

VolkerRail



DUS
DUURZAAM

CO₂ voortgangverslag

VolkerRail Nederland B.V.

1 juli 2019 t/m 31 december 2019

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
2. Basisgegevens	4
2.1. Beschrijving van de organisatie	4
2.2. Verantwoordelijken	4
2.3. Basisjaar	4
2.4. Rapportageperiode	4
2.5. Verificatie	4
3. Afbakening	5
3.1. Organisatiegrenzen	5
3.2. Wijziging organisatie	5
3.3. CO2 gunningsprojecten	6
4. Berekeningsmethodiek	7
4.1. Actuele berekeningsmethodiek en conversiefactoren	7
4.2. Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel	7
4.3. Wijzigingen berekeningsmethodiek	7
4.4. Herberekening basisjaar & historische gegevens	7
4.5. Uitsluitingen	7
4.6. Opname van CO2	7
4.7. Biomassa	7
5. Analyse van de voortgang	8
5.1. CO2 voetafdruk basisjaar scope 1 & 2	8
5.2. CO2 voetafdruk rapportage periode	8
5.2.1. Verdeling omzet nieuwe projecten met gunningsvoordeel H2 2019	9
5.2.2. Verdeling uitstoot naar Scope	9
5.3. Trends	11
5.3.1. Trend over de jaren per categorie	11
5.3.2. CO2-footprint per semester m.b.t. auto's en materieel	11
5.4. Voortgang op reductiedoelstellingen	11
5.4.1. CO2-uitstoot per semester t.o.v. de doelstelling	12
5.4.2. CO2-uitstoot Scope 1 & 2 per semester t.o.v. doelstelling	12
5.5. Scope 3	13
5.5.1. Duurzaam spoorstaafonderhoud	13
5.5.2. Duurzaam materieeltransport	13
5.5.3. Duurzame inkoopstrategie	14
5.5.4. Hergebruik dwarsliggers en wisseldelen	14

1. Inleiding

Als onderdeel van haar implementatie van de CO₂-Prestatieladder rapporteert VolkerRail elk half jaar over haar CO₂-uitstoot, maatregelen en voortgang op de reductiedoelstellingen.

Deze periodieke rapportage beschrijft de volgende aspecten:

- Een analyse van de CO₂-uitstoot van H1 2019
- 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 CO₂-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 spooraanemer. 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 : Halbe Zijlstra
- Energiemanager : Wilma Meijerink

2.3. Basisjaar

Het basisjaar is 2017

2.4. Rapportageperiode

1 juli 2019 t/m 31 december 2019

2.5. Verificatie

De laatste verificatie door de auditor van de CO₂-footprint heeft voor het laatst in 2016 plaatsgevonden. Omdat VolkerRail haar footprint van het bedrijf en haar projecten met gunningsvoordeel actueel heeft, hebben wij besloten de CO₂-footprint niet meer te laten verifiëren.

De verificatie uit 2016 is te vinden op : https://www.volkerrail.nl/dynamics/modules/SFIL0200/view.php?fil_Id=6610

3. Afbakening

3.1. Organisatiegrenzen

De organisatorische grenzen van VolkerRail voor de CO₂-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:

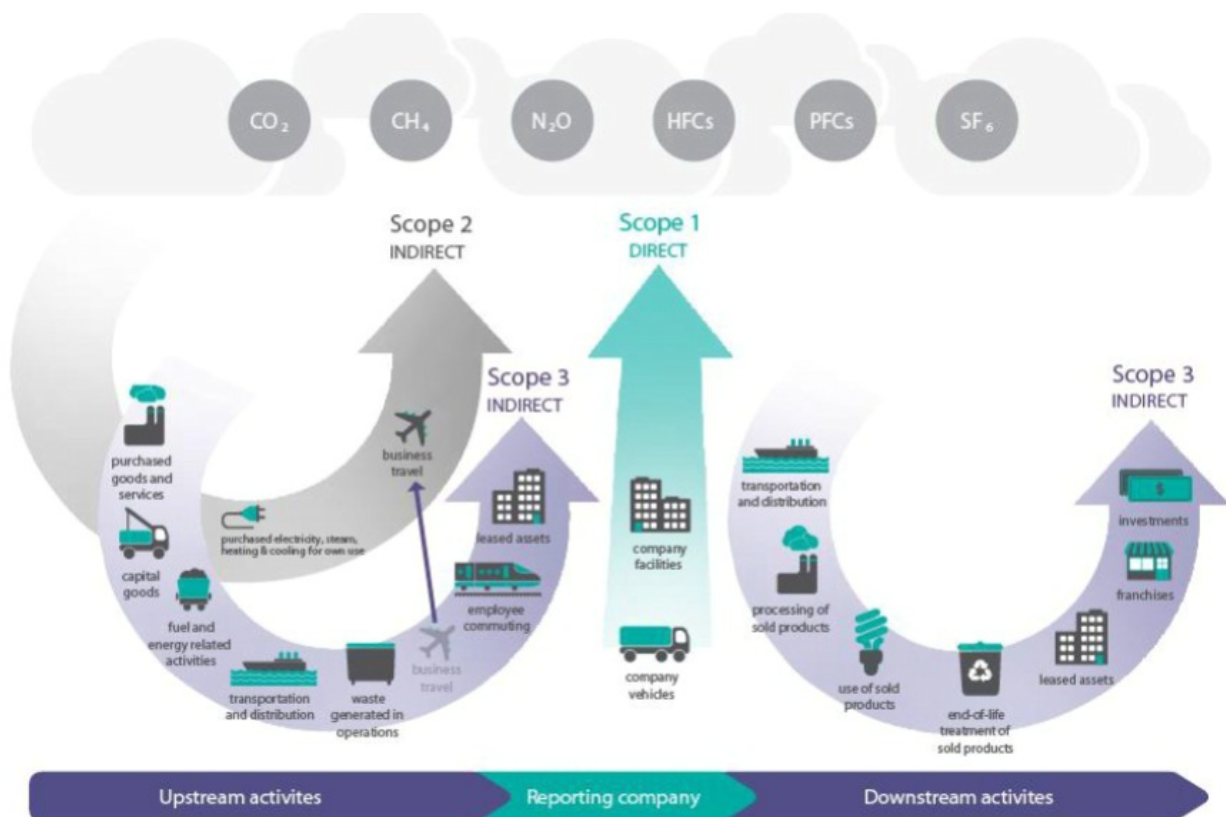
- Integrale Projecten
- Speciale Projecten
- Services Oost en West
- Materieel & Logistiek
- Stafafdelingen

De CO₂-footprint van VolkerRail omvat de CO₂-uitstoot van deze bedrijfsonderdelen.

3.2. Wijziging organisatie

Bij het bepalen van de operationele grenzen wordt onderscheid gemaakt tussen Scope 1, 2 & 3 categorieën. In de scope indeling van de CO₂-Prestatieladder houdt dit het volgende in:

- Scope 1 is alle directe CO₂-uitstoot van het bedrijf
- Scope 2 is alle indirecte CO₂-uitstoot die direct te beïnvloeden is, namelijk uitstoot door elektriciteit, vliegreizen en zakelijke kilometers met privéauto's
- Scope 3 is alle overige indirect 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 privéauto's
 - Vliegkilometer

3.3. CO₂ gunningsprojecten

Er zijn 8 nieuwe projecten met gunningsvoordeel. De uitstoot per project wordt bepaald aan de hand van een verdeelsleutel.

PR119012 BBV wsl 1231 Woerden

PR119013 BBV Kennemerland 2020

PR119017 BBV Limburg 2020

PR119019 Voorber spoorwerk empl Westhaven

PR119029 BBV Havenspoorlijn 2020

PR119032 BBV C1 Zwd IJsselmonde 2020

PR219073 Verlichting stations ZD19

PR219074 Amersfoort - ontmatelen VL-post

4. Berekeningsmethodiek

Het opstellen van deze rapportage is onderdeel van het Energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO₂-Prestatieladder is ingevoerd. Om deze reden is het meest recente Handboek CO₂-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 CO₂-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 CO2emissiefactoren.nl, waarbij de wijzigingslijst van SKAO als leidend wordt beschouwd.

4.2. Berekening / allocatie van emissies binnen projecten met gunningvoordeel

Er zijn 8 nieuwe projecten met gunningvoordeel. De uitstoot per project wordt bepaald aan de hand van een verdeelsleutel.

4.3. Wijzigingen berekeningsmethodiek

Er zijn geen wijzigingen in H2 2019

4.4. Herberekening basisjaar & historische gegevens

Er heeft geen herberekening plaatsgevonden.

4.5. Uitsluitingen

CO₂-emissies voortkomend uit airconditioning worden niet meegenomen binnen de CO₂-rapportage omdat deze met <1% verwaarloosbaar zijn ten opzichte van de andere emissiestromen.

Er zijn geen overige uitsluitingen.

4.6. Opname van CO₂

Er heeft in de afgelopen periode geen opnamen van CO₂-plaatsgevonden binnen de bedrijfsactiviteiten.

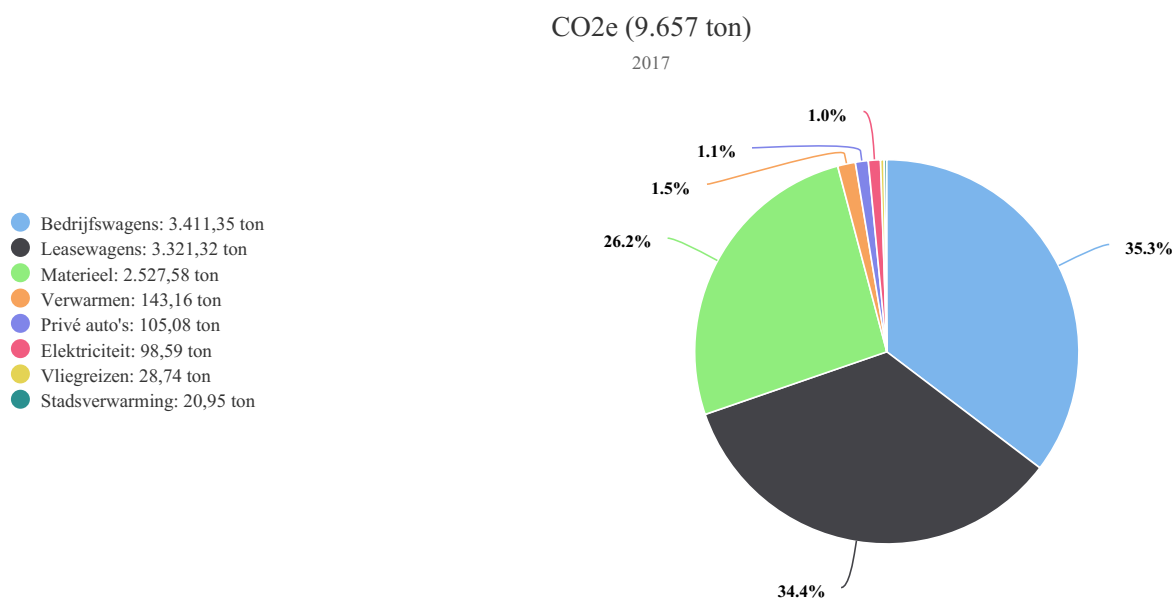
4.7. Biomassa

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

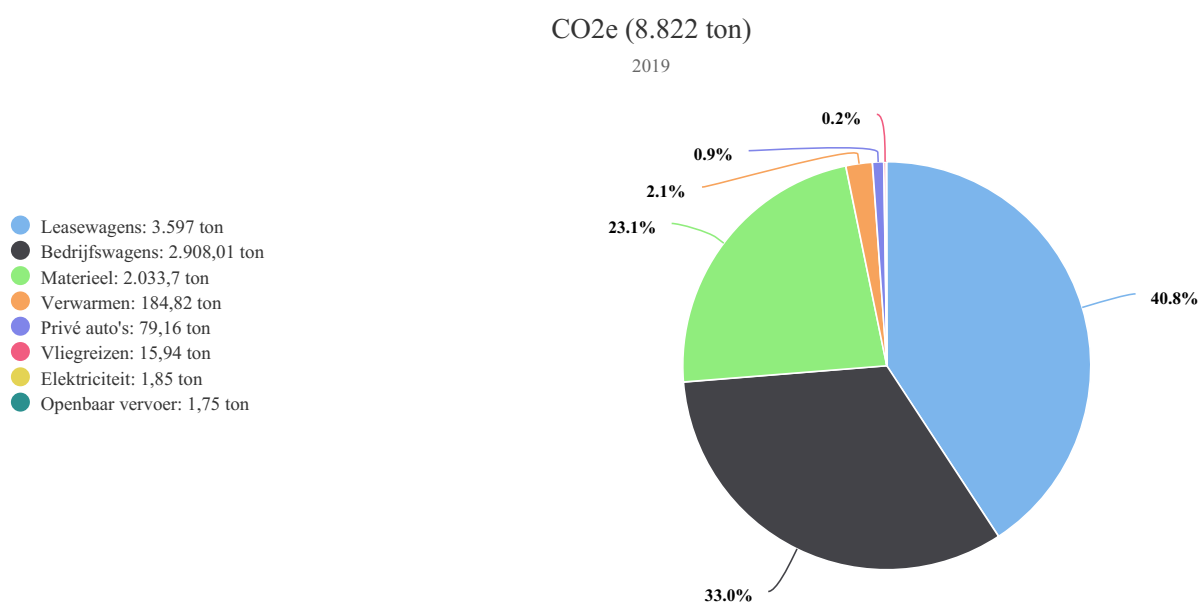
5. Analyse van de voortgang

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

5.1. CO₂ voetafdruk basisjaar scope 1 & 2



5.2. CO₂ voetafdruk rapportage periode



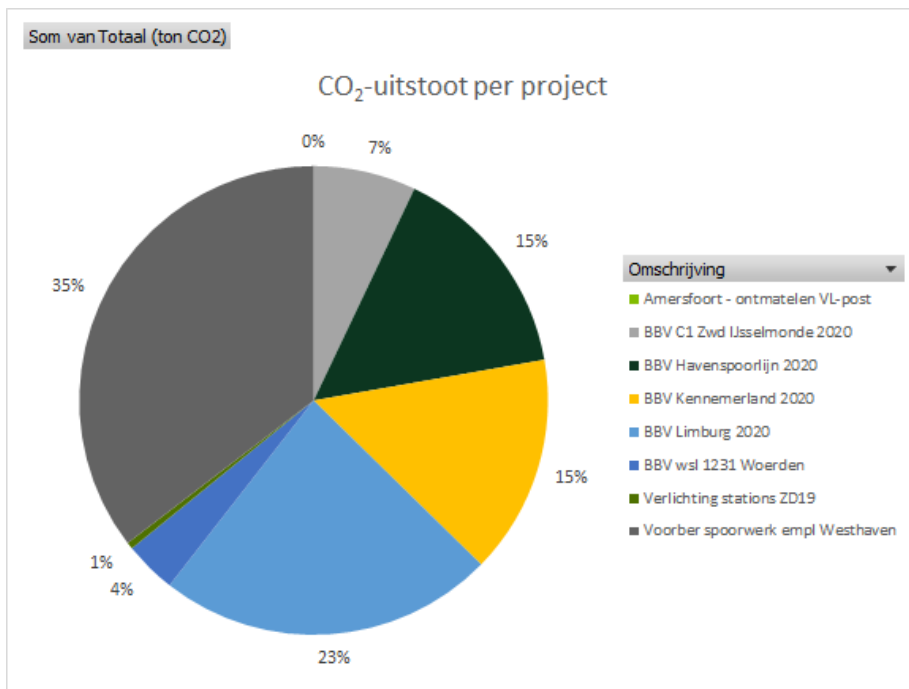
CO ₂ e (ton)	S1 2019	S2 2019
Leasewagens	1.819,2	1.777,8
Bedrijfswagens	1.510,83	1.397,17
Materieel	765,54	1.268,16
Verwarmen	120,11	64,71
Privé auto's	38,43	40,73
Vliegreizen	3,15	12,79
Elektriciteit	1,03	0,82

CO2e (ton)	S1 2019	S2 2019
Openbaar vervoer	0,67	1,08
Totaal	4.258,96	4.563,27

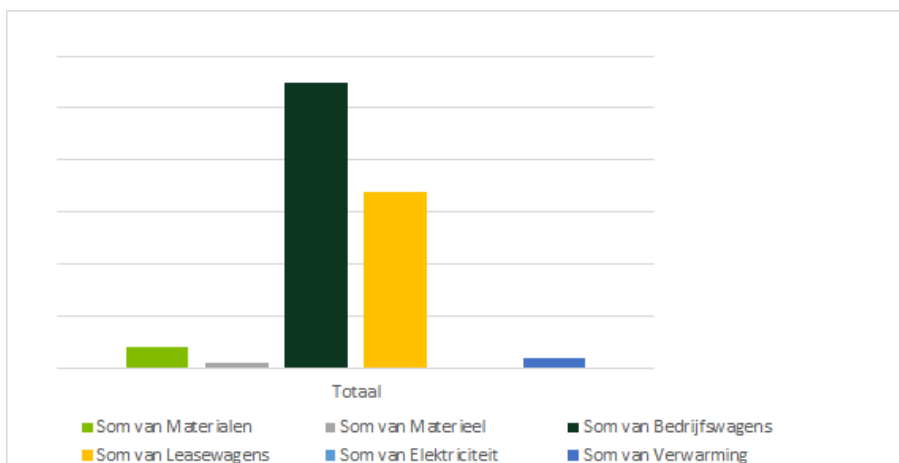
Deze uitstoot wordt vooral veroorzaakt door de bedrijfswagens (33.% van het totaal), het leasewagenpark (40.8%) en het materieel (23.1%). Het elektriciteitsverbruik (0.0%), de privéauto's (0.9%), het gasverbruik (2.1%), openbaar vervoer (0.0%) en de vliegreizen (0.2%) hebben een kleine invloed op de totale footprint.

5.2.1. Verdeling omzet nieuwe projecten met gunningsvoordeel H2 2019

In de tweede helft van 2019 waren 8 nieuwe projecten met gunningsvoordeel



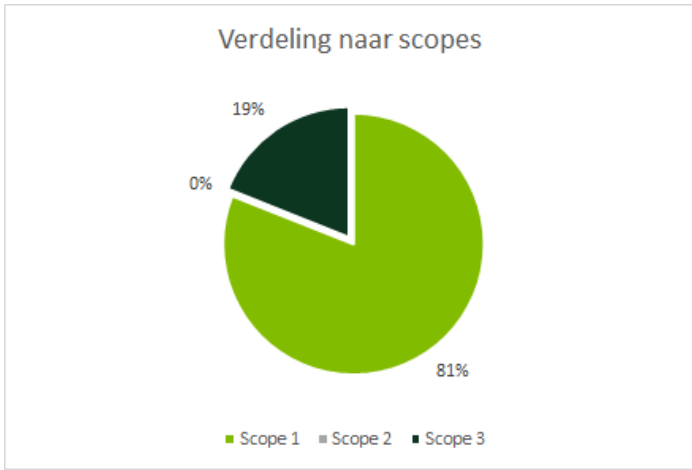
Zoals uit onderstaande grafiek is te herleiden blijkt voor de projecten met gunningsvoordeel de uitstoot voornamelijk afkomstig van het materiaal, onderaanneming, bedrijfswagens, materieel en leasewagens.



Zoals uit onderstaande grafiek is te herleiden blijkt voor de projecten met gunningsvoordeel de uitstoot voornamelijk afkomstig van de bedrijfswagens, leasewagens, en in mindere mate het materiaal, verwarming en materieel.

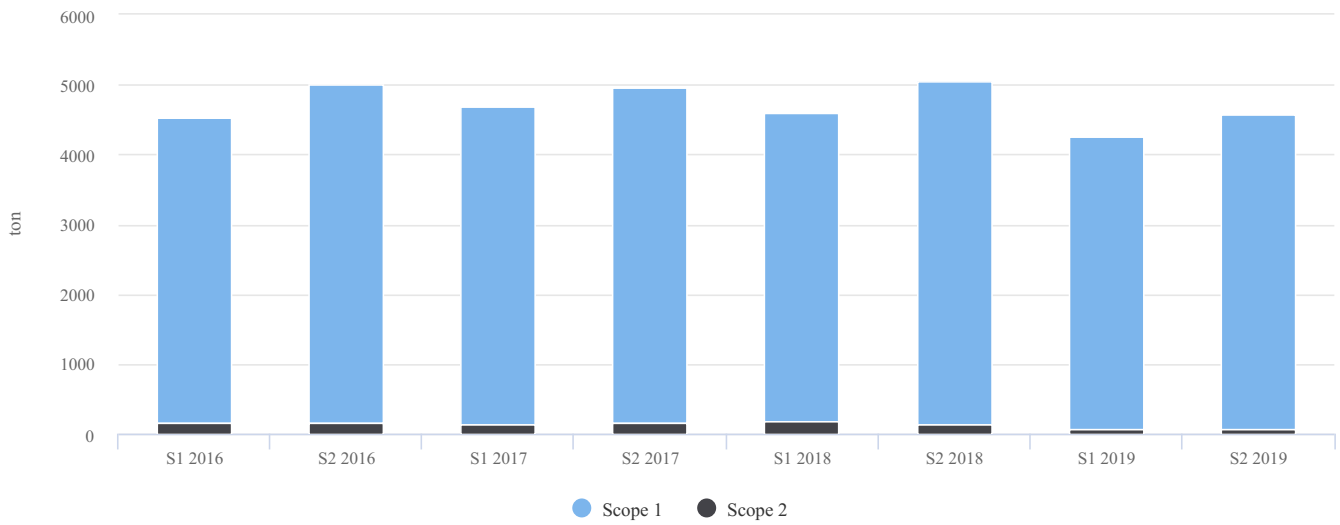
5.2.2. Verdeling uitstoot naar Scope

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



CO2e

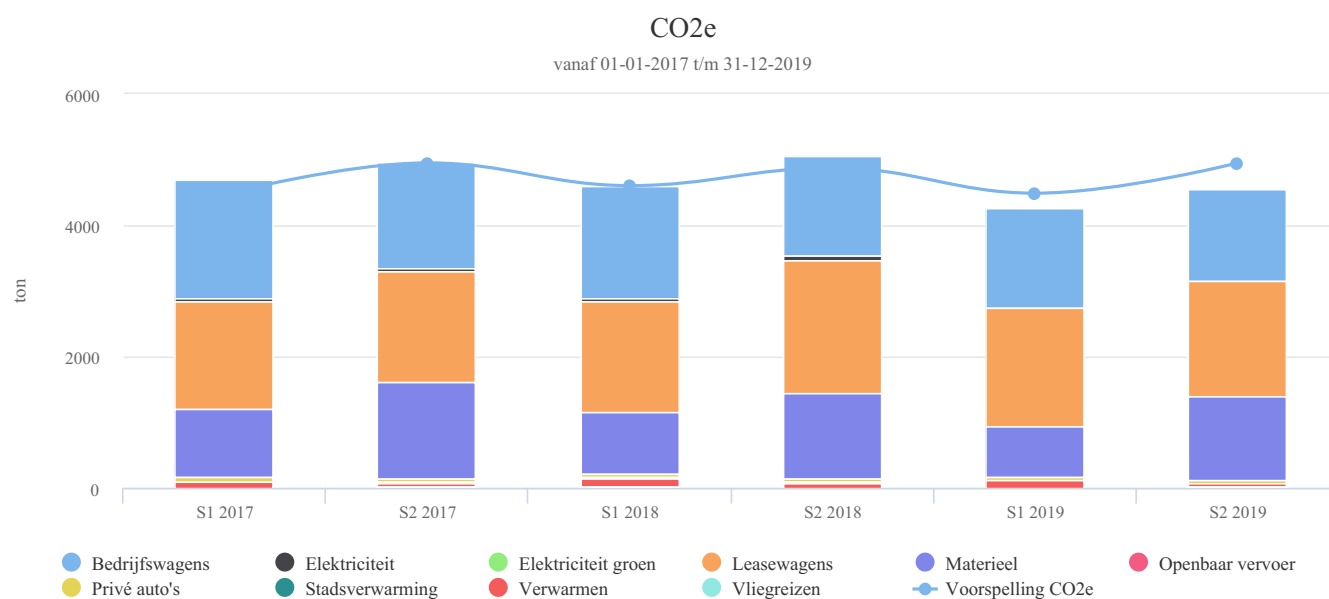
vanaf 01-01-2016 t/m 31-12-2019



CO2e (ton)	S1 2016	S2 2016	S1 2017	S2 2017	S1 2018	S2 2018	S1 2019	S2 2019
Scope 1	4.360,41	4.847,39	4.555,65	4.815,28	4.417,01	4.915,19	4.193,32	4.495,07
Scope 2	160,05	149,83	137,84	148	173,62	137,84	65,64	68,2
Totaal	4.520,46	4.997,22	4.693,49	4.963,28	4.590,63	5.053,03	4.258,96	4.563,27

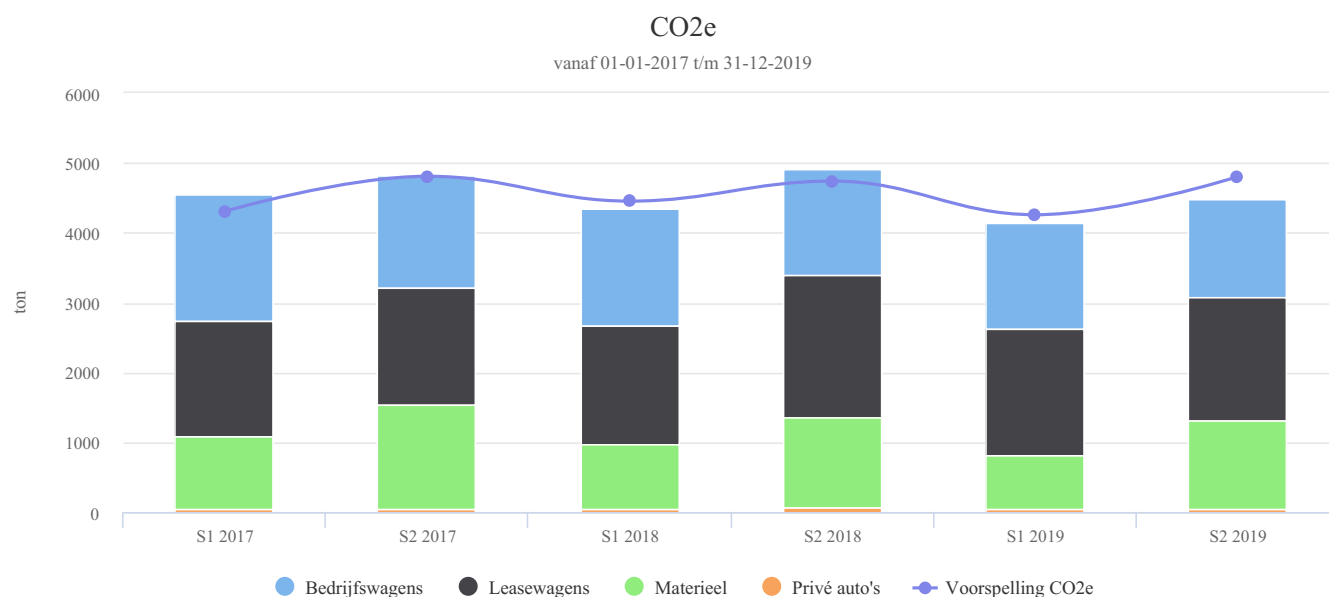
5.3. Trends

5.3.1. Trend over de jaren per categorie



Ten opzichte van de tweede helft van 2017 heeft VolkerRail in de tweede helft van 2019 een goede ontwikkeling doorgemaakt (-8%) in haar CO2-uitstoot. Over heel 2019 heeft VolkerRail ten opzichte van 2017 ongeveer -8,5% CO2-uitstoot gereduceerd.

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



CO2e (ton)	S1 2017	S2 2017	S1 2018	S2 2018	S1 2019	S2 2019
Bedrijfswagens	1.793,69	1.617,67	1.689,64	1.518,18	1.510,83	1.397,17
Leasewagens	1.650,87	1.670,45	1.689,38	2.035,59	1.819,2	1.777,8
Materieel	1.046,2	1.481,38	928,09	1.293,7	765,54	1.268,16
Privé auto's	49,14	55,94	50,69	56,99	38,43	40,73
Totaal	4.539,89	4.825,44	4.357,81	4.904,47	4.134	4.483,86

Uit bovenstaande grafiek valt op dat de uitstoot voor.....

5.4. Voortgang op reductiedoelstellingen

De doelstelling van VolkerRail is 4% CO₂-reductie per € omzet in 2022 ten opzichte van 2017

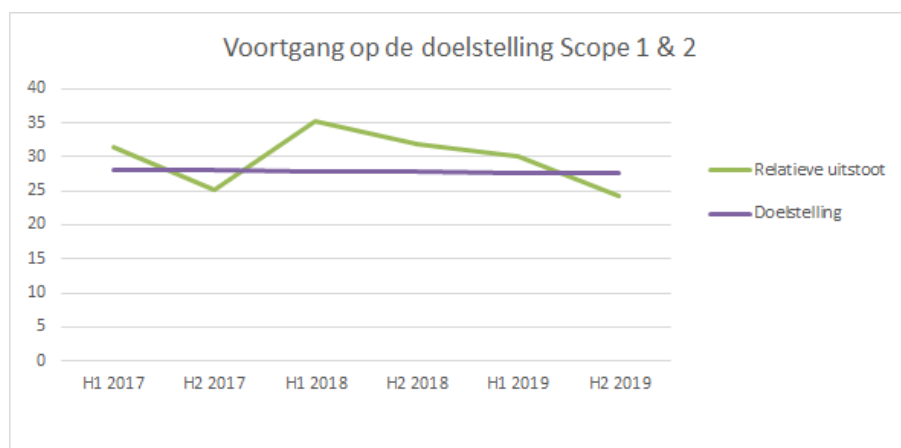
Deze reductie ia als volgt verdeeld over Scope 1 en 2:

- Scope 1: 2% CO₂-reductie per € omzet in 2022 ten opzichte van 2017.
- Scope 2: 37% CO₂-reductie per € omzet in 2022 ten opzichte van 2017.

Doelstelling	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Relatieve uitstoot (ton CO ₂ /€ mln.omzet)	28,82	33,73				
Reductie in percentages			-1%	-2%	-3%	-4%

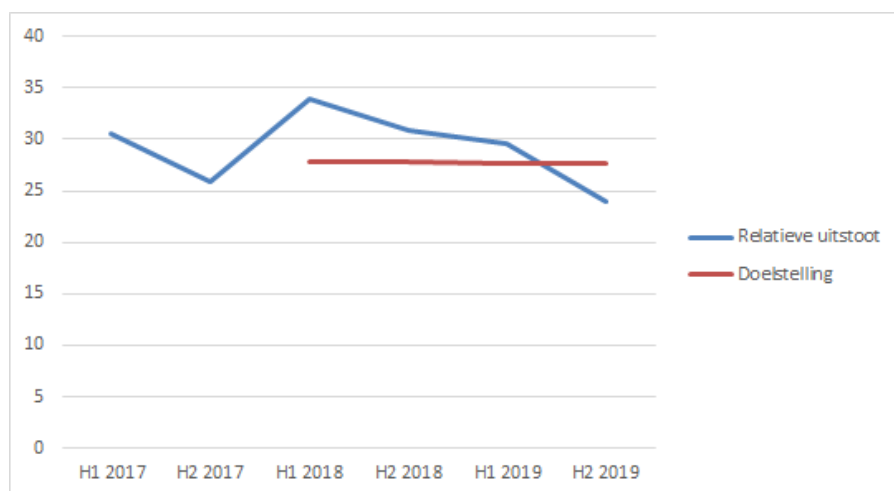
5.4.1. CO₂-uitstoot per semester t.o.v. de doelstelling

Deze doelstelling van VolkerRail is 4% reductie van de relatieve uitstoot in 2022 ten opzichte van 2017. Onderstaande grafiek laat zien dat de door VolkerRail gepleegde inspanningen effect hebben.

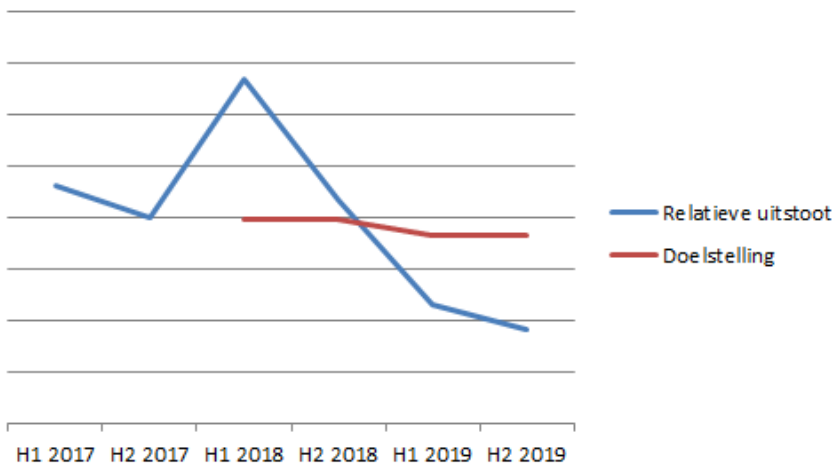


5.4.2. CO₂-uitstoot Scope 1 & 2 per semester t.o.v. doelstelling

Voortgang op de Scope 1 doelstelling



Voortgang op de Scope 2 doelstelling



5.5. Scope 3

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

- Duurzaam spoorstaafonderhoud
- Duurzaam materieeltransport
- Duurzame inkoopstrategie

Momenteel is een ketenanalyse in ontwikkeling over:

- Hergebruik dwarsliggers en wisseldelen

Voor elk van de ketenanalyses zijn/worden reductiedoelstellingen opgesteld. In deze voortgangsrapportage wordt gerapporteerd over de voortgang op deze Scope 3 doelstellingen.

5.5.1. Duurzaam spoorstaafonderhoud

Bij het duurzaam spoorstaafonderhoud ligt de focus op het verlengen van de levensduur door middel van frezen. Dit levert ten opzichte van het vervangen van een spoorstaaf een uitstoot besparing op.

De reductiedoelstelling voor het duurzaam spoorstaafonderhoud is:

In 2020 de Scope 3 CO₂-uitstoot van de onderhouden spoorstaven verminderen met 5.000 ton CO₂ ten opzichte van het basisjaar 2016.

In de tweede helft van 2017 is een stakeholdersdialoog georganiseerd over de verdere uitrol van innovaties zoals duurzaam spoorstaafonderhoud. Door de dialoog aan te gaan met opdrachtgevers, kennis- en ketenpartners hoopt VolkerRail barrières voor verdere toepassing van deze innovatie weg te nemen. In 2018 zijn verbeteringen doorgevoerd in de ontwikkeling van het meetproces maar werd de methode zelf niet toegepast.

In 2019 is ongeveer 15 kilometer gefreesd ten opzichte van de geplande 30 kilometer. Desondanks heeft VolkerRail door het toepassen van deze methode en het houden van een dialoog bijgedragen aan verduurzaming van het spooronderhoud. De methodiek duurzaam spoorstaafonderhoud is 'standaard' geworden en dankzij ons initiatief heeft ProRail haar spoorstaafonderhoudsbeleid gewijzigd. Het frezen is dé landelijke standaard voor het herstellen van schade geworden!

5.5.2. Duurzaam materieeltransport

In de tweede helft van 2019 heeft VolkerRail een nieuwe ketenanalyse opgesteld waarbij de volgende reductiedoelstelling is bepaald voor 2022:

Het verlagen van de Scope 3 CO₂-uitstoot van materieeltransport met 60 ton CO₂ ten opzichte van het basisjaar 2019, door de duurzame materieeltransport methode in minimaal 1 nieuw onderhoudscontract per jaar toe te passen.

In de tweede helft van 2019 is vooral de aandacht geweest voor het inventariseren van mogelijkheden tot elektrisch vervoer, alternatieve brandstoffen en het zoeken naar mogelijkheden tot transportoptimalisatie. In ons energie management actieplan vindt u alle acties die bijdragen aan het verwezenlijken van deze doelstelling.

Toepassing van de geoptimaliseerde transportmethode in minimaal 1 nieuw onderhoudscontract leidt tot een geschatte CO₂-uitstoot reductie van 5% of 10 ton CO₂ per jaar. Momenteel onderzoeken we de toepasbaarheid in meerdere onderhoudscontracten. In de eerste helft vna 2020 hopen we hier meer duidelijkheid over te kunnen geven.

5.5.3. Duurzame inkoopstrategie

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 eerste helft van 2020 wordt de duurzame inkoopstrategie geactualiseerd.

5.5.4. Hergebruik dwarsliggers en wisseldelen

Een van de belangrijkste doelstellingen voor het uitvoeren van deze ketenanalyse is het identificeren van reductiemogelijkheden. Hergebruik van dwarsliggers en wisseldelen kan volgens VolkerRail bijdragen aan CO₂-uitstoot reductie. Deze ketenanalyse zal in de loop van 2020 afgerond worden waarmee ook de benodigde maatregelen voor VolkerRail en de keten in kaart gebracht worden.