

# CO<sub>2</sub> emissie voortgangsrapportage 1<sup>e</sup> helft 2017

(3.B.1 / 3.C.1 / 4.B.1 / 4.B.2 / 5.B.1 / 5.B.2)

**Datum document:** 09 november 2017

**Versie:** versie 1.0 definitief

<b>Opgesteld door:</b>	<b>Goedgekeurd namens de directie:</b>
N.S. Lapidaire Kwaliteitsmanager	A.J. Van den Doel Directie
d.d. 09 november 2017	d.d. 09 november 2017

Ondertekend exemplaar aanwezig te Breda

# Inhoud

Inleiding .....	4
<b>1. Relatie rapportage met NEN-ISO 14064-1 .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Beschrijving van organisatie.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Afbakening (boundary bepaling).....</b>	<b>7</b>
<b>3.1 Boundary beschrijving.....</b>	<b>7</b>
<b>3.2 Vaststelling organizational boundary .....</b>	<b>7</b>
<b>3.3 Wijzigingen in de organisatie .....</b>	<b>7</b>
<b>3.4 Medewerkers en middelen .....</b>	<b>7</b>
<b>4. Energiebeleid en verantwoordelijkheden .....</b>	<b>8</b>
<b>4.1 Energiebeleid.....</b>	<b>8</b>
<b>4.2 Verantwoordelijken voor CO<sub>2</sub>-beleid .....</b>	<b>8</b>
<b>4.3 Directiebetrokkenheid (1.D.2 / 2.B.4).....</b>	<b>8</b>
<b>5. Basisgegevens .....</b>	<b>9</b>
<b>5.1 Basisjaar .....</b>	<b>9</b>
<b>5.2 Rapportageperiodes .....</b>	<b>9</b>
<b>5.3 Verificatie .....</b>	<b>9</b>
<b>5.4 Verworven projecten met CO<sub>2</sub> gerelateerd gunningsvoordeel.....</b>	<b>9</b>
<b>6. Berekeningsmethodiek.....</b>	<b>10</b>
<b>6.1 Actuele berekeningsmethodieken &amp; conversiefactoren .....</b>	<b>10</b>
<b>6.2 Wijzigingen berekeningsmethodieken.....</b>	<b>10</b>
<b>6.3 Uitsluitingen.....</b>	<b>10</b>
<b>6.4 GHG verwijderingen.....</b>	<b>10</b>
<b>6.5 Biomassa .....</b>	<b>10</b>
<b>7. CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen .....</b>	<b>11</b>
<b>8. Directe en indirecte emissies .....</b>	<b>12</b>
<b>8.1 Herberekening basisjaar &amp; historische gegevens.....</b>	<b>12</b>
<b>8.2 Directe en indirecte emissies .....</b>	<b>13</b>
8.2.1 CO <sub>2</sub> -emissie scope 1 en 2 over 2016.....	13
<b>8.3 Trends.....</b>	<b>16</b>
8.3.1 CO <sub>2</sub> -emissie brandstoffen .....	16
8.3.2 CO <sub>2</sub> -emissie zakelijke kilometers privé auto's.....	17
8.3.3 CO <sub>2</sub> -emissie elektra.....	17
8.3.4 CO <sub>2</sub> -emissie gas .....	18

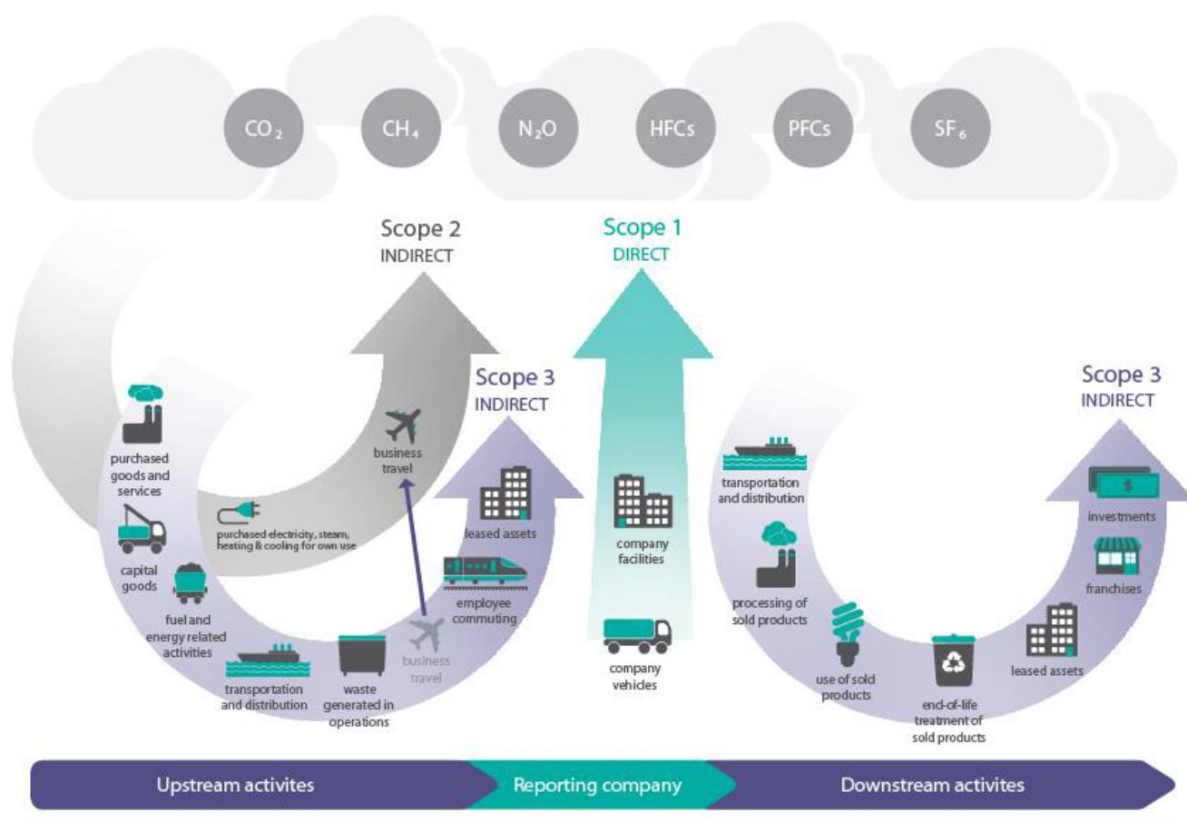
8.3.5	CO <sub>2</sub> -emissie reizigerskilometers OV.....	19
8.3.6	Projecten met CO <sub>2</sub> -gerelateerd gunningsvoordeel.....	20
8.3.7	Totale CO <sub>2</sub> -emissie scope 1 en 2.....	20
8.3.8	CO <sub>2</sub> -emissie per productief uur .....	21
<b>8.4</b>	<b>Voortgang reductiedoelstellingen scope 1 &amp; 2 .....</b>	<b>21</b>
8.4.1	Jaarlijkse doelstelling versus gerealiseerde uitstoot CO <sub>2</sub> -emissie scope 1 & 2.....	22
8.4.2	Doelstelling tussenliggende jaren tot 2020 .....	23
<b>8.5</b>	<b>Vergelijking met sectorgenoten.....</b>	<b>24</b>
<b>8.6</b>	<b>Overzicht geïmplementeerde maatregelen.....</b>	<b>25</b>
<b>8.7</b>	<b>Onderzoek naar mogelijkheden energie reductie (1.B.1).....</b>	<b>26</b>
<b>8.8</b>	<b>Belangrijkste beïnvloeders .....</b>	<b>26</b>
8.8.1	Individuele bijdrage.....	26
<b>8.9</b>	<b>Onzekerheden .....</b>	<b>27</b>
<b>8.10</b>	<b>Toekomst .....</b>	<b>27</b>
<b>8.11</b>	<b>Significante veranderingen.....</b>	<b>27</b>
<b>9</b>	<b>Scope 3 emissies.....</b>	<b>28</b>
9.1	Scope 3 emissies – kwalitatieve analyse (4.A.1).....	28
9.2	Scope 3 emissies – kwantitatieve analyse (5.A.1) .....	28
<b>9.3.</b>	<b>Voortgang reductiedoelstellingen scope 3.....</b>	<b>29</b>
9.3.1	Reductiedoelstelling woon-werkverkeer.....	29
9.3.2	Ketenanalyse.....	30
<b>10</b>	<b>CO<sub>2</sub> reductieplan scope 1, 2 &amp; 3.....</b>	<b>31</b>
10.1	Reductie per maatregel en bijbehorend tijdspad.....	31
10.2	Verantwoordelijke, middelen en KPI's .....	32
<b>11.</b>	<b>Sector- en keteninitiatieven .....</b>	<b>33</b>
11.1	Inventarisatie en deelname aan sector- en keteninitiatieven (1.D.1 / 2.D.1) .....	33
11.2	Sector-/keteninitiatief (2.D.2 / 3.D.1) .....	34
11.3	Budget (3.D.2).....	35
<b>Bijlage 1</b>	<b>Kwalitatieve en kwantitatieve scope 3 emissies (4.A.1 &amp; 5.A.1) .....</b>	<b>36</b>

## Inleiding

RailTD heeft er voor gekozen om de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder in te voeren. In het kader hiervan is de CO<sub>2</sub>-footprint van RailTD opgesteld. Deze footprint geeft een inventarisatie van de totale hoeveelheden uitgestoten broeikasgassen: de Green House Gas (GHG) emissies. Doelstellingen voor reductie zijn vastgesteld en periodiek wordt gerapporteerd ten aanzien van de voortgang van de CO<sub>2</sub>-emissie en reductie.

Het opstellen van een periodieke rapportage is onderdeel van de stuurcyclus binnen het energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is ingevoerd.

Deze periodieke rapportage beschrijft de onderdelen, zoals beschreven in § 7.3 uit de ISO 14064-1. Een correlatietabel is opgenomen in hoofdstuk 1 van deze rapportage.



Hierboven is het scopediagram uit handboek CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 3.0 afgebeeld, gebaseerd op scopediagram van GHG Protocol Scope 3 Standard. Let op: de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder rekent 'Business Travel'/'Personenvervoer onder werktijd' (Business Travel = 'Business air Travel', 'Personal Cars for business travel' en 'Business travel via public transport') ook tot scope 2.

## 1. Relatie rapportage met NEN-ISO 14064-1

Een van de eisen van de CO<sub>2</sub> prestatieladder is dat de rapportage voldoet aan de norm NEN-EN-ISO 14064-1. Deze norm geeft richtlijnen voor kwantificering en verslaglegging van broeikasgasemissies en -verwijdering op bedrijfsniveau. In onderstaande tabel is de relatie tussen de paragrafen in deze rapportage en de eisen uit § 7.3 van de norm weergegeven.

Onderdeel	NEN-EN-ISO 14064-1 § 7.3	In deze rapportage
Inleiding	p	0
<b>Basisgegevens</b>		
Beschrijving van de organisatie	a	2
Verantwoordelijkheden	b	4.2
Basisjaar	j	5.1
Rapportageperiode	c	5.2
Verificatie	q	5.3
<b>Afbakening</b>		
Organisatorische grenzen	d	3
<b>Berekeningsmethodiek</b>		
Actuele berekeningsmethodieken & conversiefactoren	l, n	6.1
Wijzigingen berekeningsmethodiek	m	6.2
Uitsluitingen	h	6.3
GHG verwijderingen	g	6.4
Biomassa	f	6.5
<b>Directe en indirecte emissies</b>		
Herberekening basisjaar & historische gegevens	j, k	8.1
Directe en indirecte emissies	e, i	8.2
Onzekerheden	o	8.10

## 2. Beschrijving van organisatie

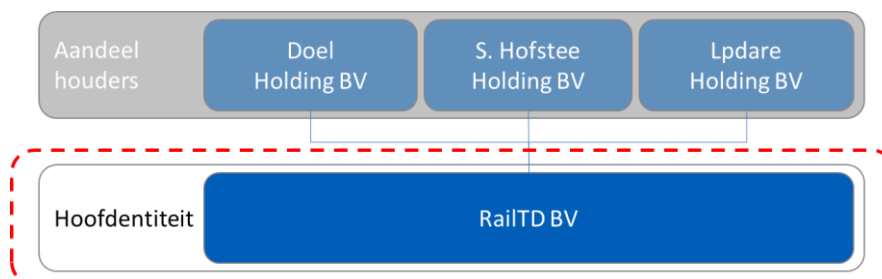
RailTD is een onafhankelijk, raadgevend ingenieursbureau op het gebied van Railinfrastructuur en houdt zich bezig met:

- Inspectie van spoor-, tram- en kraanbaanprojecten.
- Uitvoeren van haalbaarheidsstudies en het ontwerp van Rail- en infrastructuurprojecten.
- Advisering, voorbereiding, begeleiding en directievoering bij aanleg, onderhoud en vernieuwing van spoor-, tram- en kraanbaantracés.
- Ontwerp en toezicht bij uitvoering van Railinfrastructuurprojecten.

### 3. Afbakening (boundary bepaling)

RailTD BV is een nieuwe juridische entiteit die is opgestart d.d. 18 augustus 2016.

#### 3.1 Boundary beschrijving



De hoofdentiteit is RailTD BV. De bestuurders van de hoofdentiteit zijn de 3 persoonlijke holdings van de driekoppige directie welke tezamen eigenaar zijn van RailTD BV. De persoonlijke holdings hebben als doel de aandelen RailTD BV te houden en de directie aan te wijzen om de dagelijkse leiding over RailTD BV te voeren. Er worden geen andere activiteiten ontplooid in de holdings. Alle activiteiten vinden plaats vanuit het centrale kantoor te Breda. De eventueel aanwezig vervoersmiddelen in de holdings worden meegenomen in de emissie-inventaris van RailTD.

De directie van RailTD BV bestaat uit:

Doel Holding BV	uitvoerend bestuurder	Dhr. Ing. A.J. van den Doel
S. Hofstee Holding BV	uitvoerend bestuurder	Dhr. Ing. S.C. Hofstee
Lpdare Holding BV	uitvoerend bestuurder	Dhr. N.S. Lapidaire MSc.

#### 3.2 Vaststelling organizational boundary

De CO<sub>2</sub> prestatieladder wordt bepaald voor RailTD BV.

De organizational boundary (op het certificaat) wordt als volgt geformuleerd: RailTD BV.

#### 3.3 Wijzigingen in de organisatie

Niet van Toepassing

#### 3.4 Medewerkers en middelen

De hieronder genoemde opsomming van mensen en middelen vallen binnen de 'boundary':

- Anno eind 2017 heeft RailTD 4 medewerkers in vaste dienst.

In de bepaling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt rekening gehouden met de uitstoot die gerealiseerd wordt door personeel in vast dienstverband. De door detachering gegenereerde CO<sub>2</sub>-uitstoot van tijdelijke inleenkrachten wordt meegenomen in scope 3 totdat deze wel/niet in dienst van RailTD treden.

## 4. Energiebeleid en verantwoordelijkheden

### 4.1 Energiebeleid

Het volgende energiebeleid is vastgesteld:

- RailTD stelt minimaal jaarlijkse een CO<sub>2</sub>-footprint op.
- RailTD stelt ambitieuze doelstellingen vast die passen bij de situatie van het bedrijf en vergelijkbaar zijn met die van sectorgenoten.
- RailTD communiceert zowel intern als extern regelmatig en gestructureerd over de CO<sub>2</sub>-footprint, de reductiedoelstellingen en de voortgang.
- RailTD heeft zich ten doel gesteld om samen te werken met andere partijen (waaronder opdrachtgevers en brancheleden) om gezamenlijk te streven naar maatschappelijk verantwoord ondernemen, waar CO<sub>2</sub>-reductie onderdeel van uit maakt.
- RailTD neemt actief deel aan initiatieven die passen bij het bedrijf.

### 4.2 Verantwoordelijken voor CO<sub>2</sub>-beleid

Rol t.a.v. CO <sub>2</sub> beleid en uitvoering	Verantwoordelijke bij RailTD
Eindverantwoordelijk	Directie
Operationeel verantwoordelijk – bedrijfsniveau/generiek en procesmatig	Kwaliteitsmanager
Operationeel verantwoordelijk – projecten	Projectleiders

### 4.3 Directiebetrokkenheid (1.D.2 / 2.B.4)

De directie van RailTD streeft een continue verbetering na in energie efficiëntie en beschikbaarheid van informatie en middelen om de vastgestelde doelstelling te bereiken.

De in deze rapportage genoemde reductiedoelstellingen zijn onderschreven door de directie. Deze rapportage is voorafgaand aan publicatie besproken, waar nodig aangepast en vervolgens goedgekeurd door de directie (ondertekening op titelpagina van dit document – *in hardcopy beschikbaar te Breda*).



## 5. Basisgegevens

### 5.1 Basisjaar

RailTD heeft per 2017 2015 als nieuw basisjaar vastgesteld.

### 5.2 Rapportageperiodes

De jaarlijkse rapportageperiode is gelijk aan een boekjaar: van 1 januari t/m 31 december.

De halfjaarlijkse rapportageperiode loopt van 1 januari t/m 30 juni of van 1 juli t/m 31 december.

### 5.3 Verificatie

De footprint is niet extern geverifieerd.

### 5.4 Verworven projecten met CO<sub>2</sub> gerelateerd gunningsvoordeel

Nr.	Project-nummer	Cat. A/B/ C*	Datum gunning	Datum oplevering engineering	Datum oplevering uitvoerings-begeleiding	Locatie	Combi	Gunnings-bedrag
1.	M-004461	B	11-01-16	01-07-16	15-12-17	Noordelijke Maaslijn	Geen	€ 197.700,-
2.	M-004462	B	07-01-16	01-06-16	15-12-17	Venlo-Blerick	Geen	€ 193.400,-
3.	R-485000	B	27-01-17	n.v.t.	15-12-17	Goes Arnhemuiden	Geen Geen	€ 8.958,- € 8.958,-
4.	M-004545	A	20-07-17	n.v.t.	15-12-18	Limburg 2018	Geen	€ 184.000,-
5.	M-004621	A	14-09-17	01-04-18	n.v.t.	Limburg 2019	Geen	€ 137.692,-
6.	L-004917	A	16-10-17	20-04-18	n.v.t.	Hoofddorp – Schiphol – Utrecht	Geen	€ 50.000,-

**A = Opgestart project: een project dat minder dan een half jaar geleden is gegund.**  
**B = Lopend project: een project dat meer dan een half jaar geleden is gegund, maar nog niet is afgerond.**  
**C = Afgerond project: een project dat is opgeleverd.**  
 \* Projecten welke in eerdere rapportages status C hebben bereikt worden in vervolg niet meer opgenomen

Voor projecten waarbij de aanbesteding een criterium gold inzake de CO<sub>2</sub>-prestatieladder met gunningsvoordeel wordt een project specifiek plan opgesteld en de resultaten daarvan bijgehouden.

## 6. Berekeningsmethodiek

### 6.1 Actuele berekeningsmethodieken & conversiefactoren

In deze rapportage wordt de CO<sub>2</sub>-emissie berekend aan de hand van de hieronder vermelde lijsten van door SKAO gepubliceerde emissiefactoren (<http://co2emissiefactoren.nl/lijst-emissiefactoren/>):

- Brandstoffen energieopwekking – versie januari 2017
- Brandstoffen voertuigen – versie juni 2016
- Elektriciteit – versie mei 2016
- Personenvervoer – versie februari 2016

Dit geldt zowel voor de rapportageperiode(n) als voor het basisjaar.

Categorie	Omschrijving	Eenheid	Conversiefactor kg CO <sub>2</sub> /eenheid (WTW)	
<b>Brandstoffen voertuigen en schepen</b>	Benzine (E95) (NL)	liter	2,740	
	Diesel (NL)	liter	3,230	
<b>Brandstoffen energiecentrales en individuele warmteopwekking</b>	Aardgas	m <sup>3</sup>	1,887	
<b>Elektriciteit</b>	Grijze stroom	kWh	0,526	
	Groene stroom	kWh	0,00	
<b>Personenvervoer</b>	Diesel	Auto gewichtsklasse middel (voertuiggewicht 1050 – 1.450 kg)	voertuig- kilometer	0,213
	Trein	Treintype onbekend	reizigers- kilometer	0,039
	Bus	Streekbus	reizigers- kilometer	0,135

### 6.2 Wijzigingen berekeningsmethodieken

Geen wijzigingen van toepassing

### 6.3 Uitsluitingen

Uitsluitingen zijn niet van toepassing voor RailTD.

### 6.4 GHG verwijderingen

In 2017 zijn er geen GHG verwijderingen van toepassing voor RailTD.

### 6.5 Biomassa

Biomassa is niet van toepassing voor RailTD.

## 7. CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen

In 2017 zijn de volgende doelstellingen vastgesteld

### Scope 1 & 2:

**Scope 1: RailTD wil in 2020 ten opzichte van 2015 50%\* minder CO<sub>2</sub> uitstoten.**

**Scope 2: RailTD wil in 2020 ten opzichte van 2015 90%\* minder CO<sub>2</sub> uitstoten.**

\* Deze doelstellingen zijn gerelateerd aan de productieve uren.

### Scope 3 – woon-werkverkeer

**RailTD wil in 2017 2% minder CO<sub>2</sub> uitstoten op woon-werkverkeer, wat neerkomt op 173 gram CO<sub>2</sub>/km.**

## 8. Directe en indirecte emissies

### 8.1 Basisjaar

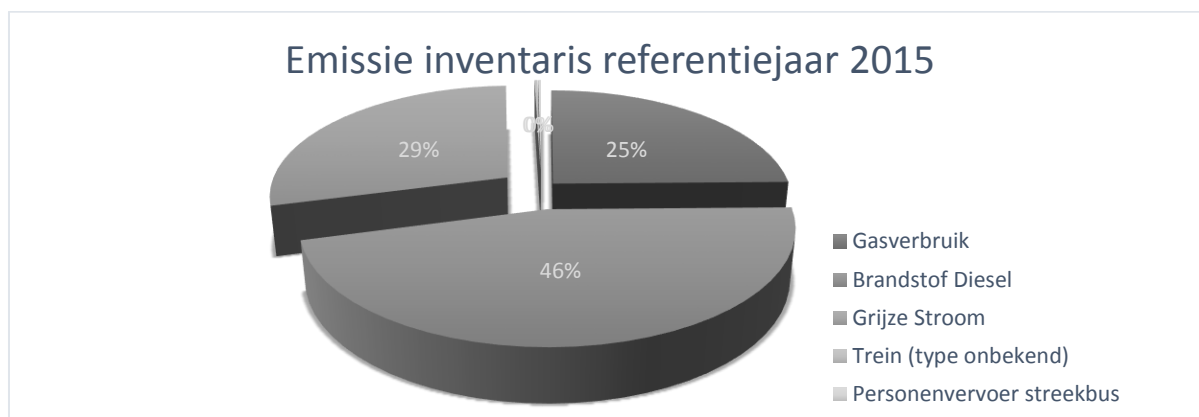
Hieronder wordt de footprint van 2015 als referentiejaar weergegeven.

#### Emissie inventaris 2015 - nieuwe conversiefactoren (01-2017)

Scope 1	omvang	eenheid	conversiefactor	ton CO <sub>2</sub>
Gasverbruik	3.230	m <sup>3</sup>	1,887	6,10
Brandstofverbruik auto's (diesel)	3.518	liters	3,230	11,36
<b>Totaal scope 1</b>				<b>17,46</b>

Scope 2	omvang	eenheid	conversiefactor	ton CO <sub>2</sub>
Elektraverbruik - grijs	13.422	kWh	0,526	7,06
Personenvervoer trein (type onbekend)	1.542	km's	0,039	0,06
Personenvervoer streekbus	420	km's	0,135	0,06
<b>Totaal scope 2</b>				<b>7,18</b>

<b>Totaal scope 1 en 2</b>	<b>24,63</b>
----------------------------	--------------



## 8.2 Directe en indirecte emissies

### 8.2.1 CO<sub>2</sub>-emissie scope 1 en 2 over heel 2017

Niet van toepassing in halfjaar rapport

## Emissie inventaris 2017 2<sup>e</sup> halfjaar cijfers

Niet van toepassing in halfjaar rapport

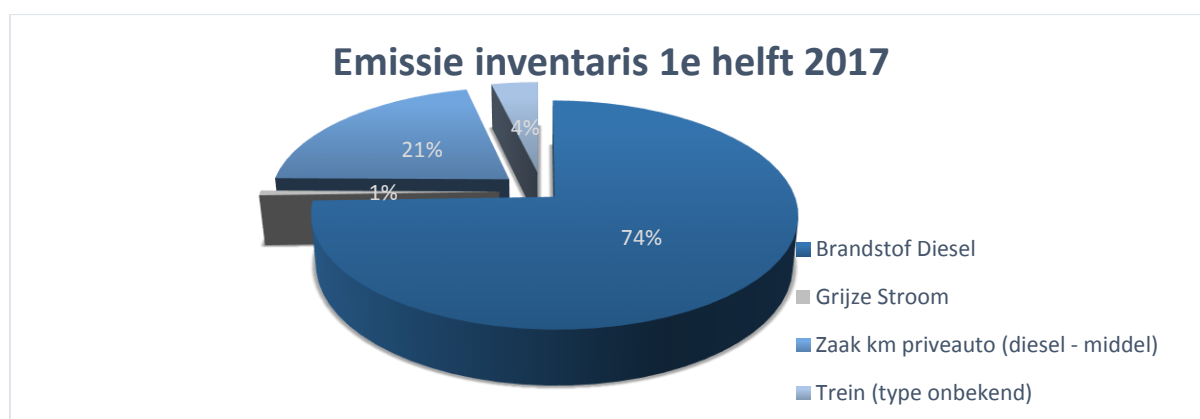
## Emissie inventaris 2017 eerste halfjaar cijfers

### Emissie inventaris 2017 halfjaar cijfers (Q1 & Q2)

Scope 1	omvang	eenheid	conversiefactor	ton CO <sub>2</sub>
Brandstof Diesel	1.047	liters	3,230	3,38
<b>Totaal scope 1</b>				<b>3,38</b>

Scope 2	omvang	eenheid	conversiefactor	ton CO <sub>2</sub>
Grijze Stroom	60	kWh	0,526	0,03
Groene Stroom	3.740	kWh	0,000	0,00
Zaak km priveauto (diesel - middel)	4.504	km's	0,213	0,96
Trein (type onbekend)	4.318	km's	0,039	0,168
<b>Totaal scope 2</b>				<b>1,16</b>

**Totaal scope 1 en 2** **4,54**



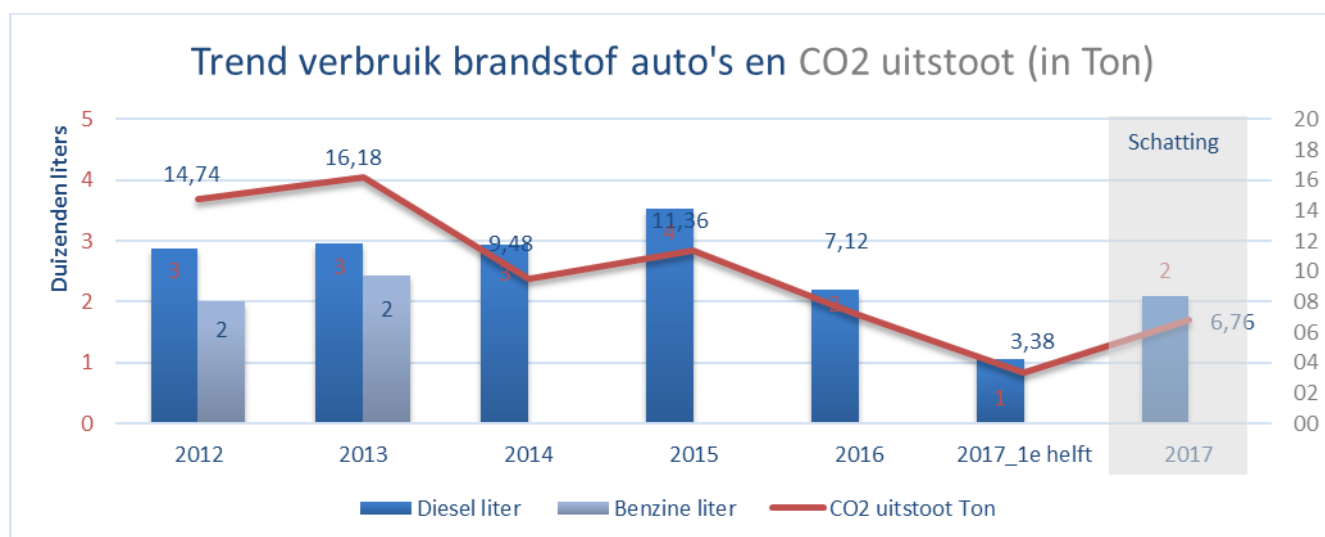
### 8.3 Trends

Hieronder wordt de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub> uitstoot inzichtelijk gemaakt. Per onderdeel wordt er een vergelijking gemaakt over het verbruik en de uitstoot. In het bijzonder tussen 2015 als referentiejaar en het huidige jaar\*.

\* Wanneer dit een halfjaarrapportage betreft wordt de 2<sup>e</sup> helft van het jaar geëxtrapoleerd o.b.v. de cijfers van de 1<sup>e</sup> helft van dat jaar om tot een gewogen vergelijking te komen met voorgaande jaren.

#### 8.3.1 CO<sub>2</sub>-emissie brandstoffen

In 2017 werd 74% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt veroorzaakt door brandstofverbruik (scope 1 & 2). In onderstaande grafiek worden de verbruikscijfers in liters benzine en diesel weergegeven (scope 1) en de daarbij behorende CO<sub>2</sub>-uitstoot in tonnen over de betreffende perioden.



#### Conclusie:

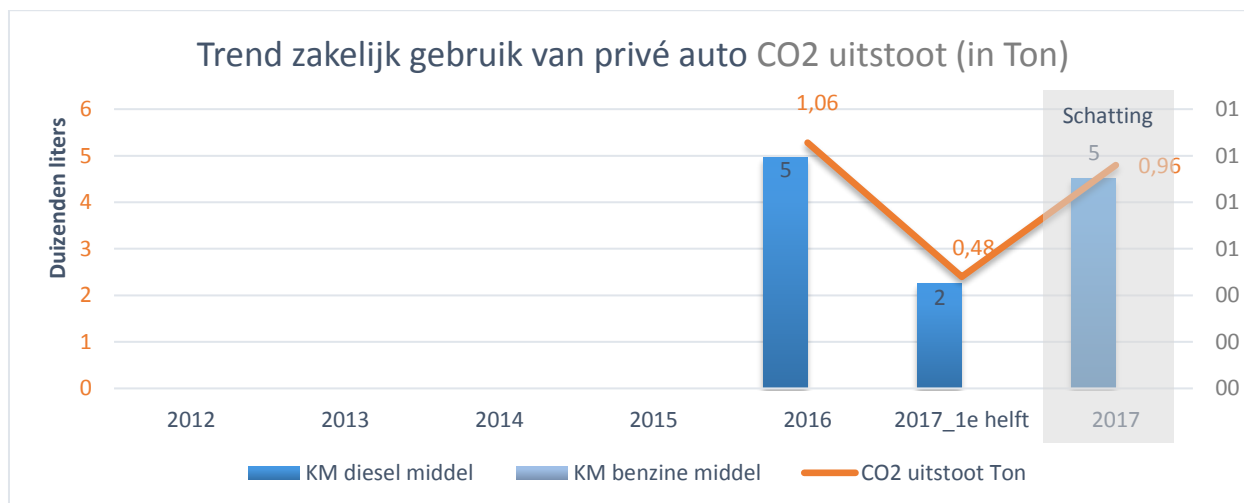
De CO<sub>2</sub> uitstoot over het brandstofverbruik van de zakelijke auto's is in 2017 ten opzichte van 2015 gedaald. Dit is deels veroorzaakt door inzet van privé auto's voor zakelijke kilometers (zie emissies scope 2). Daarnaast zijn zakelijke kilometers erg afhankelijk van onderhanden werken (projecten en projectlocaties), waardoor moeilijk beïnvloedbaar. Er is meer gebruik gemaakt van het reizen met het openbaar vervoer (trein). Hierdoor is het aantal KM personenvervoer over de weg gedaald.



### 8.3.2 CO<sub>2</sub>-emissie zakelijke kilometers privé auto's

Over de jaren 2012-2015 is er geen gebruik gemaakt van Privé auto's voor zakelijk vervoer.

In 2017 werd 11% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt door zakelijke kilometers door gebruik van privé auto's.

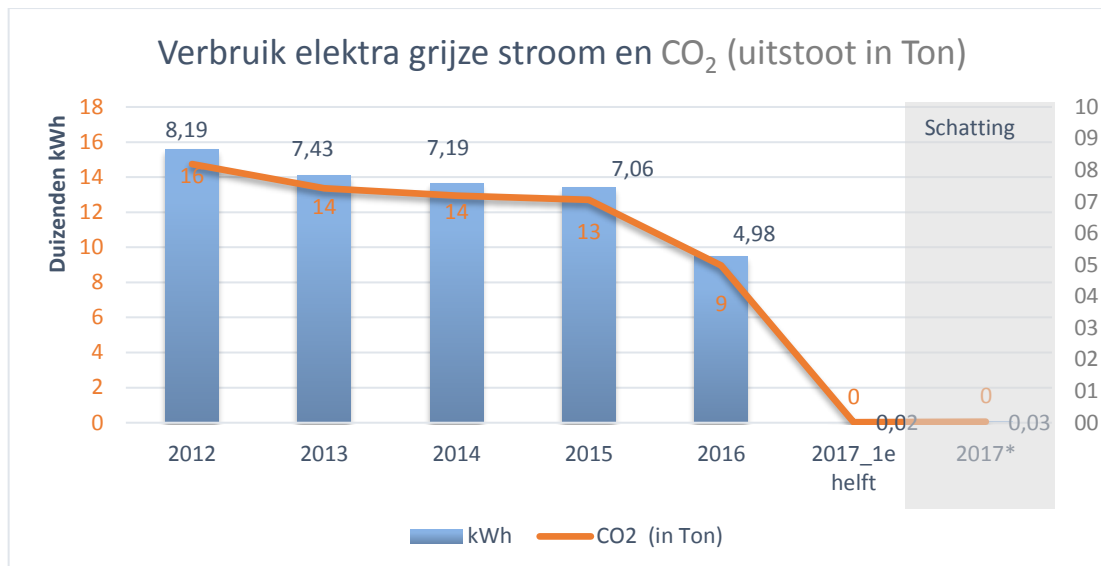


#### **Conclusie:**

Het gebruik van privé auto's voor zakelijk vervoer is toegenomen t.o.v. referentiejaar 2015. Dit is te verklaren omdat bij de opstart van RailTD de auto's door de directie privé zijn gekocht als onderdeel van de herstructurering van het bedrijf. Eind 2016 is een gestart met de realisatie van een nieuw modern wagenpark waardoor het aantal verreden KM in deze categorie daalt. Het wagenpark is inmiddels vernieuwd. Effecten zullen tegen de huidige prognose in verder dalen wanneer de 2<sup>e</sup> helft van 2017 in de cijfers is verwerkt. Er is daarnaast meer gebruik gemaakt van het reizen met het openbaar vervoer (Trein). Hierdoor is het aantal KM personenvervoer over de weg gedaald.

### 8.3.3 CO<sub>2</sub>-emissie elektra

In onderstaande grafiek worden de verbruikscijfers in kWh elektra (grijze stroom) weergegeven en de daarbij behorende CO<sub>2</sub>-uitstoot in tonnen over de betreffende periode(s).

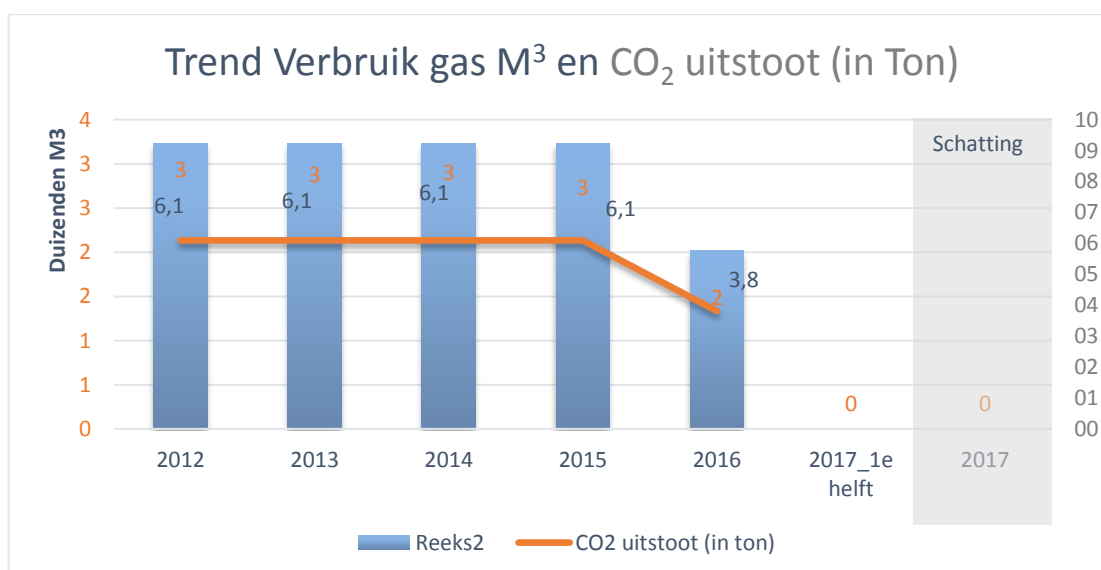


#### Conclusie:

Het elektraverbruik in 2017 is ten opzichte van 2015 sterk gedaald vanwege eerst de verhuizing naar een tijdelijke kleinere locatie in 2016 en in 2017 een nieuwe locatie in Breda alsmede het gebruik van Groene stroom te Breda. De verwachting is dat de zolang er groene stroom wordt gebruikt de CO<sub>2</sub> uitstoot 0 blijft.

### 8.3.4 CO<sub>2</sub>-emissie gas

In onderstaande grafiek worden de verbruikscijfers in M<sup>3</sup> gas weergegeven en de daarbij behorende CO<sub>2</sub>-uitstoot in tonnen over de betreffende periode(s).

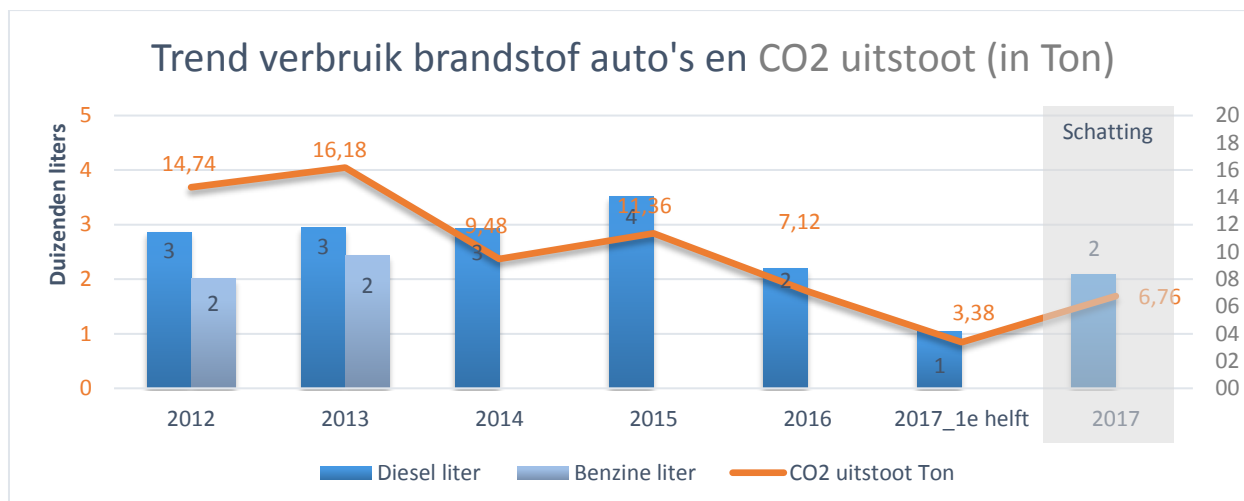


**Conclusie:**

Het gasverbruik in 2017 is ten opzichte van 2015 sterk gedaald vanwege de verhuizing naar een tijdelijke kleinere locatie in 2016 en een nieuwe locatie in Breda en het gebruik van Groene stroom in plaats van Gas voor de verwarming.

8.3.5 CO<sub>2</sub>-emissie reizigerskilometers OV

In onderstaande tabel wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot in tonnen over de betreffende periode(s) weergegeven voor OV-gebruik:



**Conclusie:**

In 2017 is er meer gebruik gemaakt van het reizen met het openbaar vervoer. De ligging van het nieuwe kantoorpand nabij het station van Breda heeft de beschikbaarheid van het OV vergroot. Daarnaast is het gebruik van het OV sterk afhankelijk van onderhanden werken (projecten en projectlocaties).

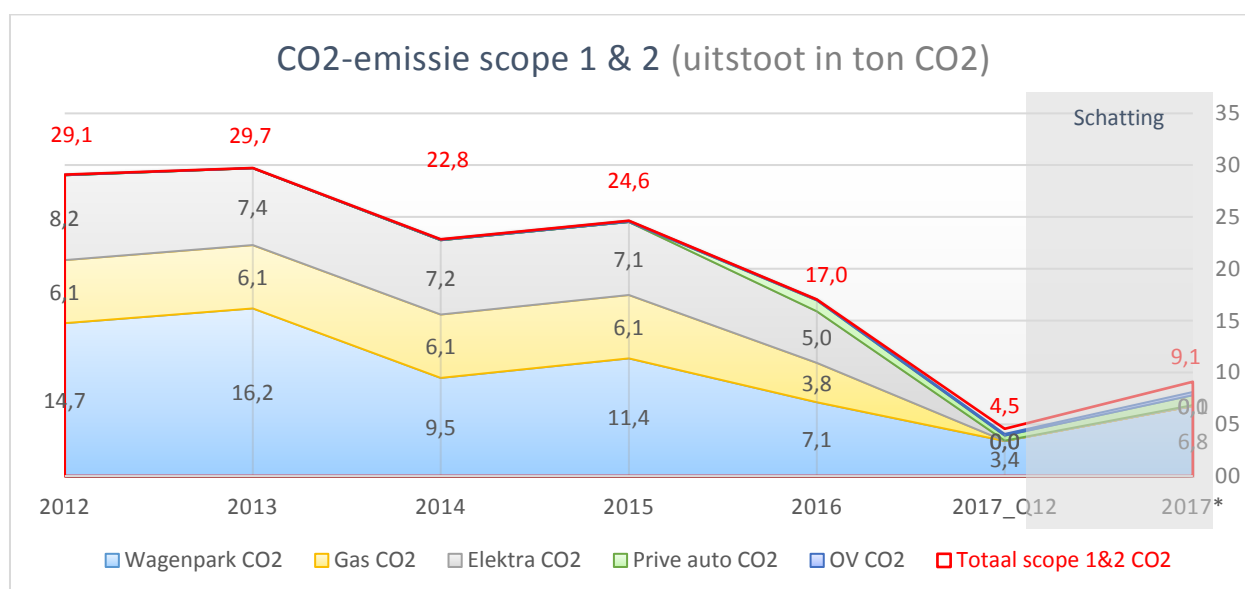
### 8.3.6 Projecten met CO<sub>2</sub>-gerelateerd gunningsvoordeel

De emissies die ontstaan op de projecten worden meegenomen in de berekening van de scope 1 & 2 emissies van het bedrijf. Het betreft dan met name het brandstofverbruik van de zakelijke auto's en/of zakelijke kilometers privé auto's. De in paragraaf 8.3.1 en 8.3.2 genoemde trends zijn hierdoor automatisch ook van toepassing op de projecten.

In het afgelopen jaar hebben voor de projecten in de specificatiefase geen projectbezoeken plaatsgevonden. Hiervoor is dus geen trend zichtbaar. (Overigens is het niet bezoeken van projecten geen doel). In de realisatiefase van deze projecten is wel resultaat geboekt door gebruik te maken van hotelovernachtingen in plaats van op en neer rijden. Voor de exacte cijfers dienen de specifieke projectplannen geraadpleegd te worden.

### 8.3.7 Totale CO<sub>2</sub>-emissie scope 1 en 2

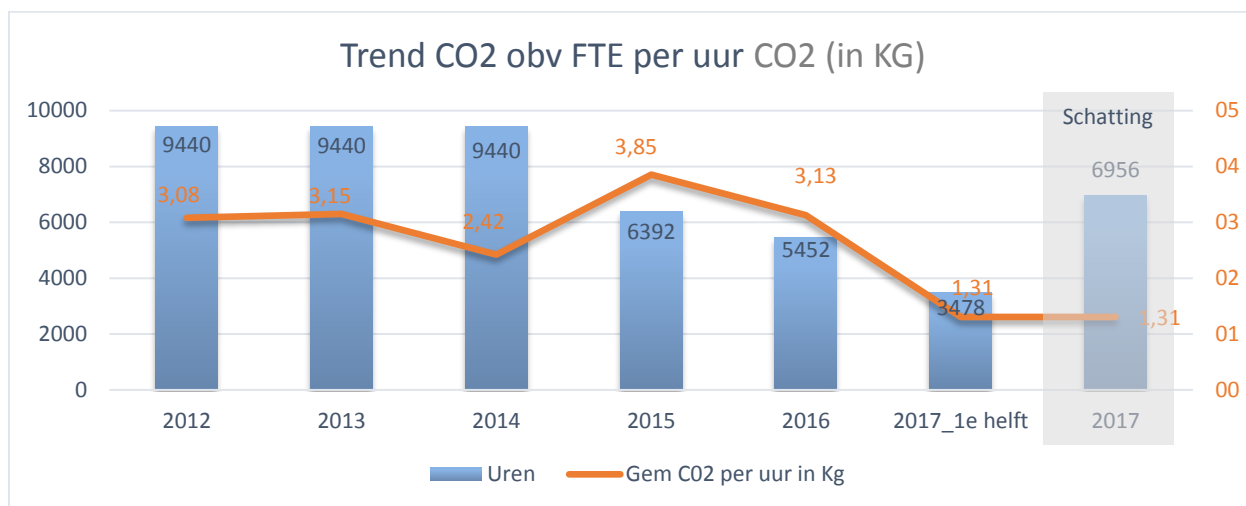
In onderstaande grafiek wordt de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in tonnen over de afgelopen jaren weergegeven:



Op het totaal van scope 1 & 2 is er in de eerste helft van 2017 een forse reductie behaald ten opzichte van 2015 en 2016. De voornaamste redenen zijn reductie en vernieuwing van het wagenpark, gebruik van groene hernieuwbare stroom, geen gebruik van gas voor verwarming van het kantoor in Breda, meer gebruik van openbaar vervoer als alternatief voor de auto.

### 8.3.8 CO<sub>2</sub>-emissie per productief uur

De relatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot bedroeg 1,31 kilo per productief uur in 2017 ten opzichte van 3,85 kilo per productief uur in 2015. Dit is een besparing van 34%.



#### **Conclusie:**

De gemiddelde uitstoot is naar beneden gegaan door de eerder genoemde combinatie van factoren. Het vaker gebruik maken van het openbaar vervoer zal door de gunstige ligging van het nieuwe kantoor een blijvend en drukkend effect hebben op de CO<sub>2</sub> uitstoot in vergelijking met voorgaande jaren.

## 8.4 Voortgang reductiedoelstellingen scope 1 & 2

Voortgang CO2 uitstoot meerjarendoelstelling							
Scope 1	2015	2016	2017*	2018	2019	2020	
Gasverbruik	6,10	3,81	0,00				
Brandstofverbruik wagenpark	11,36	7,12	6,76				
<b>Totaal scope 1:</b>	<b>17,46</b>	<b>10,93</b>	<b>6,76</b>				
Scope 2							
Elektraverbruik - grijs	7,06	4,98	0,06				
Elektraverbruik - groen	0,00	0,00	0,00				
Zakelijke km privéauto's (diesel - middel)	0,00	1,06	0,96				
Personenvervoer OV	0,12	0,08	0,34				
<b>Totaal scope 2:</b>	<b>7,18</b>	<b>6,12</b>	<b>1,36</b>				
<b>TOTAAL in Ton CO2</b>	<b>24,63</b>	<b>17,04</b>	<b>8,12</b>				
Groen is scoort onder meerjarendoelstelling, rood is scoort boven doelstelling			*halfjaarcijfers zijn geëxtrapoleerd naar heel jaar				
Doelstelling 2017-2020 obv referentiejaar 2015							
Scope 1	2015	2016	Verwac hting 2017	Verwa chting 2018	Verwachti ng 2019	Verwacht ing 2020	
Gasverbruik	6,10	3,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Brandstofverbruik wagenpark (diesel)	11,36	7,12	9,00	9,82	9,82	9,82	9,82
<b>Totaal scope 1:</b>	<b>17,46</b>	<b>10,93</b>	<b>9,00</b>	<b>9,82</b>	<b>9,82</b>	<b>9,82</b>	<b>9,82</b>
Scope 2							
Elektraverbruik - grijs	7,06	4,98	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00
Elektraverbruik - groen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zakelijke km privéauto's diesel middel	0,00	1,06	1,32	0,38	0,38	0,38	0,38
Personenvervoer OV	0,12	0,08	0,14	0,14	0,15	0,16	0,16
<b>Totaal scope 2:</b>	<b>7,18</b>	<b>6,12</b>	<b>1,56</b>	<b>0,53</b>	<b>0,53</b>	<b>0,54</b>	<b>0,54</b>
<b>TOTAAL in Ton CO2</b>	<b>24,63</b>	<b>17,04</b>	<b>10,56</b>	<b>10,35</b>	<b>10,36</b>	<b>10,36</b>	<b>10,36</b>

### Conclusie:

RailTD is op weg om haar meerjarendoelstelling te halen. De verschuiving van personenvervoer over de weg naar openbaar vervoer (per trein) is meer dan voorheen werd geraamd. De gunstige ligging van het kantoor in Breda en de projecten nabij goede per spoor bereikbare locaties dragen hieraan bij.

#### 8.4.2 Doelstelling tussenliggende jaren tot 2020

Doelstelling voor tussenliggende jaren tot 2020 wordt hieronder weergegeven. Jaarlijks wordt vastgesteld of de doelstelling tot 2020 haalbaar is. Waar nodig wordt deze aangepast (aan de situatie van het bedrijf, de onderhanden werken en de voortgang), maar de doelstelling moet ambitieus zijn/blijven gezien de situatie van het bedrijf en vergelijkbaar met die van sectorgenoten.

<b>Doelstelling 2017-2020 obv referentiejaar 2015</b>						
<b>Scope 1</b>	<b>2015</b>	<b>Verwac 2016 hting 2017</b>	<b>Verwa chting 2018</b>	<b>Verwachti ng 2019</b>	<b>Verwacht ing 2020</b>	
Gasverbruik	6,10	3,81	0,00	0,00	0,00	0,00
Brandstofverbruik wagenpark (diesel)	11,36	7,12	9,00	9,82	9,82	9,82
<b>Totaal scope 1:</b>	<b>17,46</b>	<b>10,93</b>	<b>9,00</b>	<b>9,82</b>	<b>9,82</b>	<b>9,82</b>
<b>Scope 2</b>						
Elektraverbruik - grijs	7,06	4,98	0,10	0,00	0,00	0,00
Elektraverbruik - groen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zakelijke km privéauto's diesel middel	0,00	1,06	1,32	0,38	0,38	0,38
Personenvervoer OV	0,12	0,08	0,14	0,14	0,15	0,16
<b>Totaal scope 2:</b>	<b>7,18</b>	<b>6,12</b>	<b>1,56</b>	<b>0,53</b>	<b>0,53</b>	<b>0,54</b>
<b>TOTAAL in Ton CO2</b>	<b>24,63</b>	<b>17,04</b>	<b>10,56</b>	<b>10,35</b>	<b>10,36</b>	<b>10,36</b>

#### Conclusie:

Een reële aanpassing van de doelstelling is noodzakelijk gezien het stijgend gebruik van OV. De praktische ligging van het kantoor aan het station in Breda heeft als gevolg dat er voor diverse werkbezoeken vaker gebruik gemaakt wordt van het OV en in het bijzonder de trein. Nieuwe medewerkers worden actief aangespoord om op kantoordagen en bij werkbesprekingen bij klanten nabij actief spoor gebruik te maken van het OV. Dit effect zal eraan bijdragen dat het relatieve brandstofgebruik per medewerker in scope 1 lager blijft dan in het referentiejaar 2015 en een relatieve verschuiving van scope 1 naar scope 2 m.b.t. OV gebruik.

In de volgende rapportage zal op basis van het referentiejaar 2015 ook een doelstelling voor gemiddeld KG CO2 uitstoot per gewerkt uur worden opgenomen.

## 8.5 Vergelijking met sectorgenoten

Vanuit de CO<sub>2</sub> Prestatieladder wordt gevraagd om het opstellen van reductiedoelstellingen die zowel ambitieus als realistisch zijn. Daarom is voor het opstellen van de doelstelling onderzocht welke maatregelen en doelstellingen sectorgenoten ambiëren. RailTD schat zichzelf in als middenmoter op het gebied van CO<sub>2</sub> reductie vergeleken met sectorgenoten. RailTD heeft ten opzichte van andere bedrijven het voordeel dat zij direct invloed kan uitoefenen op o.a. het wagenpark (aanschaf zuinigere auto's) en elektraverbruik (doordat bij het nieuwe huurcontract vanaf 2017 eisen zijn gesteld aan het energiecontract). Op basis hiervan zal de reductiedoelstelling van RailTD voor komende jaren minimaal gelijk of hoger moeten liggen dan die van sectorgenoten.

Hieronder zijn enkele voorbeelden weergegeven van sectorgenoten, in het bezit van CO<sub>2</sub> certificaat, die de volgende doelstellingen hebben bepaald voor scope 1 & 2 zijn:

- Dutch Rail Control: 10% op scope 1 en 2 in 2020 ten opzichte van 2015.
- Two-B engineering: 8% op scope 1 en 2 in 2020 ten opzichte van 2014.
- Logitech: 20% op scope 1 en 2 in 2020 ten opzichte van 2015.



## 8.6 Overzicht geïmplementeerde maatregelen

Hieronder is een overzicht weergegeven van geïmplementeerde maatregelen met daarachter of en in welke mate de maatregel (kwalitatief) heeft bijgedragen aan de gerealiseerde reductie.

Onderwerp	Beoordeling
<b>Kantoor</b>	
Ontvlechten van de energiemetingen van verhuurder en (Ruwekampweg 1E)	Bijdrage positief.
Ontvlechten alarmsysteem, zodat verlichting 's nachts (Ruwekampweg 1E)	Bijdrage positief.
Personeel instrueren over uitschakelen verlichting en computers bij verlaten van kantoorruimtes	Bijdrage positief. Alert blijven op toepassen!
Afval scheiden	Bijdrage positief, maar niet inzichtelijk.
<b>Papierverbruik verminderen</b>	<b>Bijdrage positief.</b>
<b>Energiezuinige PC's en verlichting</b>	<b>Bijdrage positief zolang er nog fractioneel grijze stroom wordt gebruikt.</b>
<b>Vervoer</b>	
<b>Aangepast autobeleid: Bij aanschaf/vervanging kiezen voor schone(re) en zuinige(re) auto's</b>	<b>Bijdrage positief.</b>
<b>Periodieke analyse OV KM's vs. vervoer over de weg</b>	<b>Bijdrage positief. Onderdeel van halfjaarlijkse CO2 rapportage en stuurcyclus</b>
<b>Implementatie van NS business Cards</b>	<b>Bijdrage positief (zie verschuiving scope 1 naar 2)</b>
<b>Carpoolen</b>	<b>Bijdrage positief.</b>
<b>Projecten</b>	
<b>Gebruik maken van hotelovernachtingen in plaats van naar huis rijden en de volgende dag/dienst weer naar dezelfde projectlocatie.</b>	<b>Bijdrage positief.</b>
<b>Papierverbruik verminderen door gebruik van TenderNed, Sharepoint, Wetransfer en VISI.</b>	<b>Bijdrage positief.</b>
<b>Werkbesprekingen op kantoor RailTD faciliteren.</b>	<b>Bijdrage positief.</b>

## 8.7 Onderzoek naar mogelijkheden energie reductie (1.B.1)

Onderwerp	Opmerking
Kantoor	
Elektraverbruik	Groene stroom opnemen als huurvoorwaarde bij nieuw kantoorpand.
Gasverbruik	Elimineren door elektrische verwarming en groene stroom.
Vergaderruimte verbeteren	<b>Aantrekkelijkheid verhogen voor overleg met klanten op kantoor Breda</b>
Vervoer	
Brandstofverbruik woon-werk	Verminderen door gedeeltelijke inzet van fiets en door meer gebruik van OV.
Zakelijke kilometers	<b>Door keuze kantoor bij station meer ritten per trein in plaats van per auto (zie ook business cards NS)</b>
Overig	
Het nieuwe werken	<b>Thuiswerken, waardoor minder brandstofverbruik woon-werk</b>
Opleiding/training	Opleiding/training ontwerpmethoden CO <sub>2</sub> -reductie wordt opgenomen in het opleidingsplan 2017-2020.
Projecten	
Brandstofverbruik	In geval van afvalstromen (inzet bonnentekenaars): Inzet van LZP (logistiek zonder papier) bespreken met betrokken aannemer.
Hotels boeken met bookdifferent.com op basis van CO <sub>2</sub> -footprint overnachting	Er dient nog beoordeeld te worden of hotels die goed scoren geschikt zijn voor volcontinu diensten (nachtportier, maaltijdservice etc.)

## 8.8 Belangrijkste beïnvloeders

Bij RailTD zijn geen individuele personen te benoemen die een dermate invloed op de CO<sub>2</sub>-footprint hebben, dat gedragsverandering van deze individuele persoon alleen al zou zorgen voor een significante verandering in de CO<sub>2</sub>-footprint. Iedere medewerker (inclusief directie) wordt geacht bij te dragen aan een positieve beïnvloeding van de CO<sub>2</sub>-reductie van RailTD.

### 8.8.1 Individuele bijdrage

RailTD streeft een informele bedrijfscultuur na en wil een 'platte' organisatie inrichten, waarbij medewerkers de vrijheid krijgen om te allen tijde ideeën aan te dragen. In de reguliere werkoverleggen wordt CO<sub>2</sub>-reductie een vast agendapunt.

Individuele bijdrage van medewerkers vertaalt zich in o.a. de volgende concrete acties:

- letten op rijstijl (nieuwe rijden);
- zorg voor juiste bandenspanning (ieder kwartaal controle);
- indien mogelijk gebruik maken van OV;
- indien mogelijk samen reizen naar werk- en projectbezoek;
- bewust omgaan met printen van documenten;
- clouddiensten gebruiken om documenten snel te verzenden ipv fysiek per post;
- verwarming alleen aanzetten wanneer nodig;
- computer, beeldscherm en verlichting uitzetten bij het verlaten van het pand.

### **8.9 Onzekerheden**

- Registratie brandstof: bij de brandstofregistratie van de dieselauto's is niet uit te sluiten dat er typefouten zijn gemaakt. Hierdoor zit er een foutmarge in van ongeveer 0,25%-1,00 % op de 10.0000 gereden km.
- Stroomverbruik: de meterstandopnames zijn niet exact op datum. Er wordt berekend over hoeveel dagen de stroom is verbruikt en dit wordt vervolgens teruggerekend naar een gemiddeld verbruik per dag x het aantal dagen dat geldt voor de betreffende periode (een half jaar).
- In het faillissement van de voorganger van RailTD zijn enkele administratieve stukken verloren gegaan of konden deze niet sluitend worden geleverd, omdat samenwerking met leveranciers in 2016 stagneerde en tijdelijk alternatieve huisvesting is gevonden. Als gevolg hiervan zijn in 2016 enkele zaken binnen de emissie inventaris (genoodzaakt) cumulatief doorgerekend.

### **8.10 Toekomst**

RailTD heeft de intentie om het personeelsbestand de komende jaren gestaag te laten groeien. Bij vergroting van het personeelsbestand is een toename van het aantal zakelijk en woon-werkkilometers, met daarbij het bijbehorende brandstofverbruik onvermijdelijk. Daarnaast zal het energieverbruik op kantoor ook toenemen, aangezien er meer bedrijfsruimte verlicht en verwarmd moet worden.

### **8.11 Significante veranderingen**

Zie § 3.3 van deze rapportage.

## 9 Scope 3 emissies

### 9.1 Scope 3 emissies – kwalitatieve analyse (4.A.1)

In de kwalitatieve analyse is aan de hand van een drietal factoren kwalitatief bepaald hoe groot de invloed van het bedrijf op de CO<sub>2</sub> uitstoot van de projecten is. Op basis hiervan is een rangorde gemaakt van de verschillende product-marktcombinaties. Deze rangorde die hieruit volgt wordt per half jaar herijkt. De volgende product-marktcombinaties hebben de meeste invloed op de CO<sub>2</sub> uitstoot in de keten:

1. Engineering
2. Uitvoeringsbegeleiding/directievoering
3. Inspectie
4. Advies

In bijlage 1 is de kwalitatieve analyse van scope 3 emissies opgenomen.

### Conclusie

T.o.v. 2016 is er in de eerste helft van meer engineering met gunningsvoordeel dan in 2016 waar de hoofd combinatie uitvoeringsbegeleiding/directievoering was.

### 9.2 Scope 3 emissies – kwantitatieve analyse (5.A.1)

Vanuit de kwantitatieve analyse van scope 3 emissies is de volgende top 5 bepaald over het 1<sup>e</sup> halfjaar van 2017:

Top 5 - Scope 3 emissies	
1. Categorie: Aangekochte goederen en diensten	49,47 ton CO <sub>2</sub>
2. Categorie: Woon-werkverkeer	1,02 ton CO <sub>2</sub>
3. Categorie: Bedrijfsafval	0,13 ton CO <sub>2</sub>
4. Categorie: Gebruik van verkochte producten	0,00 ton CO <sub>2</sub>
5. Categorie: -	- ton CO <sub>2</sub>

#### 1. Categorie: Aangekochte goederen en diensten

De mate van invloed op aangekochte goederen en diensten is klein. Door ProRail erkende partijen zijn veelal reeds gecertificeerd voor de CO<sub>2</sub>-prestatieladder en voeren al een CO<sub>2</sub> reductiebeleid. Overige en kleine partijen (ZZP'ers) kunnen wij 'slechts' informeren over reductiemogelijkheden en stimuleren deze toe te passen.

#### 2. Categorie: Woon-werkverkeer

De CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt door woon-werkverkeer over het 1<sup>e</sup> half jaar van 2017 bedraagt 1,22 ton. De totale uitstoot door woon-werkverkeer over 2016 bedraagt 4,57 ton.

In bijlage 1 is de kwantitatieve analyse van scope 3 emissies opgenomen.

### 9.3. Voortgang reductiedoelstellingen scope 3

#### 9.3.1 Reductiedoelstelling woon-werkverkeer

De jaardoelstellingen voor 2017 ten aanzien van woon-werkverkeer is niet behaald:  
Uitstoot gram CO<sub>2</sub> per gereden woon-werk km (scope 3): 184 i.p.v. doelstelling 170.

Scope 3		omvang	eenheid	conversiefactor	ton CO <sub>2</sub>	Km	gram/km	Doelstelling
2015	Brandstofverbruik auto's (diesel)	2.133	liters	3,230	6,89	37419	184	180
2016	Brandstofverbruik auto's (diesel)	1.110	liters	3,230	3,59	20121	178	170
2017 eerste helft	Brandstofverbruik auto's (diesel)	315	liters	3,230	1,02	5510	184	170
2017*	Brandstofverbruik auto's (diesel)	629	liters	3,230	2	11019	184	170

Ondanks dat deze doelstelling niet is behaald, is er in 2017 wel een reductie behaald op zowel de totale uitstoot dat veroorzaakt wordt door woon-werk verkeer als op de uitstoot gram CO<sub>2</sub>/km ten opzichte van 2015.

De voornaamste reden hiervoor ligt mede bij de doorstart die gemaakt is van de failliete voorganger naar RailTD met de daarbij behorende verhuizing (tijdelijk alternatieve huisvesting) als belangrijkste verbetermaatregel. De gemiddelde woonwerk afstand is korter voor het totale aantal werknemers. Het wagenpark is vernieuwd, dus de maatregelen zijn getroffen. Uit de gegevens blijkt dat het personenvervoer per auto in uitstoot per kilometer juist stijgt door de relatieve kleine afstanden die men rijdt voor dit doeleinde.

Voorstel voor aanpassing van de reductiedoelstellingen scope 3 woon-werkverkeer. Gebruik van openbaar vervoer en carpoolen wordt door RailTD gestimuleerd. Vanaf 2017 zal de doelstelling aangepast worden naar gemiddelde uitstoot woon-werkverkeer per gewerkt uur het betreffende tijdvak. Op deze manier kan het effect van OV vervoer voor nieuw personeel en werving van kantoorpersoneel in de nabijheid van het kantoor in Breda gemeten worden.

Doelstelling: 50% reductie op uitstoot woon-werk reizen per gemiddeld declarabel uur op basis van 2015.

Nieuw e tabel o.b.v. gemiddelde uitstoot per gewerkt uur

Jaar	CO2 ton/jaar	gemiddeld per uur	Doelstelling obv 2015
2015	6,8	1,06	nvt
2016	3,59	0,66	JA
2017*	2,03	0,29	JA

### 9.3.2 Ketenanalyse

De belangrijkste doelstelling voor het uitvoeren van een ketenanalyse is het identificeren van CO<sub>2</sub>-reductiekansen, het definiëren van reductiedoelstellingen en het monitoren van de voortgang.

in 2017 is een nieuwe Ketenanalyse opgezet waarvan de eerste resultaten in 2017 gemeten kunnen worden omdat de betreffende opdracht waarvoor de ketenanalyse is opgesteld RailTD is gegund en in 2017 uitgevoerd wordt.

Hieronder staat de voortgang op het project kort vermeld.

Voortgang CO project Ketenanalyse van toepassing

CO <sub>2</sub>	in ton	Traditioneel	Nieuw	Doel	Realisatie*
Werkverkeer		47,85	11,84	23,92	14,80
Aangekochte goederen en diensten		3,50	0,00	1,75	0,00
Kapitaal goederen		0,00	0,02	0,00	0,00
<b>Totaal</b>		<b>51,35</b>	<b>11,86</b>	<b>25,67</b>	<b>14,80</b>
		<b>Reductie:</b>	<b>77%</b>	<b>50%</b>	<b>71%</b>

#### Conclusie

Er is meer traditionele inzet (TVP) nodig om het project te realiseren. Het resultaat is dat dit binnen de doelstelling past, maar dat de totale realisatie van de in CO<sub>2</sub> uitstoot hoger komt te liggen dan aanvankelijk is gedacht.

\*Op het moment van schrijven was 20% van het project gereed bedragen en waarden zijn cf. opgeschaald ten behoeve van de vergelijking.

## 10 CO<sub>2</sub> reductieplan scope 1, 2 & 3

Reductiemaatregelen worden minimaal jaarlijks bepaald. Bij de reductiemaatregel wordt een kwantitatieve indicatie van de beoogde bijdrage aan de doelstelling opgenomen. Daarnaast wordt de actiehouders/verantwoordelijke benoemd.

### 10.1 Reductie per maatregel en bijbehorend tijdspad

Reductiemaatregel	Emissiestroom	Reductie op emissiestroom in 2017	Type actie	Uitvoeringsdatum
<b>Scope 1</b>				
Ieder half jaar aandacht geven aan rijgedrag medewerkers	Bedrijfsauto's	Minimaal 1% t.o.v. 2016	continu	2017
Ieder kwartaal controle bandenspanning	Bedrijfsauto's		continu	
Bijhouden verbruik en kilometerstanden per auto	Bedrijfsauto's		continu	
Stimuleren gebruik van OV	Bedrijfsauto's		continu	
Verwarming elektrisch i.p.v. op aardgas	Aardgasverbruik	100% reductie i.v.m. definitieve verhuizing en overstap op elektrische verwarming	éénmalig	2017
<b>Scope 2</b>				
Verlichting en apparaten uit wanneer niet gebruikt	Elektraverbruik	-	continu	2017
Overstap naar 100% groene stroom in 2017	Elektraverbruik	100% t.o.v. 2016	éénmalig	2017
<b>Scope 3</b>				
Inzetten van fiets t.b.v. woon-werk verkeer	Woon-werkverkeer	Begin 2017	continu	2017
Meer gebruik van OV voor woon-werk verkeer	Woon-werkverkeer	continu	continu	2017
Zie ook Ketenanalyse: Aantal TVP verminderen door slimme planning en gebruik van hulpmiddelen	Woon-werkverkeer	50% reductie t.o.v. traditionele uitvoering	tijdens SAP EAM	2017

## 10.2 Verantwoordelijke, middelen en KPI's

Reductiemaatregel	Verantwoordelijke	Middelen	Kritische Prestatie Indicatoren
<b>Scope 1</b>			
Ieder half jaar aandacht geven aan rijgedrag medewerkers	Directie	Werkoverleg	Gereden km, brandstofverbruik
Ieder kwartaal controle bandenspanning	Medewerkers	Aanschaf hulpmiddelen en tijd om controles uit te laten voeren	Brandstofverbruik
Bijhouden verbruik en kilometerstanden per auto	Medewerkers	Tijd om registratiesysteem bij te houden, tankpas aanvragen	Verbruiken per auto
Stimuleren gebruik van OV	Directie	Werkoverleg	Gereden km, brandstofverbruik
Verwarming elektrisch i.p.v. op aardgas	Directie	Verhuizing	Aantal m3 verbruik
<b>Scope 2</b>			
Verlichting en apparaten uit wanneer niet gebruikt	Medewerkers	Bewustwording	Aantal kWh verbruik
Overstap naar 100% groene stroom in 2017	Directie	Tijd (verhuizing), mogelijk geld i.v.m. hogere energiekosten	Aantal kWh grijze stroom
<b>Scope 3</b>			
Inzetten van fiets t.b.v. woon-werk verkeer	Directie	Aanschaf fiets	Gereden km, brandstofverbruik
Meer gebruik OV voor woon-werk verkeer	Medewerkers	Bewustwording, eventueel regelen van NS businesscards	Gereden km, brandstofverbruik



## 11. Sector- en keteninitiatieven

### 11.1 Inventarisatie en deelname aan sector- en keteninitiatieven (1.D.1 / 2.D.1)

Hieronder wordt een overzicht gegeven van initiatieven die, direct of indirect, te maken hebben met CO<sub>2</sub>-reductie of een relatie hebben met onderwerpen als duurzaamheid, MVO, cradle to cradle, life cycle management, duurzaam aanbesteden, etc. die in belangrijke mate verband houden met de projectenportefeuille van RailTD. Tevens wordt weergegeven aan welke van deze initiatieven RailTD deelneemt.

<p><b>ProRail</b></p>	<p>ProRail is de grondlegger van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder.</p> <p>Sinds 16 maart 2011 is het beheer van de CO<sub>2</sub> prestatieladder en het handboek overgedragen aan SKAO (zie onderstaand).</p> <p>ProRail staat zelf sinds januari 2015 op trede 5 van deze ladder.</p> <p>ProRail neemt deel aan diverse initiatieven, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samenwerkingsverband Circulair Spoor.</li> <li>• Duurzaam GWW.</li> <li>• Station scan Duurzaamheid: ProRail, NS Poort en W/E adviseurs hebben de Station scan Duurzaamheid ontwikkeld om de sterke en zwakke punten van een station op het gebied van duurzaamheid in kaart te brengen.</li> <li>• CO<sub>2</sub> visie 2050.</li> <li>• ProRail heeft zich aangesloten bij The Green Quest, een initiatief van Het Financiële Dagblad en BNR Nieuwsradio om milieuvriendelijke maatregelen te zoeken. Donderdag 26 mei 2016 is het startschot gegeven voor de samenwerking.</li> </ul> <p>RailTD volgt de ontwikkeling op het gebied van duurzaamheid van ProRail.</p>
<p><b>SKAO</b> Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden &amp; Ondernemen beheert de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder waarmee leveranciers worden beoordeeld op hun inspanningen om CO<sub>2</sub>-uitstoot te beperken.</p>	<p>RailTD neemt actief deel aan de CO<sub>2</sub>-prestatieladder door het behalen van niveau 5.</p> <p>Doel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bijdragen aan reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot.</li> <li>- Fictieve korting bij aanbestedingen.</li> </ul>
<p><b>Railforum</b> Kennisnetwerk van bedrijven en organisaties die actief zijn in de brede railsector.</p>	<p>RailTD is op dit moment geen lid van Railforum. Aansluiting is op dit moment (nog) niet wenselijk.</p>

<p><b>Nederland CO<sub>2</sub> Neutraal</b> Werken aan CO<sub>2</sub>-reductie kan ook leuk zijn! Dat is de boodschap die de oprichters van het initiatief Nederland CO<sub>2</sub> Neutraal haar deelnemers wil meegeven. Het doel achter het initiatief is het actief informeren en betrekken van bedrijven bij de verschillende mogelijkheden om CO<sub>2</sub>-reductie te bewerkstelligen. Dit wordt niet alleen gerealiseerd door het verstrekken van informatie, maar ook door het organiseren van bijeenkomsten.</p>	<p>RailTD neemt deel aan diverse bijeenkomsten/seminars.</p>
<p><b>Duurzame leverancier</b> De Duurzame Leverancier is het platform voor organisaties die investeren in duurzaamheid. Het initiatief helpt leveranciers bij de opzet van een duurzame bedrijfsvoering en opdrachtgevers bij het vinden van duurzame leveranciers.</p>	<p>RailTD is op dit moment geen lid van de Duurzame Leverancier. Aansluiting is op dit moment (nog) niet wenselijk.</p>

### 11.2 Sector-/keteninitiatief (2.D.2 / 3.D.1)

Sinds medio 2016 neemt RailTD actief deel aan 'werkgroep wagenpark 4' van Nederland CO<sub>2</sub> Neutraal. De kwaliteitsmanager gaat in gesprek met de stichting om te bekijken op welke wijze RailTD bij kan dragen aan nieuwe initiatieven.

- Deelname aan kwartaalsessies stichting Nederland CO<sub>2</sub> neutraal
- Bijdragen aan het kennis seminar niveau 4-5 van De CO<sub>2</sub> adviseurs

De verwachting is dat het opstarten van nieuwe initiatieven lastig is en dat deze actie doorloopt tot in het jaar 2018.

### 11.3 Budget (3.D.2)

RailTD maakt het benodigde budget vrij voor de initiatieven waar aan wordt deelgenomen en/of zelf worden geïnitieerd.

Dit betreft onder andere:

<b>SKAO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Jaarlijkse bijdrage € 250,-</li> <li>– Uren (inzet medewerker) om o.a. informatie op de site van SKAO up to date te houden.</li> </ul>
<b>Nederland CO<sub>2</sub> Neutraal / CO<sub>2</sub> adviseurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Jaarlijkse bijdrage € 977,-</li> <li>– Uren (inzet medewerker) voor het bijwonen van bijeenkomsten/seminars.</li> <li>– Uren van adviseurs.</li> </ul>
<b>Sector-/keteninitiatief</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Uren (inzet medewerker) voor het organiseren/bijwonen van bijeenkomsten met ketenpartners.</li> </ul>

## **Bijlage 1 Kwalitatieve en kwantitatieve scope 3 emissies (4.A.1 & 5.A.1)**

(Op te vragen bij RailTD).