

# CO<sub>2</sub> emissie voortgangsrapportage 2020

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

**Datum document:** 31 oktober 2020

**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. 31 oktober 2020	d.d. 31 oktober 2020

Ondertekend exemplaar aanwezig te

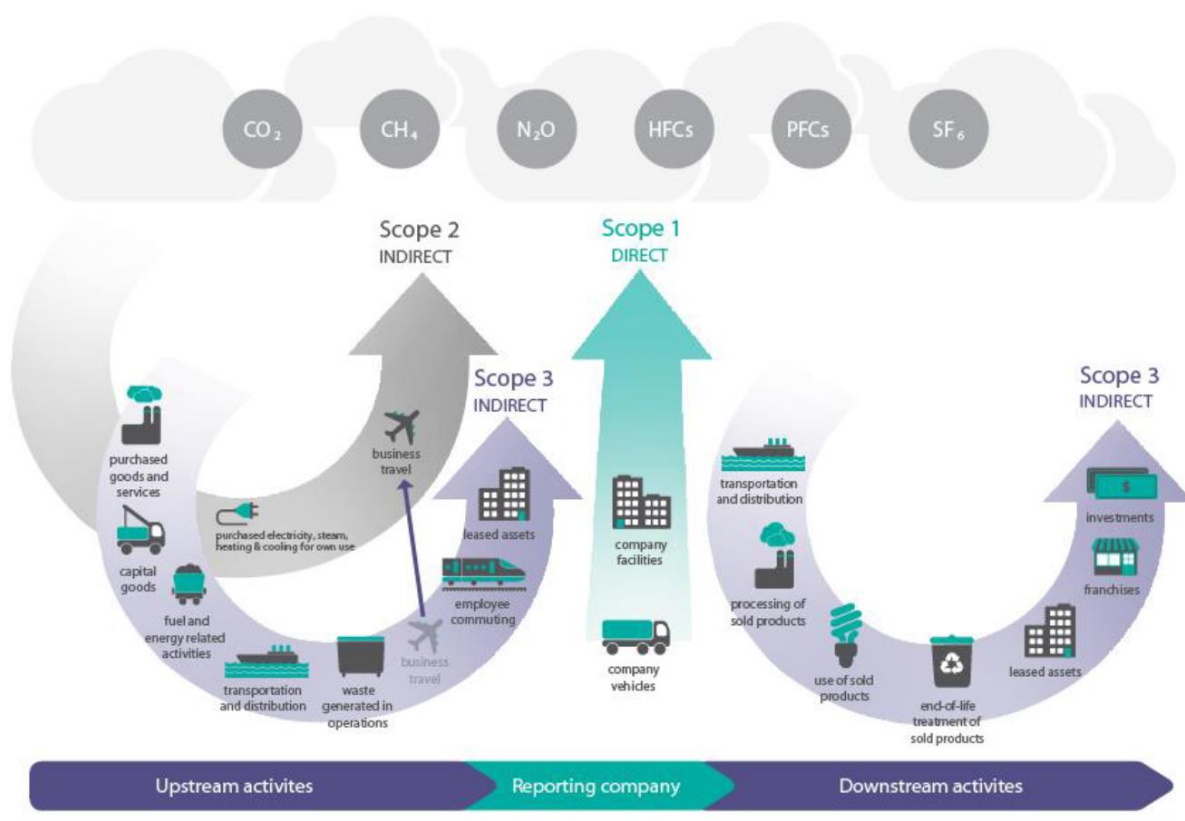
# Inhoud

Inleiding .....	4
1. Relatie rapportage met NEN-ISO 14064-1 .....	5
2. Beschrijving van organisatie.....	6
3. Afbakening (boundary bepaling).....	7
3.1 Boundary beschrijving.....	7
3.2 Vaststelling organizational boundary .....	7
3.3 Wijzigingen in de organisatie .....	7
3.4 Medewerkers en middelen .....	7
4. Energiebeleid en verantwoordelijkheden .....	8
4.1 Energiebeleid.....	8
4.2 Verantwoordelijken voor CO <sub>2</sub> -beleid .....	8
4.3 Directiebetrokkenheid (1.D.2 / 2.B.4).....	8
5. Basisgegevens .....	9
5.1 Basisjaar .....	9
5.2 Rapportageperiodes .....	9
5.3 Verificatie .....	9
5.4 Verworven projecten met CO <sub>2</sub> gerelateerd gunningsvoordeel .....	9
6. Berekeningsmethodiek.....	10
6.1 Actuele berekeningsmethodieken & conversiefactoren .....	10
6.2 Wijzigingen berekeningsmethodieken.....	10
6.3 Uitsluitingen.....	11
6.4 GHG verwijderingen.....	11
6.5 Biomassa .....	11
7. CO <sub>2</sub> -reductiedoelstellingen .....	12
8. Directe en indirecte emissies .....	13
8.1 Basisjaar .....	13
8.2 Directe en indirecte emissies .....	14
8.2.1 CO <sub>2</sub> -emissie scope 1, 2 en 3 (woon-werk) 1 <sup>e</sup> helft 2020 .....	14
8.3.1 CO <sub>2</sub> -emissie brandstoffen .....	15
8.3.2 CO <sub>2</sub> -emissie zakelijke kilometers privéauto's.....	15
8.3.3 CO <sub>2</sub> -emissie elektra.....	16
8.3.4 CO <sub>2</sub> -emissie gas .....	16
8.3.5 CO <sub>2</sub> -emissie reizigerskilometers OV .....	17
8.3.6 Projecten met CO <sub>2</sub> -gerelateerd gunningsvoordeel.....	17

8.3.7	Totale CO <sub>2</sub> -emissie scope 1 en 2.....	18
8.3.8	CO <sub>2</sub> -emissie per productief uur .....	19
<b>8.4</b>	<b>Voortgang reductiedoelstellingen scope 1 &amp; 2 .....</b>	<b>19</b>
	<b>Conclusie: .....</b>	<b>20</b>
8.4.2	Doelstelling tussenliggende jaren tot 2020 .....	20
<b>8.5</b>	<b>Vergelijking met sectorgenoten.....</b>	<b>21</b>
<b>8.6</b>	<b>Overzicht geïmplementeerde maatregelen.....</b>	<b>21</b>
<b>8.7</b>	<b>Onderzoek naar mogelijkheden energie reductie (1.B.1).....</b>	<b>22</b>
<b>8.8</b>	<b>Belangrijkste beïnvloeders .....</b>	<b>22</b>
8.8.1	Individuele bijdrage.....	22
<b>8.9</b>	<b>Onzekerheden .....</b>	<b>23</b>
<b>8.10</b>	<b>Toekomst .....</b>	<b>23</b>
<b>8.11</b>	<b>Significante veranderingen.....</b>	<b>23</b>
<b>9.1</b>	<b>Scope 3 emissies – kwalitatieve analyse (4.A.1).....</b>	<b>23</b>
<b>9.2</b>	<b>Scope 3 emissies – kwantitatieve analyse (5.A.1) .....</b>	<b>24</b>
<b>9.3.</b>	<b>Voortgang reductiedoelstellingen scope 3.....</b>	<b>25</b>
9.3.1	Reductiedoelstelling woon-werkverkeer.....	25
9.3.2	Ketenanalyse.....	26
<b>10</b>	<b>CO<sub>2</sub> reductieplan scope 1, 2 &amp; 3.....</b>	<b>27</b>
10.1	Reductie per maatregel en bijbehorend tijdspad.....	27
10.2	Verantwoordelijke, middelen en KPI's .....	28
<b>11.</b>	<b>Sector- en keteninitiatieven .....</b>	<b>29</b>
11.1	Inventarisatie en deelname aan sector- en keteninitiatieven (1.D.1 / 2.D.1) .....	29
11.2	Sector-/keteninitiatief (2.D.2 / 3.D.1) .....	30
11.3	Budget (3.D.2).....	31
<b>Bijlage 1</b>	<b>Kwalitatieve en kwantitatieve scope 3 emissies (4.A.1 &amp; 5.A.1) .....</b>	<b>32</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

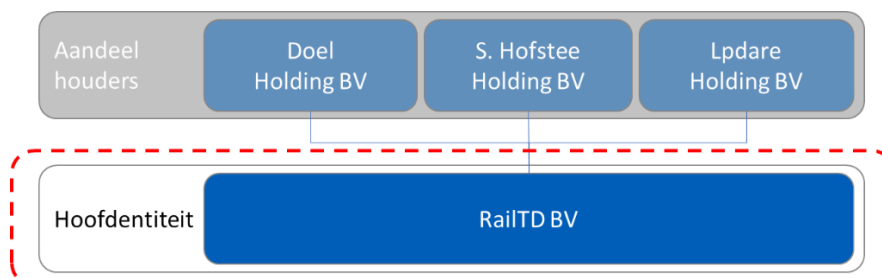
RailTD is een onafhankelijk, raadgevend ingenieursbureau op het gebied van Railinfrastructuur en houdt zich bezig met:

- 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 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) aanwezige vervoersmiddelen in de persoonlijke holdings met als doel vervoer van de directie t.b.v. de dagelijkse leiding van RailTD zijn expliciet meegenomen in de emissie-inventaris van RailTD BV.

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 2020 heeft RailTD 7 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 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 branchegeenoten) 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 het jaar 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.	L-005191	C	25-02-19	07-06-19	31-12-20	Utrecht	Geen	€ 64.600,-
2.	D-003046	C	18-07-19	31-12-19	n.v.t.	Twente	Geen	€ 199.700,-
3.	M-004551	B	11-11-19	04-04-2020	n.v.t.	Zeeland-Brabant	Geen	€ 171.368,-
4.	M-004731	B	11-11-19	04-04-2020	n.v.t.	Brabant-Limburg	Geen	€ 109.888,-
5.	K-006630	B	15-11-19	11-04-2020	31-12-20	BPL Havenspoorlijn	Geen	€28.900
6.	K-00609	A	11-02-20	30-10-2020	n.v.t.	BBV Kijfhoek	Geen	€ 123.900
7.	L-005245 en L-005282	A	30-04-2020	30-09-2020	n.v.t.	BBV Amersfoort 2022	Geen	€ 73.300
8.	M-004804	A	20-05-2020	31-12-20	n.v.t.	BBV Limburg 2022	Geen	€116.200

**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 geldend op de dag van vrijgave van het emissievoortgangsrapportage document (<http://co2emissiefactoren.nl/lijst-emissiefactoren/>):

- Brandstoffen energieopwekking
- Brandstoffen voertuigen
- Elektriciteit
- Personenvervoer

Dit geldt voor de lopende rapportageperiode(n) het basisjaar 2015 is o.b.v. de geldende norm in 2017 bepaald.

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>Elektriciteit</b>	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	0,140

### 6.2 Wijzigingen berekeningsmethodieken

In 2020 zijn de conversiefactoren aangepast.

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>Elektriciteit</b>	Groene stroom		kWh	0,00
<b>Personenvervoer</b>	Diesel	Auto gewichtsklasse middel (voertuiggewicht 1050 – 1.450 kg)	voertuig - kilometer	0,176
	Trein	Treintype onbekend	reizigers - kilometer	0,039
	Bus	Streekbus	reizigers - kilometer	0,140

### 6.3 Uitsluitingen

Uitsluitingen zijn niet van toepassing voor RailTD.

### 6.4 GHG verwijderingen

In 2020 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.

2018: update aanpassing van de doelstelling naar % reductie CO<sub>2</sub> per gemiddeld gewerkt uur in het lopende jaar.

### Scope 3 – woon-werkverkeer

**RailTD wil in 2020 ten opzichte van 2015 50%\* minder CO<sub>2</sub> uitstoten per gemiddeld gewerkt uur.**

\* Deze doelstellingen zijn gerelateerd aan de productieve uren.

## 8. Directe en indirecte emissies

### 8.1 Basisjaar

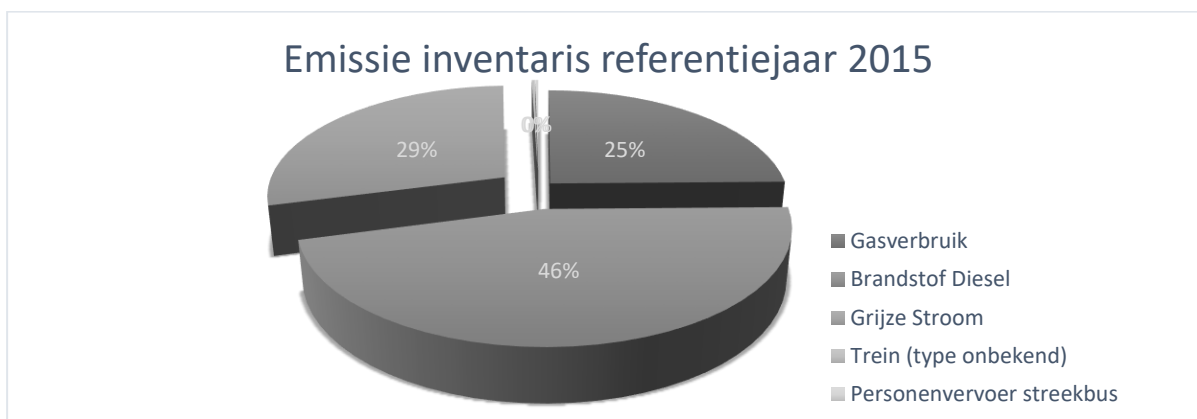
Hieronder wordt de footprint van 2015 als referentiejaar weergegeven.

#### 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, 2 en 3 (woon-werk) 1<sup>e</sup> helft 2020

<i>Emissie inventaris 2020 half jaar cijfers (Q1 &amp; Q2)</i>					
Opzoekwaarden	Scope 1	omvang	eenheid	conversiefactor	ton CO <sub>2</sub>
Diesel (NL)	Brandstof Diesel	973	liters	3,230	3,14
<b>Totaal scope 1</b>					<b>3,14</b>
Opzoekwaarden	Scope 2	omvang	eenheid	conversiefactor	ton CO <sub>2</sub>
Grijze stroom	Grijze Stroom	0	kWh	0,556	0,00
Elektraverbruik - groen	Groene Stroom	4.224	kWh	0,000	0,00
DieselMiddel	Zaak km priveauto (diesel - middel)	0	km's	0,176	0,00
BenzineMiddel	Zaak km priveauto (Benzine - middel)	1.185	km's	0,202	0,24
TreinTreintype onbekendGemiddeld	Trein (type onbekend)	8.559	km's	0,006	0,05
<b>Totaal scope 2</b>					<b>0,29</b>
<b>Totaal scope 1 en 2</b>					<b>3,43</b>
Scope 3	Scope 3	omvang	eenheid	conversiefactor	ton CO <sub>2</sub>
Auto's (SC1)	Brandstof Diesel	239	liters	3,23	0,77
Auto's (SC2)	Zaak km priveauto (diesel - middel)	0	km's	0,176	0,00
Auto's (SC2)	Zaak km priveauto (Benzine - middel)	16.074	km's	0,202	3,25
Trein	Trein (type onbekend)			0,006	0,00
<b>Totaal scope 1, 2 en BT (scope 3)</b>					<b>7,45</b>

### Emissie inventaris 1e helft 2020



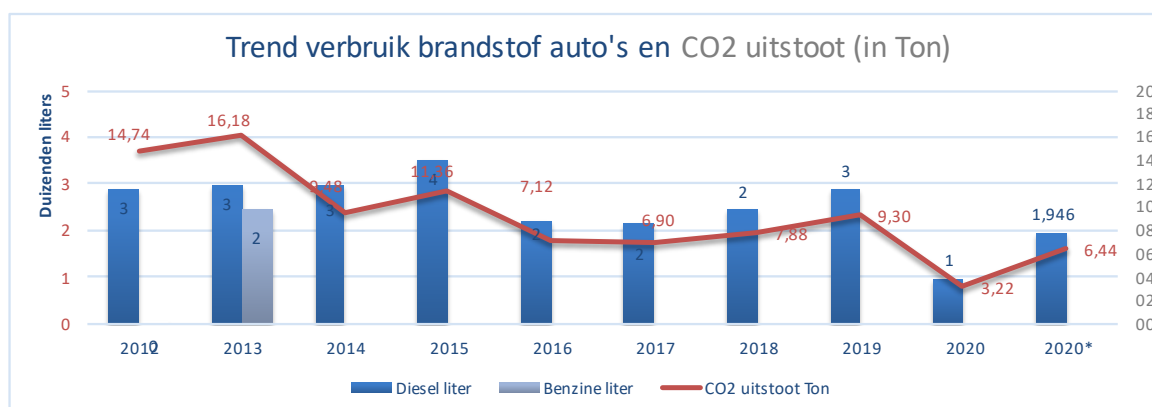
### 8.3 Trends

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 2020\*.

\* 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 2020 wordt +100% 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 periode.



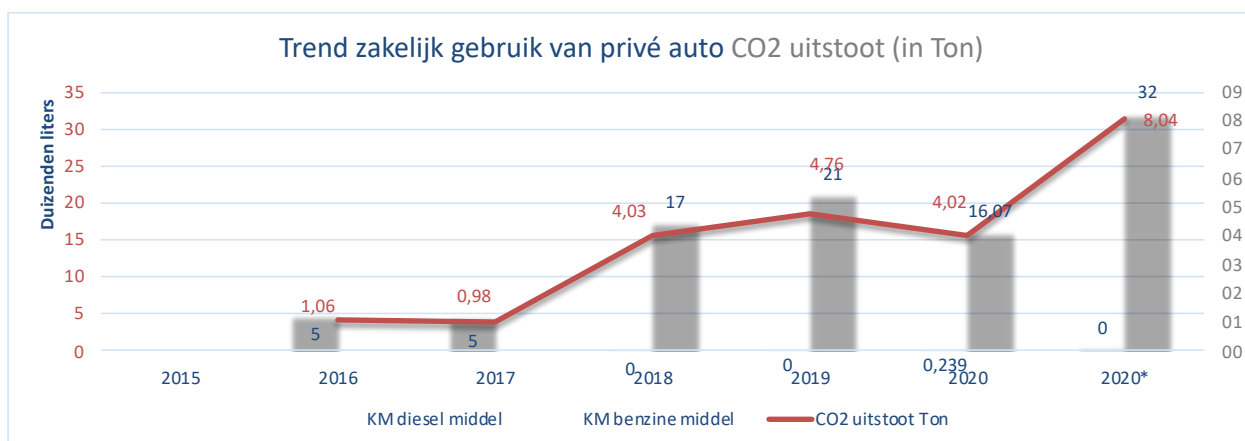
Er heeft een correctie plaatsgevonden. De liters diesel 2018 (bewerking o.b.v. de publicatie emissierapport totaal 2018) is met terugwerkende kracht aangepast dit had alleen effect op het trendrapport. De exacte uitstootwaarden zijn onveranderd.

#### **Conclusie:**

De CO<sub>2</sub> uitstoot over het brandstofverbruik van de zakelijke auto's is in 2020 ten opzichte van 2015 gedaald. Dit is deels veroorzaakt door inzet van privéauto's voor zakelijke kilometers (zie emissies scope 2 voor details). 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 met name gedaald. De exacte uitstoot neemt toe in lijn met de toegenomen bedrijvigheid van de organisatie.

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

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

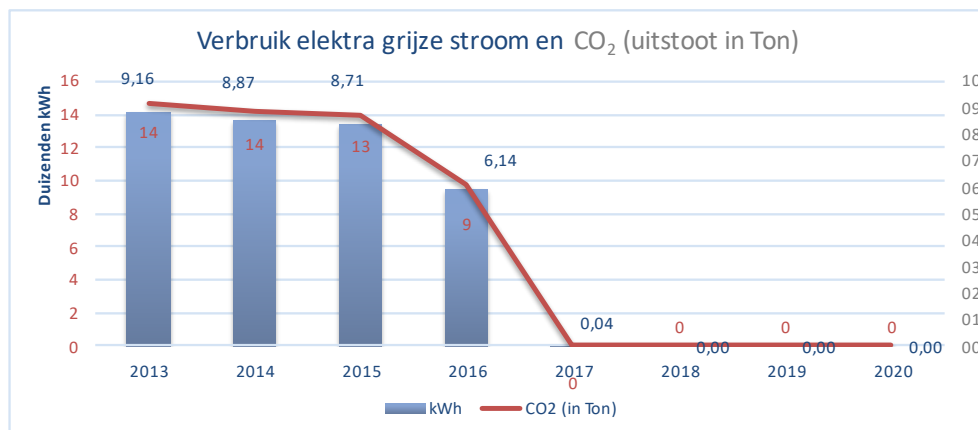


**Conclusie:**

Het gebruik van privéauto's voor zakelijk vervoer is toegenomen t.o.v. referentiejaar 2015. Ook is een toename zichtbaar t.o.v. 2017. RailTD is gegroeid. De medewerkers maken gebruik van eigen vervoermiddelen voor het werk. Het aantal KM dat zakelijk wordt gereden is door toename van online en plaats onafhankelijk werken per gemiddelde medewerker verder gedaald. Hierdoor is het minder waarschijnlijk dat er km's met het eigen wagenpark worden gereden en ligt het gebruik van privéauto's voor zakelijke activiteiten economisch voor de hand. De verwachting is dat dit aandeel de komende jaren zal gaan stijgen Deze stijging zal worden gecompenseerd door eveneens een stijging in het werkelijk aantal km's OV gebruik.

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).



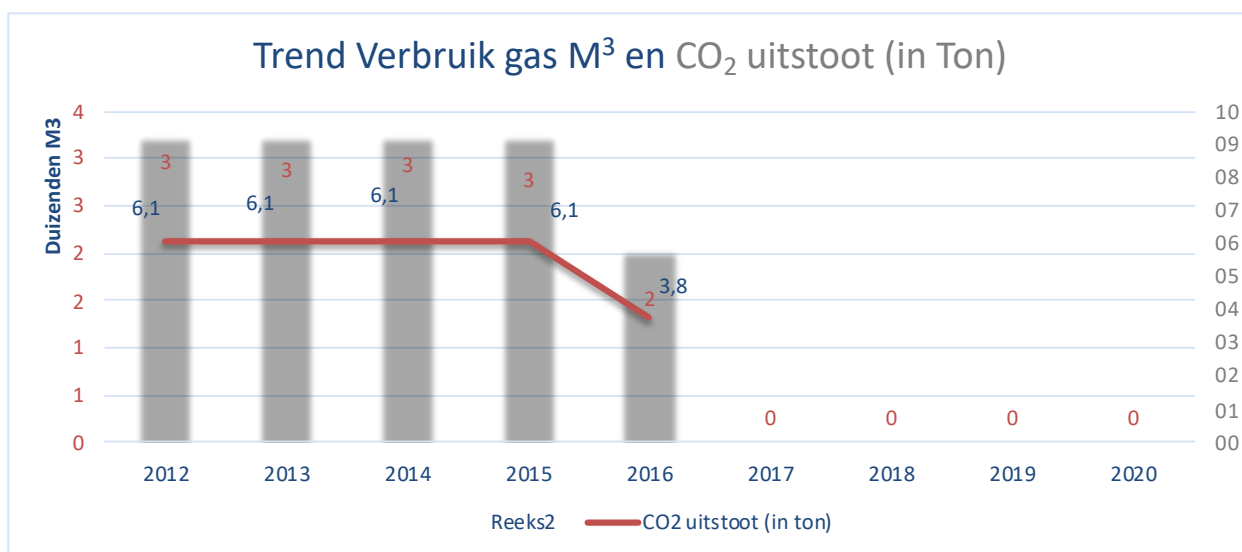
**Conclusie:**

Het elektraverbruik in 2020 is ten opzichte van 2015 sterk gedaald en t.o.v. 2017 verder gedaald naar 0. De verwachting is dat 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).



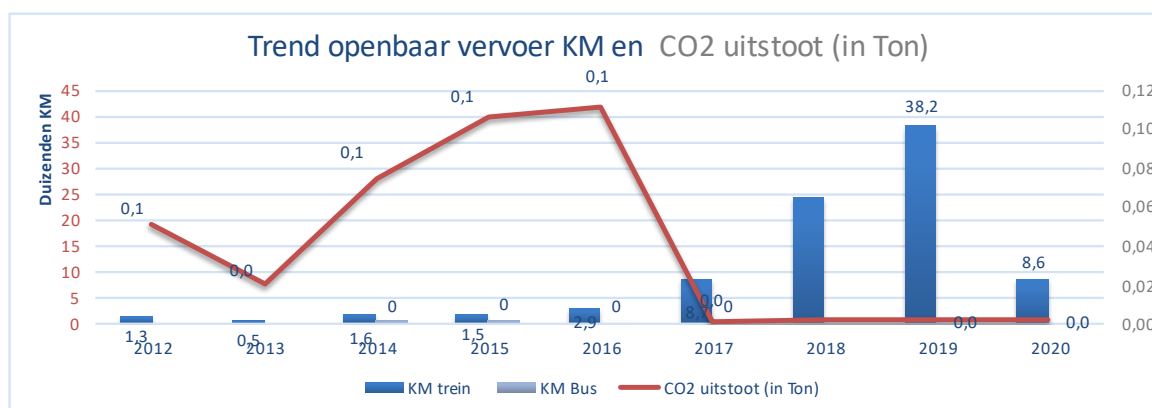


#### **Conclusie:**

Het gasverbruik in 2020 is ten opzichte van 2015 sterk gedaald en gelijk gebleven t.o.v. 2017 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 de eerste helft van 2020 is er minder gebruik gemaakt van het reizen met het openbaar vervoer. De ligging van het kantoorpand nabij het station van Breda maakt het aantrekkelijk om van het OV-gebruik te maken. Echter is het gebruik van het OV sterk gedaald vanwege het uitbreken van Corona. Veel activiteiten zijn daardoor digitaal geweest waardoor vanaf eigen locatie gewerkt kon worden.

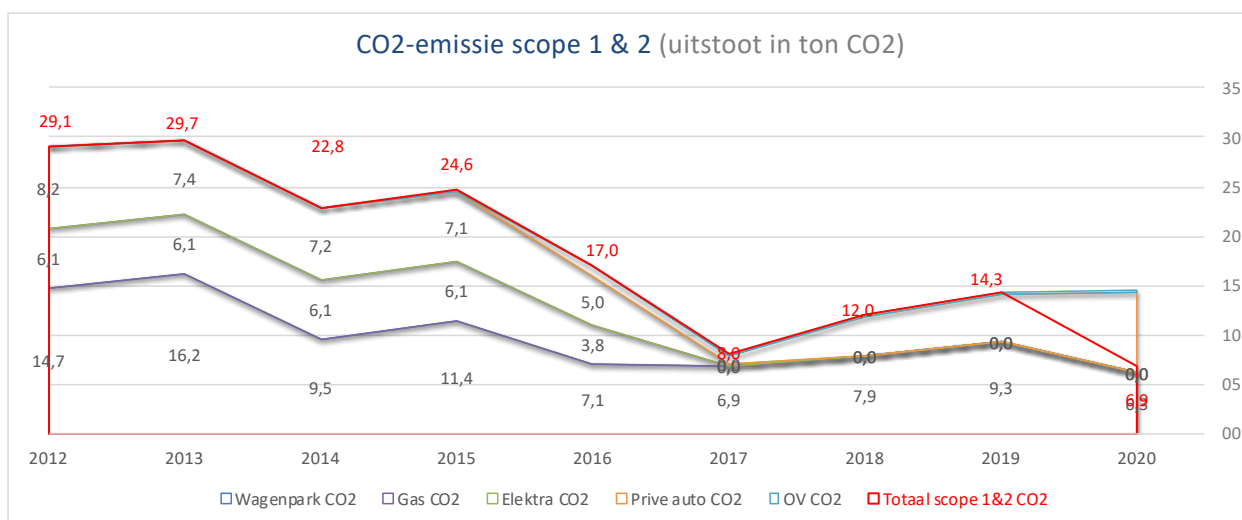
#### 8.3.6 Projecten met CO<sub>2</sub>-gerelateerd gunningsvoordeel

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 privéauto'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 wel projectbezoeken plaatsgevonden. Hiervoor is gebruik gemaakt van een hotelovernachting en zijn de werknemers samen met één auto gereden. 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

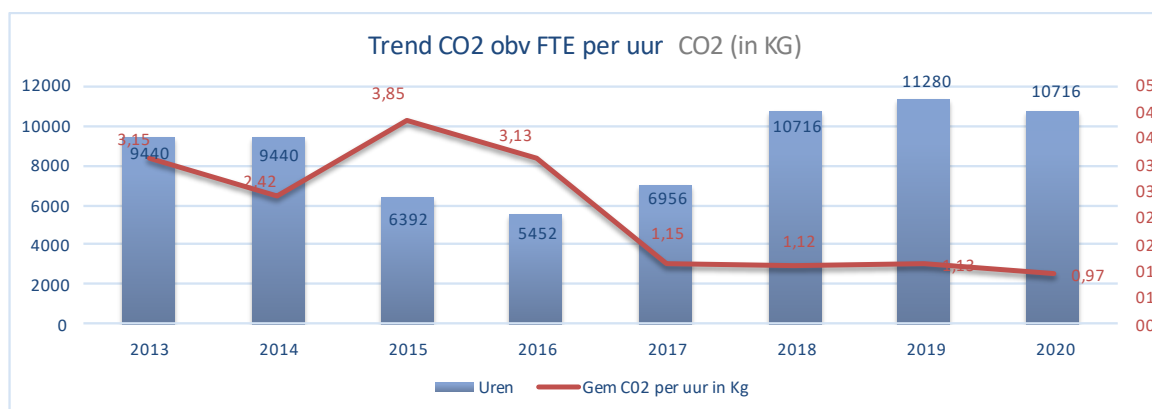
In onderstaande grafiek wordt de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in tonnen over de afgelopen jaren weergegeven:



Op het totaal van scope 1 & 2 is er in 2020 een forse reductie behaald ten opzichte van 2015 en 2016 en een stijging t.o.v. 2017. 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. De stijging in 2020 t.o.v. 2017 is toe te schrijven aan groei van personeelsbestand en daarmee een toename van het gebruik van privéauto voor zakelijke activiteiten.

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

De relatieve totale CO<sub>2</sub>-uitstoot scope 1 + 2 bedroeg 0,97 kilo per productief uur in 2020 ten opzichte van 3,85 kilo per productief uur in 2015. Dit is een besparing van 67%.



De gemiddelde uitstoot is afgenomen. Het aantal FTE is toegenomen en ook het aantal kilometers wat met privé auto gereden is. Helaas woont het technisch personeel wat bij RailTD werkt niet altijd gunstig ten opzichte van het OV om hier meer gebruik van te maken. 2020 was een jaar waarin veel meer thuisgewerkt werd maar waar andere werknemers ook vaker met de auto gingen. Dit in verband met aangepaste dienstregelingen vanwege de Covid-19 maatregelen.

### 8.4 Voortgang reductiedoelstellingen scope 1 & 2

Voortgang CO <sub>2</sub> uitstoot meerjarendoelstelling Exacte waarden							
Scope 1	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Gasverbruik	6,10	3,81	0,00	0,00	0,00	0,10	
Brandstofverbruik wagenpark	11,36	7,12	6,90	7,88	7,78	6,28	
<b>Totaal scope 1:</b>	<b>17,46</b>	<b>10,93</b>	<b>6,90</b>	<b>7,88</b>	<b>7,78</b>	<b>6,38</b>	
Scope 2	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Elektraverbruik - grijs	7,06	4,98	0,04	0,00	0,00	0,00	
Elektraverbruik - groen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Zakelijke km privéauto's	0,00	1,06	0,24	3,99	4,76	4,02	
Personenvervoer OV	0,12	0,08	0,05	0,15	0,23	0,00	
<b>Totaal scope 2:</b>	<b>7,18</b>	<b>6,12</b>	<b>0,33</b>	<b>4,14</b>	<b>4,99</b>	<b>4,02</b>	
<b>TOTAAL in Ton CO<sub>2</sub></b>	<b>24,63</b>	<b>17,04</b>	<b>7,23</b>	<b>12,02</b>	<b>12,77</b>	<b>10,40</b>	
Groen scoort onder meerjarendoelstelling, rood scoort boven doelstelling							
Voortgang CO <sub>2</sub> uitstoot meerjarendoelstelling relatieve uitstoot (nieuw 2017)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
FTE gemiddelde bezetting in jaar	3,4	2,9	3,7	5,7	6	5,7	
Productieve uren	6.392	5.452	6.956	10.716	11.280	10.716	
<b>Scope 1 - Relatieve CO<sub>2</sub> uitstoot (kilo/productief uur):</b>	<b>2,73</b>	<b>2,00</b>	<b>0,99</b>	<b>0,74</b>	<b>0,69</b>	<b>0,60</b>	
Relatieve CO <sub>2</sub> uitstoot in %:	100,0%	73,4%	36,3%	26,9%	25,3%	29,7%	
Verwachting resultaat besparing t.o.v. het basisjaar:	100,0%	90,0%	80,0%	70,0%	60,0%	50%	
<b>Scope 2 - Relatieve CO<sub>2</sub> uitstoot (kilo/productief uur):</b>	<b>1,12</b>	<b>1,12</b>	<b>0,05</b>	<b>0,39</b>	<b>0,44</b>	<b>0,38</b>	
Relatieve CO <sub>2</sub> uitstoot in %:	100,0%	99,9%	4,2%	34,4%	39,4%	33,4%	
Verwachting resultaat besparing t.o.v. het basisjaar:	100,0%	82,0%	64,0%	46,0%	28,0%	10,0%	
<b>Totale relatieve CO<sub>2</sub> uitstoot (kilo/productief uur):</b>	<b>3,85</b>	<b>3,13</b>	<b>1,04</b>	<b>1,12</b>	<b>1,13</b>	<b>0,97</b>	

## Conclusie:

RailTD lijkt niet in staat om haar meerjarendoelstelling voor scope 2 te gaan halen.

### 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.

Voortgang CO2 uitstoot meerjarendoelstelling Exacte waarden						
Scope 1	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Gasverbruik	6,10	3,81	0,00	0,00	0,00	0,10
Brandstofverbruik wagenpark	11,36	7,12	6,90	7,88	7,78	6,28
<b>Totaal scope 1:</b>	<b>17,46</b>	<b>10,93</b>	<b>6,90</b>	<b>7,88</b>	<b>7,78</b>	<b>6,38</b>
Scope 2	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Elektraverbruik - grijs	7,06	4,98	0,04	0,00	0,00	0,00
Elektraverbruik - groen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zakelijke km privéauto's	0,00	1,06	0,24	3,99	4,76	4,02
Personenvervoer OV	0,12	0,08	0,05	0,15	0,23	0,00
<b>Totaal scope 2:</b>	<b>7,18</b>	<b>6,12</b>	<b>0,33</b>	<b>4,14</b>	<b>4,99</b>	<b>4,02</b>
<b>TOTAAL in Ton CO2</b>	<b>24,63</b>	<b>17,04</b>	<b>7,23</b>	<b>12,02</b>	<b>12,77</b>	<b>10,40</b>
Groen scoort onder meerjarendoelstelling, rood scoort boven doelstelling						
Voortgang CO2 uitstoot meerjarendoelstelling relatieve uitstoot (nieuw 2017)						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
FTE gemiddelde bezetting in jaar	3,4	2,9	3,7	5,7	6	5,7
Productieve uren	6.392	5.452	6.956	10.716	11.280	10.716
<b>Scope 1 - Relatieve CO2 uitstoot (kilo/productief uur):</b>	<b>2,73</b>	<b>2,00</b>	<b>0,99</b>	<b>0,74</b>	<b>0,69</b>	<b>0,60</b>
Relatieve CO2 uitstoot in %:	100,0%	73,4%	36,3%	26,9%	25,3%	29,7%
<b>Verwachting resultaat besparing t.o.v. het basisjaar:</b>	<b>100,0%</b>	<b>90,0%</b>	<b>80,0%</b>	<b>70,0%</b>	<b>60,0%</b>	<b>50%</b>
<b>Scope 2 - Relatieve CO2 uitstoot (kilo/productief uur):</b>	<b>1,12</b>	<b>1,12</b>	<b>0,05</b>	<b>0,39</b>	<b>0,44</b>	<b>0,38</b>
Relatieve CO2 uitstoot in %:	100,0%	99,9%	4,2%	34,4%	39,4%	33,4%
<b>Verwachting resultaat besparing t.o.v. het basisjaar:</b>	<b>100,0%</b>	<b>82,0%</b>	<b>64,0%</b>	<b>46,0%</b>	<b>28,0%</b>	<b>10,0%</b>
<b>Totale relatieve CO2 uitstoot (kilo/productief uur):</b>	<b>3,85</b>	<b>3,13</b>	<b>1,04</b>	<b>1,12</b>	<b>1,13</b>	<b>0,97</b>

## Conclusie:

Nieuwe doelstelling is in 2017 geformuleerd en RailTD is overall op koers om in 2020 haar doel voor scope 1 te halen. De ambitie voor scope 2 om 90% relatieve reductie op zal door zakelijk gebruik van privéauto's i.c.m. stijgend gebruik van openbaar vervoer tezamen minder afnemen dan verwacht. De doelstelling lijkt voorsnog te ambitieus en de relatieve uitstoot lijkt te gaan stabiliseren rond de 25%. Deze informatie wordt meegenomen in de nieuw op te stellen meerjarendoelstelling voor de komende periode 2021-2023.

Voornaamste reden is de huidige groei en meer gebruik van OV op het huidige kantoor. De economische motivatie voor uitbreiding van een wagenpark daalt hierdoor en de verdere invloedssfeer op CO2 wordt daarmee beperkt.

## 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 50% op scope 2 in 2020 ten opzichte van 2015.
- Two-B engineering: 7% 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>	
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</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 CO<sub>2</sub> 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>Werken buiten kantoor</b>	<b>Bijdrage positief</b>
<b>Projecten</b>	
<b>Gebruik maken van hotelovernachtingen in plaats van naar huis rijden en de volgende</b>	<b>Bijdrage positief.</b>

<b>dag/dienst weer naar dezelfde projectlocatie.</b>	
<b>Papierverbruik verminderen door gebruik van TenderNed, clouddiensten , Wettransfer en VISI.</b>	<b>Bijdrage positief.</b>
<b>Werkbesprekingen met externe partijen op kantoor RailTD faciliteren.</b>	<b>Bijdrage positief.</b>

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

Onderwerp	Opmerking
Kantoor	
<b>Vergaderruimte verbeteren</b>	<b>Aantrekkelijkheid verhogen voor overleg met klanten op kantoor Breda</b>
<b>Mw zelf boodschappen laten doen onderweg naar kantoor</b>	<b>Geen apart transport nodig</b>
Vervoer	
Brandstofverbruik woon-werk	Verminderen door gedeeltelijke inzet van fiets en door meer gebruik van OV.
Brandstofverbruik woon-werk	Stimuleren gebruik van energiezuinige voertuigen
<b>Zakelijke kilometers</b>	<b>Door keuze kantoor bij station meer ritten per trein in plaats van per auto (zie ook business cards NS)</b>
Overig	
<b>Het nieuwe werken</b>	<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.
Deskresearch	Waar mogelijk gebruik maken van Deskresearch om brandstofverbruik in projecten te reduceren
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 faciliteren, 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 i.p.v. 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 100000 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).

### **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.

### **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:

Producten en markten:	Aandeel binnen projectenportefeuille
Engineering	70%
Uitvoeringsbegeleiding/directievoering	28%
Advies	2%
Inspectie	0%
	100%

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

### Conclusie

T.o.v. 2020 is er nog steeds veel engineering met gunningsvoordeel. In 2019 was ook de hoofd combinatie Engineering en Uitvoeringsbegeleiding.

### 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 de betreffende periode:

Top 5 - Scope 3 emissies	Q1Q2 2020	
1. Categorie: -	20	119,42 ton CO2
2. Categorie: Woon-werkverkeer		3,32 ton CO2
3. Categorie: Gebruik van verkochte producten		0,00 ton CO2
4. Categorie: -		- ton CO2
5. Categorie: -		- ton CO2

#### 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 de eerste helft van 2020 bedraagt 3.32 ton.

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



### 9.3. Voortgang reductiedoelstellingen scope 3

#### 9.3.1 Reductiedoelstelling woon-werkverkeer

De eerder geformuleerde doelstelling m.b.t. scope 3 reductie woon-werk blijkt niet realistisch. De discussies m.b.t. de uitstoot van energiezuinige auto's m.b.t. aanschaf heeft ertoe geleid dat RailTD haar doelstelling en methode van meten heeft herijkt.

Vanaf 2018 wordt de reductiedoelstelling afgezet in een gemiddelde uitstoot woonwerk per gewerkt uur in het betreffende tijdvak waarin wordt gemeten. Op deze manier zijn ook effecten van thuiswerken, samen reizen/carpoolen, stimuleringsbeleid OV, werken op locatie van de klant, gebruik van openbaar vervoer in het algemeen beter inzichtelijk.

De werkelijke uitstoot per gereden KM is daarom losgelaten en omgezet.

Doelstelling Scope 3 is om in 2020 structureel 50% minder uitstoot CO<sub>2</sub> te realiseren per gewerkt uur t.o.v. het basisjaar 2015.

Nieuwe tabel o.b.v. gemiddelde uitstoot per gewerkt uur			
Jaar	CO <sub>2</sub> ton/jaar	gemiddeld per uur	Doelstelling obv 2015
2015	6,80	1,06	nvt
2016	3,59	0,66	JA
2017	2,08	0,30	JA
2018	3,20	0,19	JA
2019	4,24	0,28	JA
2020	3,60	0,40	JA

**Conclusie:** RailTD is goed op weg de doelstellingen van 2020 te realiseren voor scope 3 woon-werk. 2020 is echter een jaar waarin veel medewerkers vanuit huis hebben gewerkt terwijl andere meer de auto hebben gepakt in verband met Covid-19. De verwachting is dat de cijfers voor de 2<sup>e</sup> helft van 2020 ook anders dan de trend zullen uitvallen. Verder is de verwachting dat door de diversificatie van de opdrachten de doelstelling ambitieus genoeg zal blijken. De eerste cijfers tonen aan dat de uitstoot op scope 3 hoger ligt. Ook het aannemen van meer personeel zal dit laten stijgen in 2020 en het jaar erop volgend.

### 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 Ketenanalyse opgezet waarvan de resultaten van 2017 tot in 2020 gemeten worden omdat de betreffende opdrachten waarvoor de ketenanalyse is opgesteld RailTD is gegund en door zal lopen tot in 2020.

Hieronder staat de voortgang kort vermeld.

Voortgang CO project Ketenanalyse van toepassing

CO <sub>2</sub> in ton	Traditioneel	Nieuw	Doel	Realisatie*
Werkverkeer	0,49	0,15	0,24	0,21
Aangekochte goederen en diensten	0,04	0,00	0,02	0,00
Kapitaal goederen	0,00	0,02	0,00	0,00
<b>Totaal</b>	<b>0,53</b>	<b>0,17</b>	<b>0,27</b>	<b>0,21</b>
	<b>Reductie:</b>	<b>68%</b>	<b>50%</b>	<b>40%</b>

<b>Op basis van reductiedoelstelling 50%</b>	<b>25,67 ton CO<sub>2</sub></b>
--	---------------------------------

### Conclusie

Op basis van deze analyse en bewezen reductiemogelijkheden past RailTD de middelen blijvend toe in haar opnames van spoordelen in Nederland. Parallel aan deze absorptie van methoden zal in 2021 met een nieuwe ketenanalyse worden gewerkt.

## 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. 2017	continu	2020
Ieder kwartaal controle bandenspanning	Bedrijfsauto's		continu	
Bijhouden verbruik en kilometerstanden per auto	Bedrijfsauto's		continu	
Stimuleren gebruik van OV	Bedrijfsauto's		continu	
<b>Scope 2</b>				
Verlichting en apparaten uit wanneer niet gebruikt	Elektraverbruik	-	continu	2018
Voortzetting 100% gebruik groene stroom door andere leverancier	Elektraverbruik	100% t.o.v. 2017	continu	2018
<b>Scope 3</b>				
Inzetten van fiets t.b.v. woon-werk verkeer	Woon-werkverkeer	Begin 2017	continu	2020
Meer gebruik van OV voor woon-werk verkeer	Woon-werkverkeer	continu	continu	2020
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	2020

## 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 Medewerkers	Werkoverleg Aanschaf hulpmiddelen en tijd om controles uit te laten voeren	Gereden km, brandstofverbruik
Ieder kwartaal controle bandenspanning Bijhouden verbruik en kilometerstanden per auto	Medewerkers	Tijd om registratiesysteem bij te houden, tankpas aanvragen	Brandstofverbruik Verbruiken per auto
Stimuleren gebruik van OV	Directie	Werkoverleg	Gereden km, brandstofverbruik
<b>Scope 2</b>			
Verlichting en apparaten uit wanneer niet gebruikt	Medewerkers Directie	Bewustwording Tijd mogelijk geld i.v.m. hogere energiekosten	Aantal kWh verbruik
Overstap naar 100% groene stroom in 2017			Aantal kWh grijze stroom
<b>Scope 3</b>			
Inzetten van fiets t.b.v. woon-werk verkeer	Directie	Aanschaf fiets Bewustwording, eventueel regelen van	Gereden km, brandstofverbruik
Meer gebruik OV voor woon-werk verkeer	Medewerkers	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></p>	

<p>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 2020.

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

RailTD maakt het benodigde budget vrij voor de initiatieven waaraan 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).