

# VolkerRail



DUS  
DUURZAAM

## CO<sub>2</sub> voortgangsverslag H2 2018

VolkerRail (Holding)

1 juli 2018 t/m 31 december 2018

# Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
2. Basisgegevens	3
2.1. Beschrijving van de organisatie	3
2.2. Verantwoordelijken	3
2.3. Basisjaar	3
2.4. Rapportageperiode	3
2.5. Verificatie	3
3. Afbakening	4
3.1. Organisatiegrenzen	4
3.2. Wijziging organisatie	4
4. Berekeningsmethodiek	5
4.1. Actuele berekeningsmethodiek en conversiefactoren	5
4.2. Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel	5
4.3. Wijzigingen berekeningsmethodiek	5
4.4. Herberekening basisjaar & historische gegevens	5
4.5. Uitsluitingen	5
4.6. Opname van CO2	5
4.7. Biomassa	5
5. Analyse van de voortgang	6
5.1. CO2 voetafdruk basisjaar scope 1 & 2	6
5.2. CO2 voetafdruk rapportage periode	6
5.2.1. Verdeling omzet nieuwe projecten met gunningsvoordeel H2 2018	7
5.2.2. Verdeling uitstoot naar Scope	7
5.3. Trends	9
5.3.1. CO2 footprint per semester	9
5.3.2. CO2-footprint per semester m.b.t. auto's en materieel	9
5.4. Voortgang op reductiedoelstellingen	10
5.4.1. CO2-uitstoot per semester t.o.v. de doelstelling	10
5.5. Scope 3	11
5.5.1. Duurzaam spoorstaafonderhoud	11
5.5.2. Duurzaam materieeltransport	11
5.5.3. Duurzaam inkopen	12

# 1. Inleiding

Als onderdeel van haar implementatie van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder rapporteert VolkerRail elk half jaar over haar CO<sub>2</sub>-uitstoot, maatregelen en voortgang op de reductiedoelstellingen.

Deze periodieke rapportage beschrijft de volgende aspecten:

- Een analyse van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van H2 2018
- De voortgang op reductiedoelstellingen door analyse van trends
- Eventuele wijzigingen in de berekeningsmethode

Het opstellen van de Periodieke rapportage is onderdeel van de stuurcyclus binnen het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder is ingevoerd. Deze stuurcyclus staat beschreven in het Kwaliteitsmanagementplan.

Deze periodieke rapportage beschrijft alle zaken zoals beschreven in §7.3 uit de ISO 14064-1.

## 2. Basisgegevens

### 2.1. Beschrijving van de organisatie

VolkerRail is een spooraanwerner. De helft van de werkzaamheden heeft betrekking op onderhoud, de andere helft op aanleg van nieuw spoor. In de loop der jaren heeft VolkerRail ook andere activiteiten op infrastructureel gebied ontwikkeld. Momenteel richt het werk van VolkerRail zich grofweg op de volgende onderwerpen:

- Spoor
- Industrie
- Water
- Speciale projecten
- Kunstwerken

### 2.2. Verantwoordelijken

- Directievertegenwoordiger: Jan Vos
- Energiemanager: Wilma Meijerink

### 2.3. Basisjaar

Het basisjaar is 2015.

### 2.4. Rapportageperiode

1 juli 2018 t/m 31 december 2018

### 2.5. Verificatie

De laatste verificatie door de auditor van de CO<sub>2</sub>-footprint heeft in 2016 plaatsgevonden. Zie:

[https://www.volkerrail.nl/dynamics/modules/SFIL0200/view.php?fil\\_Id=6610](https://www.volkerrail.nl/dynamics/modules/SFIL0200/view.php?fil_Id=6610)

# 3. Afbakening

## 3.1. Organisatiegrenzen

De organisatorische grenzen van VolkerRail voor de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder zijn vastgesteld op basis van operational control. dit betekent dat deelnemingen binnen de grenzen van VolkerRail worden gerekend, indien VolkerRail daarin overwegende invloed uitoefent. Hiervoor wordt dezelfde redenatie gebruikt als die voor de financiële verslaglegging. Volgens deze denklijn zijn de organisatorische grenzen van VolkerRail BV met haar afdelingen:

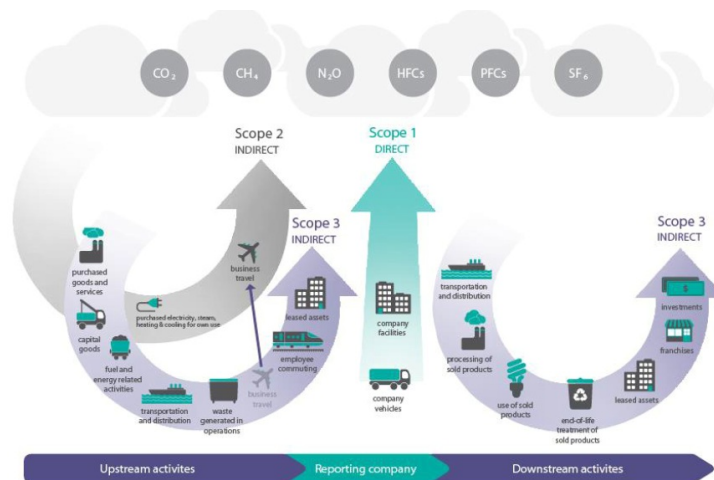
- Integrale Projecten
- Speciale Projecten
- Services Oost en West
- Materieel & Logistiek
- Stafafdelingen

De CO<sub>2</sub>-footprint van VolkerRail omvat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van deze bedrijfsonderdelen.

## 3.2. Wijziging organisatie

Bij het bepalen van de operationele grenzen wordt onderscheid gemaakt tussen Scope 1,2 & 3 categoriën. In de scope indeling van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder houdt dit het volgende in:

- Scope 1 is alle directe CO<sub>2</sub>-uitstoot van het bedrijf.
- Scope 2 is alle indirecte CO<sub>2</sub>-uitstoot die direct te beïnvloeden is, namelijk uitstoot door electriciteit, vlieguren en zakelijke kilometers met privé-auto's.
- Scope 3 is alle overige indirecte uitstoot.



Als onderdeel van het energiemanagementsysteem wordt een Energiebeoordeling actueel gehouden dat de energiegebruikers binnen de organisatie beschrijft en een overzicht geeft van de emissiebronnen. Als er binnen de organisatie door veranderde organisatiegrenzen of de aankoop van nieuwe kapitale goederen sprake is van nieuwe emissiestromen dan worden de Energiebeoordeling en de emissie-inventaris aangepast.

De actuele emissiestromen binnen de operationele grenzen zijn:

- Scope 1:
  - Verwarming kantoor
  - Brandstofverbruik wagenpark (leaseauto's en bedrijfswagens)
  - Brandstofverbruik materieel
- Scope 2:
  - Elektriciteit kantoor
  - Gedeclareerde zakelijke kilometers privé-auto's
  - Vliegkilometers

## 4. Berekeningsmethodiek

Het opstellen van de Periodieke rapportage is onderdeel van het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder is ingevoerd. Om deze reden is het meest recente Handboek CO<sub>2</sub>-prestatieladder zoals uitgegeven door de Stichting Klimaatneutraal Aanbesteden & Ondernemen (SKAO) leidend binnen de berekeningsmethodiek.

### 4.1. Actuele berekeningsmethodiek en conversiefactoren

Deze periodieke rapportage is tot stand gekomen op basis van het reglement van de CO<sub>2</sub>-prestatieladder conform handboek 3.0 zoals gepubliceerd in juni 2015 door SKAO.

De emissiefactoren conform het handboek 3.0 zijn geldig m.i.v. 1 januari 2015. De emissiefactoren zijn vastgesteld op basis van de website CO<sub>2</sub>emissiefactoren.nl, waarbij de wijzigingslijst van SKAO als leidend wordt beschouwd.

### 4.2. Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel

Er is één nieuw project met gunningvoordeel. De uitstoot per project wordt bepaald aan de hand van een verdeelsleutel.

### 4.3. Wijzigingen berekeningsmethodiek

Er zijn geen wijzigingen in H2 2018

### 4.4. Herberekening basisjaar & historische gegevens

Er heeft geen herberekening plaatsgevonden.

### 4.5. Uitsluitingen

CO<sub>2</sub>-emissies voortkomend uit airconditioning worden niet meegenomen binnen de CO<sub>2</sub>-rapportage, omdat deze met <1% verwaarloosbaar zijn ten opzichte van de andere emissiestromen.

Er zijn geen overige uitsluitingen.

### 4.6. Opname van CO<sub>2</sub>

Er heeft in de afgelopen periode geen opname van CO<sub>2</sub> plaatsgevonden binnen de bedrijfsactiviteiten.

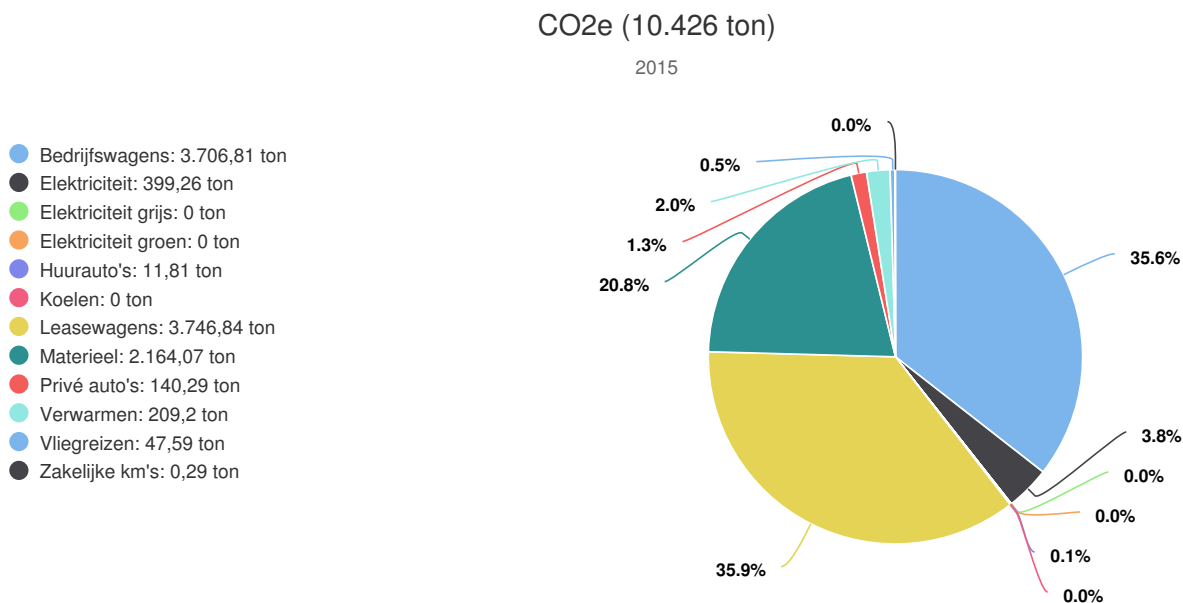
### 4.7. Biomassa

Er is in de afgelopen periode geen gebruik gemaakt van biomassaverbranding.

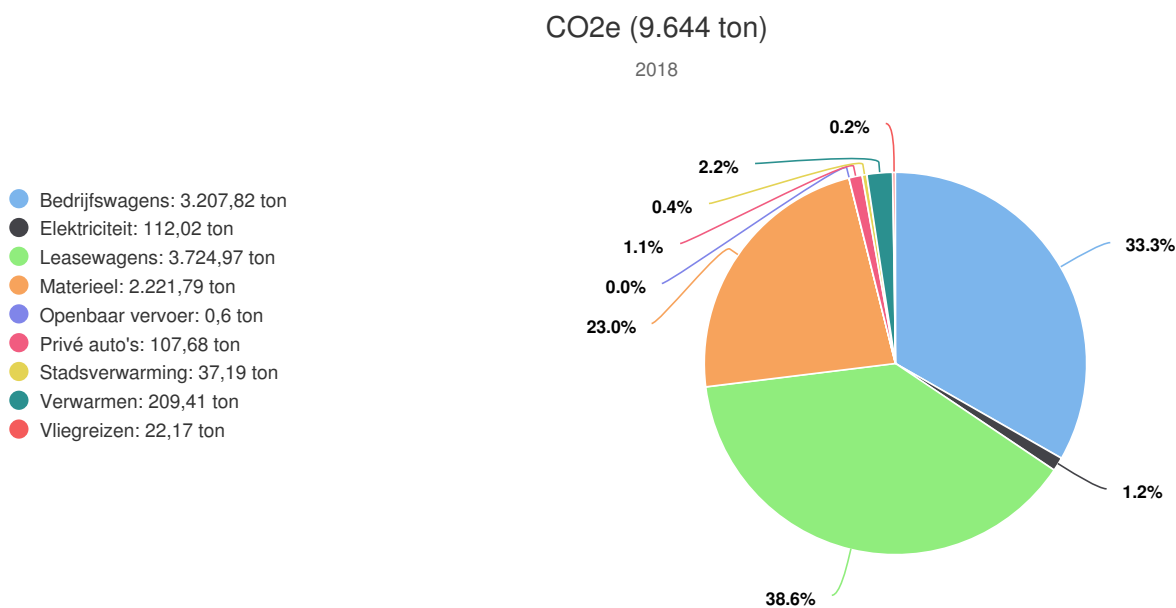
## 5. Analyse van de voortgang

Onderstaand wordt de ontwikkeling van de emissie over de tijd weergegeven.

### 5.1. CO<sub>2</sub> voetafdruk basisjaar scope 1 & 2



### 5.2. CO<sub>2</sub> voetafdruk rapportage periode



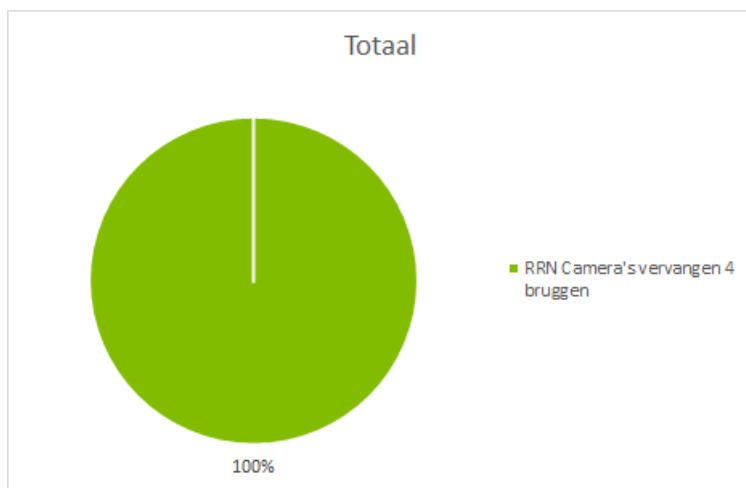
CO <sub>2</sub> e (ton)	S1 2018	S2 2018
Bedrijfswagens	1.689,64	1.518,18
Elektriciteit	56,01	56,01
Leasewagens	1.689,38	2.035,59
Materieel	928,09	1.293,7
Openbaar vervoer	0,02	0,58
Privé auto's	50,69	56,99
Stadsverwarming	25,96	11,23

CO2e (ton)	S1 2018	S2 2018
Verwarmen	128,67	80,74
Vliegreizen	22,17	0
Totaal	4.590,63	5.053,03

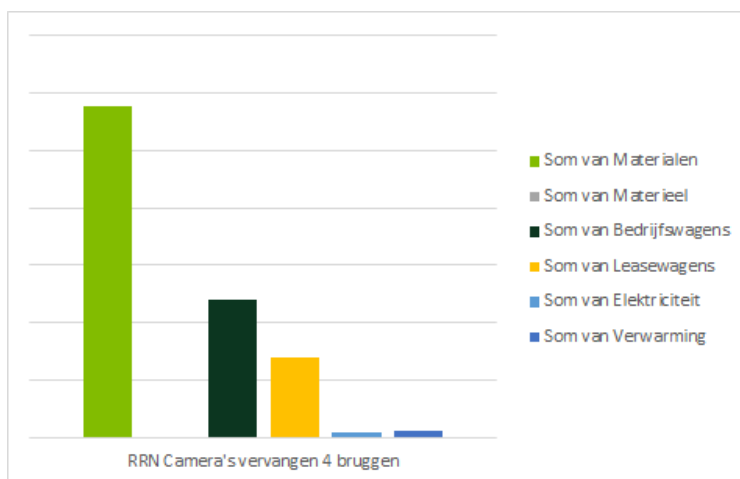
Deze uitstoot wordt vooral veroorzaakt door bedrijfswagens, het leasewagenpark en het materieel. Het elektriciteitsverbruik, de privé auto's en het gasverbruik hebben een kleine invloed op de totale footprint.

### 5.2.1. Verdeling omzet nieuwe projecten met gunningsvoordeel H2 2018

In de tweede helft van 2018 was een nieuw project met gunningsvoordeel.

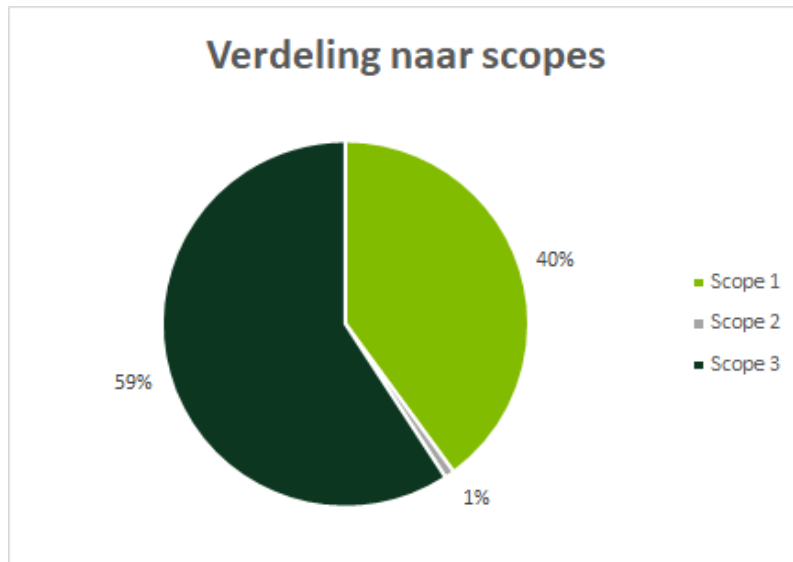


Zoals uit onderstaande grafiek blijkt is voor dit project de grootste uitstoot toe te schrijven aan achtereenvolgens het materiaal, de verbruikte brandstof van de bedrijfswagens en leasewagens.

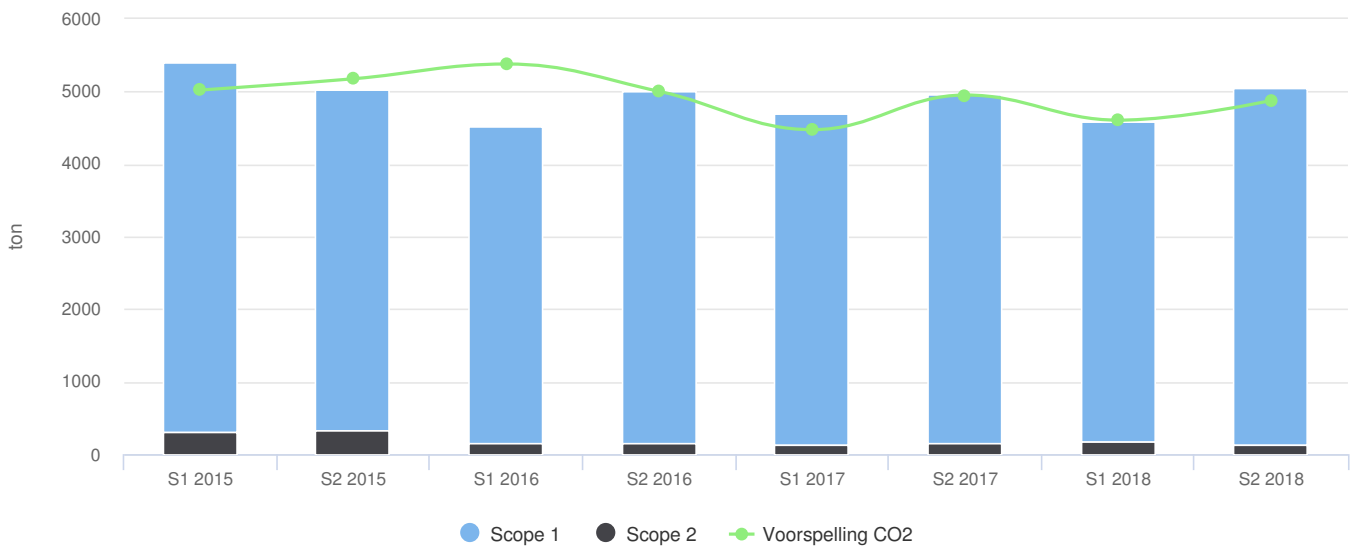


### 5.2.2. Verdeling uitstoot naar Scope

Als alleen naar Scope 1 en 2 uitstoot wordt gekeken is zichtbaar dat het grootste gedeelte van de uitstoot Scope1 uitstoot is. De scope 2 uitstoot heeft een relatief klein aandeel.



CO2e

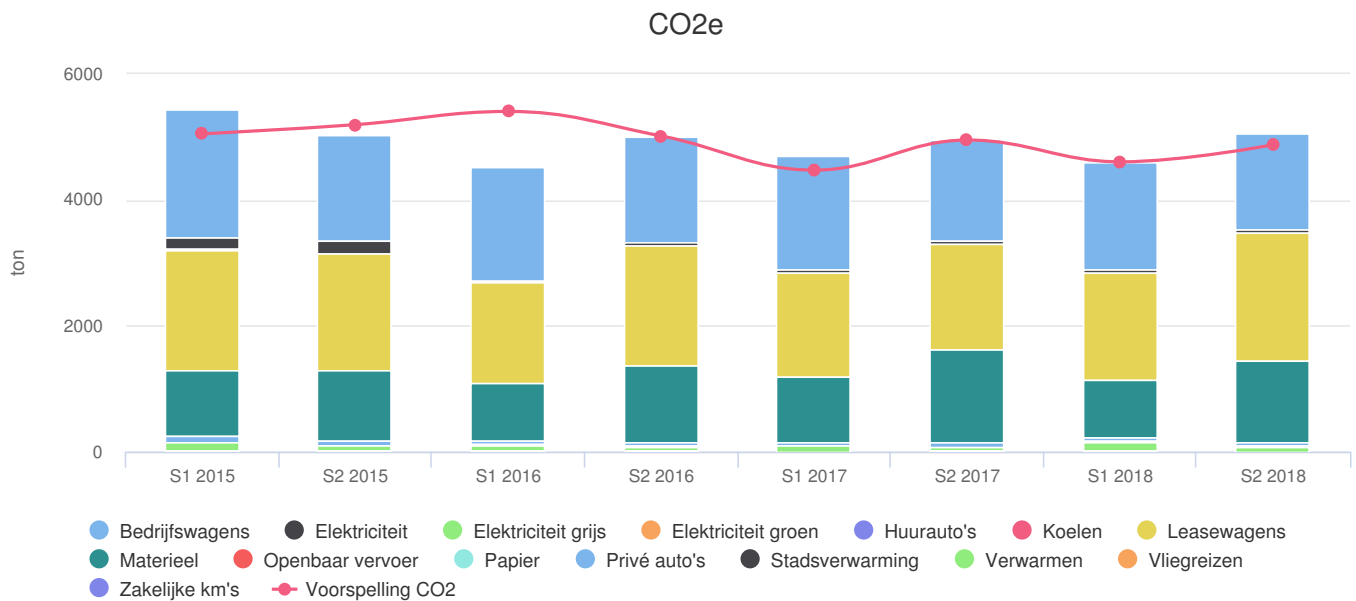


CO2e (ton)	S1 2015	S2 2015	S1 2016	S2 2016	S1 2017	S2 2017	S1 2018	S2 2018
Scope 1	5.083,12	4.703,08	4.360,41	4.847,39	4.555,65	4.815,28	4.417,01	4.915,19
Scope 2	319,51	320,43	160,05	149,83	137,84	148	173,62	137,84
<b>Totaal</b>	<b>5.402,63</b>	<b>5.023,52</b>	<b>4.520,46</b>	<b>4.997,22</b>	<b>4.693,49</b>	<b>4.963,28</b>	<b>4.590,63</b>	<b>5.053,03</b>



## 5.3. Trends

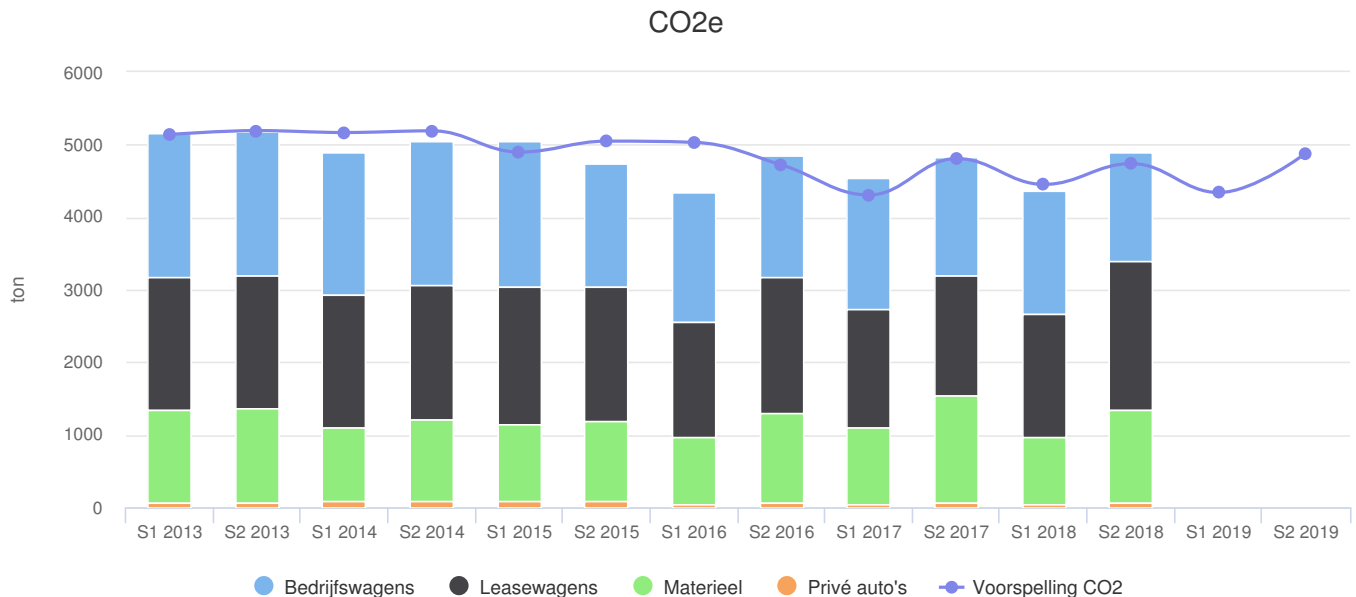
### 5.3.1. CO2 footprint per semester



Ten opzichte van de tweede helft van 2015 heeft VolkerRail in de tweede helft van 2018 een geringe plus geboekt in haar CO2-uitstoot (+0,3%) Ten opzichte van de tweede helft van 2017 is die uitstoot verhoogd naar circa 1,8% CO2-uitstoot.

Over heel 2018 heeft VolkerRail ten opzichte van 2015 ongeveer 8% CO2-uitstoot gereduceerd. In vergelijking met 2017 kan gesteld worden dat de uitstoot met ongeveer -0,1% gereduceerd is.

### 5.3.2. CO2-footprint per semester m.b.t. auto's en materieel



Uit bovenstaande grafiek valt op dat de uitstoot voor bedrijfswagens in absolute zin is gedaald. Ten opzichte van 2017 is een daling van 6% gerealiseerd en ten opzichte van 2015 bijna 10%.

De uitstoot van de leasewagens is in 2018 toegenomen. Ten opzichte van 2017 heeft een stijging van ongeveer 12% plaatsgevonden en in vergelijking met 2015 ongeveer 1%.

Naast voornoemde daling en stijging is de uitstoot van ons materieel in 2018 gereduceerd met 12% ten opzichte van 2017. In vergelijking met 2015 is een stijging waar te nemen van 2,5%.

## 5.4. Voortgang op reductiedoelstellingen

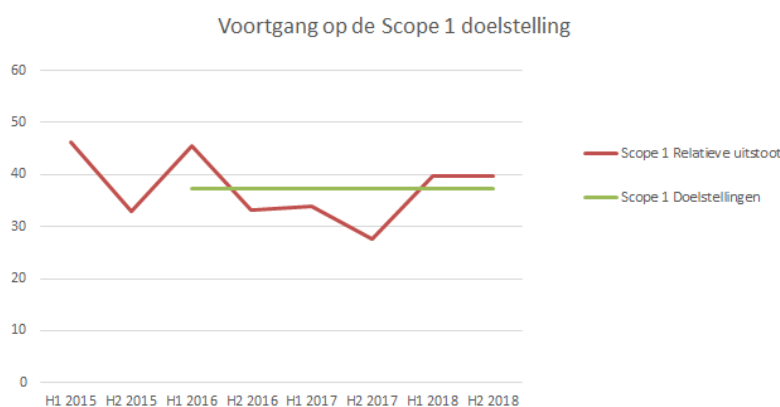
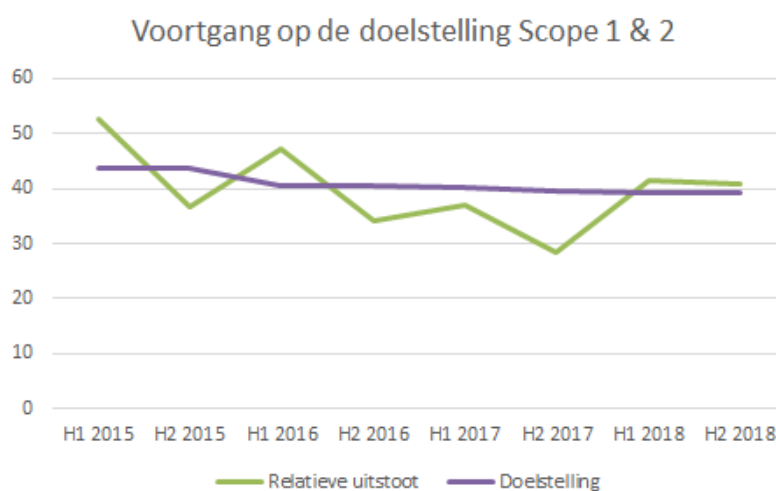
De doelstelling van VolkerRail is 9% CO<sub>2</sub>-reductie per € omzet in 2018 ten opzichte van 2015.

Deze reductie is als volgt verdeeld over Scope 1 en 2:

- Scope 1: 3,3% CO<sub>2</sub>-reductie per € omzet in 2018 ten opzichte van 2015
- Scope 2: 74% CO<sub>2</sub>-reductie per € omzet in 2018 ten opzichte van 2015

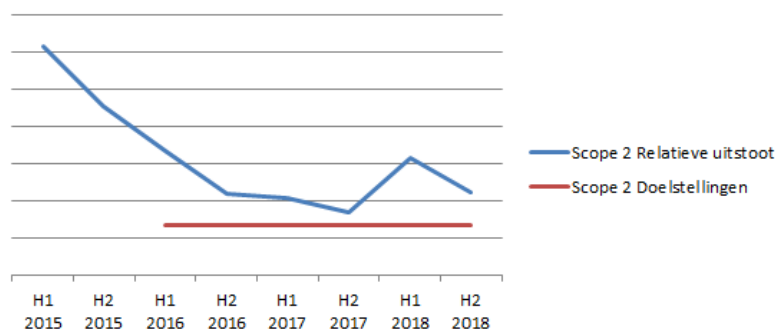
### 5.4.1. CO<sub>2</sub>-uitstoot per semester t.o.v. de doelstelling

De doelstelling van VolkerRail is 9% reductie van de relatieve uitstoot in 2018 ten opzichte van 2015. In H2 2018 heeft VolkerRail haar doelstellingen niet gehaald.



De relatieve uitstoot voor Scope 2 lag in 2017 bijna op het niveau van de doelstelling voor 2018. Deze lijn in de eerste helft van 2018 niet doorgezet. Deze toename is mogelijk toe te schrijven aan de categorieën Stadsverwarming, Openbaar Vervoer en meer elektrificatie. Na een stijging in de eerste helft van 2018 heeft VolkerRail in de tweede helft van 2018 haar uitstoot wel weten te reduceren. Desondanks heeft dit niet geleid tot het behalen van de doelstellingen.

## Voortgang op de Scope 2 doelstelling



## 5.5. Scope 3

Op basis van de meest materiële emissies zijn twee ketenanalyses geselecteerd:

- Duurzaam spoorstaafonderhoud
- Duurzaam materieeltransport

Daarnaast is een duurzame inkoopstrategie opgezet. Voor elk van de ketenanalyses en de inkoopstrategie zijn Scope 3 reductiedoelstellingen opgesteld. In deze voortgangsrapportage wordt gerapporteerd over de voortgang op deze Scope 3 doelstellingen.

### 5.5.1. Duurzaam spoorstaafonderhoud

Bij het duurzaam spoorstaafonderhoud worden spoorstaven indien mogelijk gefreesd om de levensduur te verlengen. Dit levert een uitstootbesparing ten opzichte van het vervangen van spoorstaven.

De reductiedoelstelling voor het duurzaam spoorstaafonderhoud is:

In 2020 de Scope 3 CO<sub>2</sub>-uitstoot van de onderhouden spoorstaven verminderen met 5.000 ton CO<sub>2</sub> ten opzichte van het basisjaar 2016.

In 2017 is een stakeholdersdialoog georganiseerd met als onderwerp de verdere uitrol van innovaties zoals duurzaam spoorstaafonderhoud. door in dialoog te gaan met opdrachtgevers, kennis- en ketenpartners hoopt VolkerRail barrières voor verdere toepassing van deze innovatie weg te nemen.

In 2018 zijn vooruitgangen geboekt in de ontwikkeling waaronder het inventariseren en uitrollen van verbeteringen in het meetproces.

In tegenstelling tot 2017 is in 2018 niet gekozen voor de freesmethode. Het behalen van de reductiedoelstelling voor deze freesmethode komt hiermee in gevaar. Alle geplande freescampagnes voor 2018 zijn doorgeschoven naar 2019.

### 5.5.2. Duurzaam materieeltransport

door het slim toepassen van een transportdepot in de regio Twente heeft VolkerRail in 2018 veel transport kunnen voorkomen in deze regio. In de ketenanalyse is onderzocht hoeveel CO<sub>2</sub>-uitstoot er door toepassing van dergelijke slimme transportoplossingen kan worden bespaard, en welke kansen er zijn om deze werkwijze verder uit te rollen over andere regio's en projecten.

Op basis van de ketenanalyse is de volgende doelstelling geformuleerd:

In 2020 vindt de toepassing van de geoptimaliseerde transportmethode in minimaal 1 onderhoudscontract per jaar. Dit leidt tot een, op basis van de ketenanalyse, geschatte CO<sub>2</sub>-uitstoot reductie van 49% of 100 ton CO<sub>2</sub> per jaar.

In de tweede helft van 2018 zijn onder andere de volgende acties in gang gezet of gecontinueerd om deze doelstelling te realiseren:

- Onderzoek naar verdere uitrol bij andere regio's en projecten
- Intensivering gesprekken met ketenpartners over beschikbaar stellen data
- Verzameling kwantitatieve data voor een update van de ketenanalyse in de eerste helft van 2019.

### 5.5.3. Duurzaam inkopen

In het kader van de reductiestrategie duurzaam inkopen zijn twee doelstellingen voor 2020 vastgesteld:

1. kwalitatieve eisen worden onderdeel van het inkoopproces
2. met elk van de strategisch belangrijkste leveranciers worden concrete afspraken gemaakt die bijdragen aan de reductie van materiële Scope 3 emissies van VolkerRail

In de tweede helft zijn de navolgende acties, reeds ingezet in H1 2018 gecontinueerd waaronder:

- met ketenpartners afspraken gemaakt over het reduceren van transport/logistieke stromen met minimaal 10%
- met (bedrijfs)kledingleverancier gesprekken gevoerd over hergebruik, recycling en dergelijke
- bestelgedrag van de individuele medewerker forecasten en daarmee logistieke stromen reduceren door het toewerken naar bulkleveringen
- aanbieden overnachtingsfaciliteit bij projecten met een enkele reisafstand van 175 kilometer
- doorontwikkeling dashboard print- en scangedrag van medewerkers.