productie, daalde de CO₂-uitstoot met 10 procent per miljoen euro geactiveerde productie ten opzichte van 2008.



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. In de onderstaande diagrammen is te zien hoe de CO₂-uitstoot per scope was onderverdeeld, zowel in 2010 als in 2009 resp. 2008.



Scope 1

Onder scope 1 valt de directe uitstoot, bijvoorbeeld van auto's en materieel. De uitstoot in deze scope was in 2010 17.245 ton CO₂ (2228: 15.790 ton; 2009: 14.828 ton CO₂). Na een daling in 2009 ten opzichte van 2008, steeg de uitstoot in scope 1 in absolute zin ten opzichte van 2009. Deze stijging laat zich verklaren door de gestegen geactiveerde productie in 2010. Doordat Strukton Rail méér werken had, nam het brandstofverbruik door het mechanisch materieel (de kleinere en de grotere machines) en leaseauto's toe. De machines werden immers intensiever ingezet en er werden meer kilometers gereden met leaseauto's. De stijging in zakelijke kilometers werd verder veroorzaakt door de reorganisatie die in 2010 zijn beslag heeft gekregen. De overgang van vier naar twee regiobedrijven heeft in het overgangsjaar 2010 een extra opdruk gegeven op het aantal zakelijke kilometers.

De gasverbruiken zijn in 2010 onder invloed van de winterse weersomstandigheden toegenomen.

Duidelijk is dat er alle reden is om te blijven inzetten op het verminderen van het brandstofverbruik door leaseauto's. Twee van de vijf geformuleerde reductiemaatregelen (schoner en kleiner leasewagenpark en toename gebruik NS-Business Card) zullen ook in 2011 hun nut moeten bewijzen. Maatregelen die hieruit voortvloeien, zijn lang niet altijd direct zichtbaar in een verminderde CO₂-uitstoot. Hier gaat een vertragingfactor overheen.

Scope 2

Scope 2 betreft indirecte uitstoot als gevolg van energieverbruik, bijvoorbeeld van energieproductie door de energieleverancier. Aangezien Strukton Rail voor gas en elektra alleen over jaarcijfers beschikt, heeft Strukton Rail in de tussentijdse rapportages over 2010 het gas- en elektraverbruik in vier gelijke delen gesplitst op basis van de eindafrekening 2009. In deze rapportage is het daadwerkelijke gebruik over 2010 opgenomen.

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. Om de ontwikkeling van de uitstoot beter te kunnen analyseren, wordt in de 2010-rapportage een vergelijking gemaakt met cijfers over 2009 *inclusief* het energieverbruik op het hoofdkantoor van Strukton Rail.

De uitstoot van Strukton Rail in scope 2 was 1.271 ton CO₂ (2008 en 2009: 912 resp. 1.052 ton CO₂). Deze toename wordt veroorzaakt door de winterse omstandigheden. Daarnaast is sprake van verbeterde inzichten ten opzichte van 2008 en 2009.

Scope 3

Scope 3 betreft indirecte uitstoot met andere oorzaken dan energieproductie, zoals zakelijke kilometers gemaakt met privé-auto's. De uitstoot in scope 3 was in 2010 2.139 ton CO₂ (2008 en 2009: 2.163 resp. 2.345 ton CO₂). Hier is duidelijk sprake van een afname. Deze afname is voor het grootste deel toe te schrijven aan een teruggang in het aantal zakelijke vliegkilometers. Ook nam de uitstoot als gevolg van het woon-/werkverkeer met privé-auto's af.

4. Bewustwording

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 CO₂-uitstoot bij Strukton Rail wordt veroorzaakt door brandstofverbruik van (lease)auto's was vermindering van het brandstofverbruik een belangrijk item. Tijdens een bedrijfsbrede managementbijeenkomst in november is uitgebreid bij het thema CO₂-reductie en duurzaamheid stilgestaan. De discussie tijdens die bijeenkomst heeft er onder meer toe geleid dat alle leaserijders binnen Strukton Rail inzicht hebben gekregen in hun eigen brandstofverbruik en gewezen zijn op de mogelijkheden dit af te zetten tegen het vastgestelde normverbruik.

Binnen de verschillende bedrijfsonderdelen kregen diverse initiatieven opvolging. Zo is bij Strukton Rail West is een decentrale energiemanager benoemd, worden er actief ideeën aangedragen door de medewerkers (o.a. via de speciale co2-mailbox) en is in het discussieforum op ShareWeb (het intranet van Strukton Rail) over diverse items een discussie gestart.

5. Voortgang reductiemaatregelen

Om de CO₂-footprint actief te kunnen beïnvloeden, heeft Strukton Rail eind 2009 een reductieprogramma opgesteld. Dit programma behelst vijf speerpunten. De voortgang op deze punten staat hieronder beschreven.

5.1 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.

Kleiner leasewagenpark

De omvang van het leasewagenpark wordt binnen de bedrijfsonderdelen kritisch bekeken. Ten opzichte van het begin van 2010 is het aantal leasewagens afgenomen. De reorganisatie en de afname van het aantal fte's hebben hier zeker aan bijgedragen.

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 CO₂-uitstootnormen gelden:

Voor benzineauto's: 180 g/km

Voor dieselauto's: 155 g/km

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

Sinds begin 2011 hebben leaserijders van Strukton Rail inzicht in hun eigen brandstofverbruik. In 2011 zullen leaserijders op basis van dit inzicht meer persoonlijk betrokken worden bij de mogelijkheden om hun eigen brandstofverbruik te verminderen. Intern is een debat over de toekomst van de leaseauto in voorbereiding.

De maatregelen om het leasewagenpark te verkleinen en schoner te maken, vertalen zich pas op langere termijn in een lagere CO₂-uitstoot. De volle omvang van deze maatregel zal pas over een periode van 4,5 tot 5 jaar duidelijk worden.

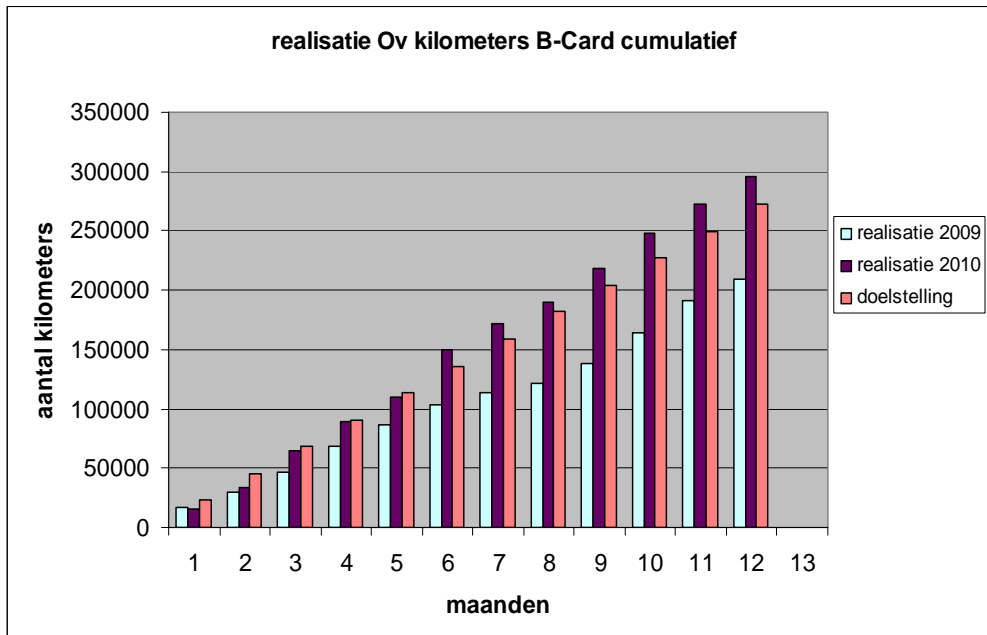
5.2 NS-Business card / Mobiliteit

NS-Business card

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.

In 2009 was 227.000 kilometer met de NS businesscard gereist. De doelstelling voor 2010 bedroeg een stijging met 20% tot 272.400 reizigerskilometers. Deze doelstelling is met een realisatie van 296.167 km gehaald. Voor 2011 is de ambitie wederom 20% meer reizigerskilometers (326.880 km). De lat komt hiermee hoog te liggen en is zeker 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 de medewerkers ertoe te bewegen hun gedrag te veranderen.

In hun rapportage over de eerste helft van 2010 gaven zes bedrijfsonderdelen aan te zullen inzetten op het stimuleren van het gebruik van de NS Business Card. Machinisten binnen Strukton Rail Equipment hebben sinds medio 2010 de beschikking over een NS-Business Card. Het doel is dat zij vaker hun auto laten staan en met de trein naar hun dienst reizen.



Overige mobiliteitsmaatregelen

Naast het stimuleren van de NS-Business Card worden binnen diverse bedrijfsonderdelen initiatieven genomen die de mobiliteit veranderen. 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 goed aan en stimuleert medewerkers regelmatig met de fiets naar het werk te komen. Sinds de start van de campagne hebben negen medewerkers gebruik gemaakt van de E-Bike die door VNM en de Fietsersbond beschikbaar wordt gesteld. Twee van hen zijn overgegaan tot de aanschaf van een eigen elektrische fiets.

Samen met VNM, de Gemeente Utrecht en andere partijen heeft Strukton Rail geprobeerd een **OV-fietsenstalling** te realiseren aan de kanaalzijde van station Maarssen, zodat medewerkers van Strukton het hoofdkantoor gemakkelijker per fiets kunnen bereiken. Realisatie van OV-fietsenstallingen aan de kanaalzijde bleek niet haalbaar.

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 zal in maart 2011 worden besloten al dan niet deze carpoolsite binnen Strukton Rail te introduceren.

5.3 Groene stroom

Bij het opstellen van deze footprint was het nog niet mogelijk om het aandeel groene stroom van ingekochte elektriciteit te bepalen. Dit doel is niet gerealiseerd en deze CO₂-emissie is berekend als grijze 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. Over de herkomst van de stroomleveranties gedurende de tweede helft van 2011 voert Strukton Worksphere momenteel gesprekken met de leverancier.

5.4 Minder energieverbruik dataruimte

Een door Strukton Worksphere uitgewerkt plan op basis van adiabatische koeling wordt 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. Het uiteindelijke besluit zal door de Strukton Groep genomen worden, daar de dataruimte meerdere werkmaatschappijen dient.

5.5 Papierreductie

Als onderdeel van het CO₂-reductieprogramma wil Strukton Rail het papierverbruik verminderen. 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. Het papierverbruik in 2010 steeg met 5% ten opzichte van 2009. In 2010 werd 40.599 kilogram papier ingekocht. Deels is dit toe te schrijven aan een toegenomen productie in 2010 ten opzichte van 2009. Een grotere productie geeft immers meer bestekken, opleveringsdossiers, facturen, e.d.

Ondanks dat in 2009 printers binnen Strukton Rail standaard waren ingesteld op zwart-wit en dubbelzijdig, werd lang niet altijd op deze manier geprint. Daarom heeft het Nederlandse MT van Strukton Rail in november 2010 besloten standaard te laten printen via Uniflow en alle lokale printers te verwijderen. Andere maatregelen zijn o.a. het meer en beter toepassen van digitaal werken via bijvoorbeeld ShareWeb en project-/teamsites op ShareWeb. Het Servicecentrum ICT is bezig om de papierstroom voor bijvoorbeeld het aanvragen van ICT-middelen terug te brengen. Het is de verwachting dat de in 2009 ingezette maatregelen met een vertragingfactor in de loop van 2011 tot concrete resultaten leiden.

Verder wordt drukwerk niet meer of in verlaagde oplages gedrukt – denk aan brochures, leaflets, personeelsbladen en het jaarbericht. Dit vertaalt zich weliswaar niet in een geringere CO₂-uitstoot van Strukton Rail (het drukwerk wordt extern verzorgd), maar uiteraard wel in een verminderde CO₂-uitstoot buiten Strukton Rail.