

VolkerRail



DUIS
DUURZAAM

CO₂ voortgangverslag H1 2019

VolkerRail Nederland B.V.

1 januari 2019 t/m 30 juni 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 projecten met gunningsvoordeel H1 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	12
5.4.1. CO2-uitstoot per semester t.o.v. de algehele 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. Duurzaam inkopen	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 : Jan Vos (opgevolgd in H2 door Halbe Zijlstra)
- Energiemanager : Wilma Meijerink

2.3. Basisjaar

Het basisjaar is 2017

2.4. Rapportageperiode

1 januari 2019 t/m 30 juni 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 : [Verificatie VolkerRail](#)

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:

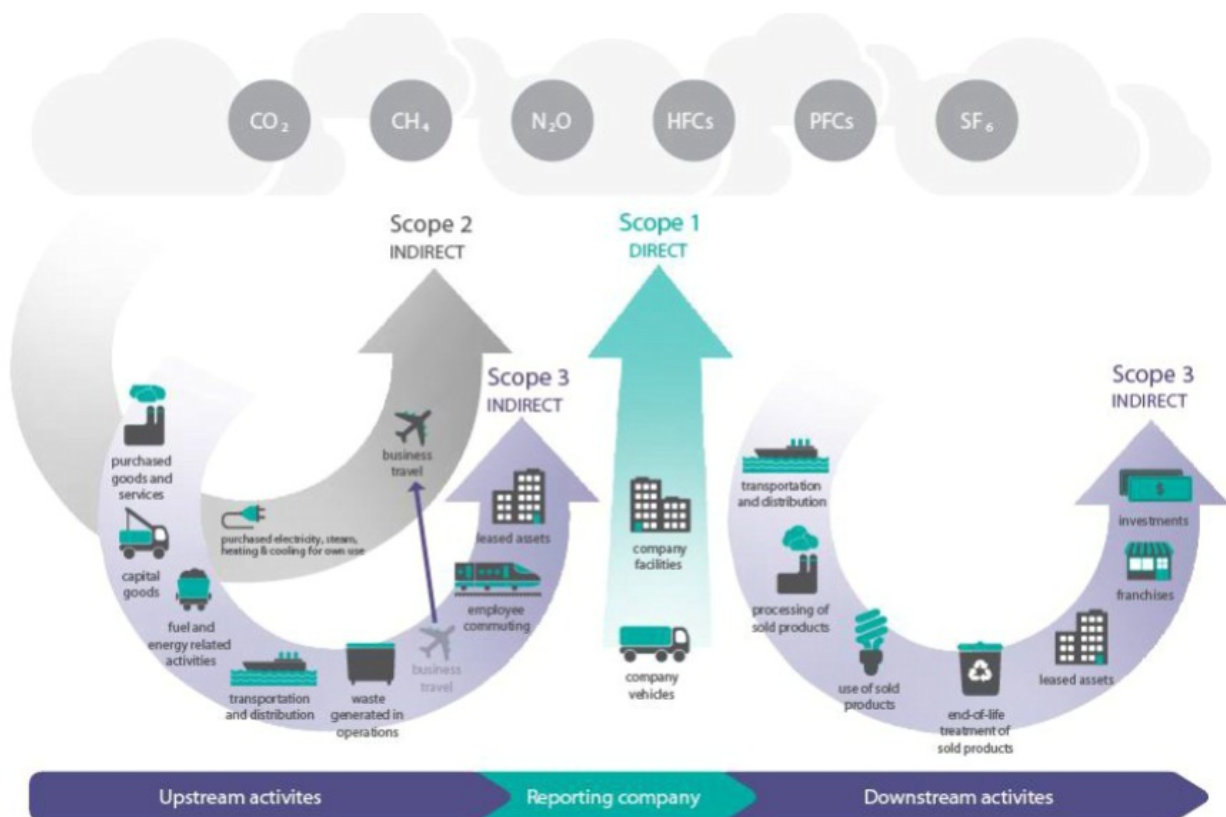
- Integrale Projecten
- Speciale Projecten
- Services & Onderhoud
- Materieel & Logistiek
- Stafafdelingen

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 direct CO₂-uitstoot van het bedrijf
- Scope 2 is alle indirecte CO₂-uitstoot die direct te beïnvloeden is, namelijk uitstoot door elektriciteit, vlieguren 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
 - Vliegkilometers

3.3. CO₂ gunningsprojecten

Er zijn 11 projecten met gunningsvoordeel. De uitstoot per project wordt bepaald aan de hand van een verdeelsleutel.

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 11 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 H1 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.

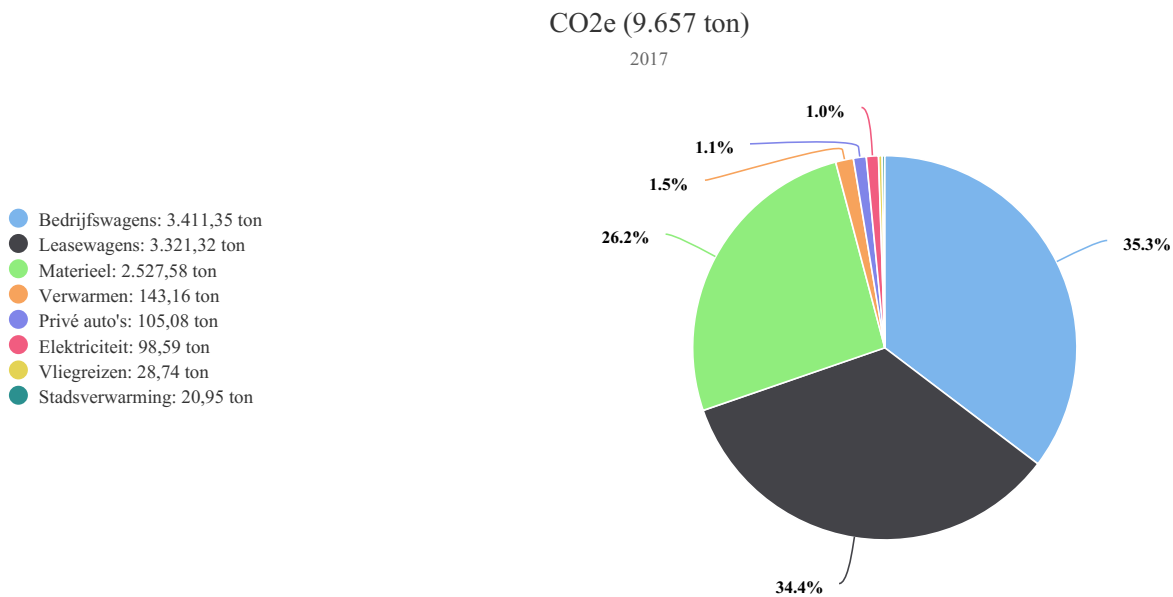
4.7. Biomassa

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

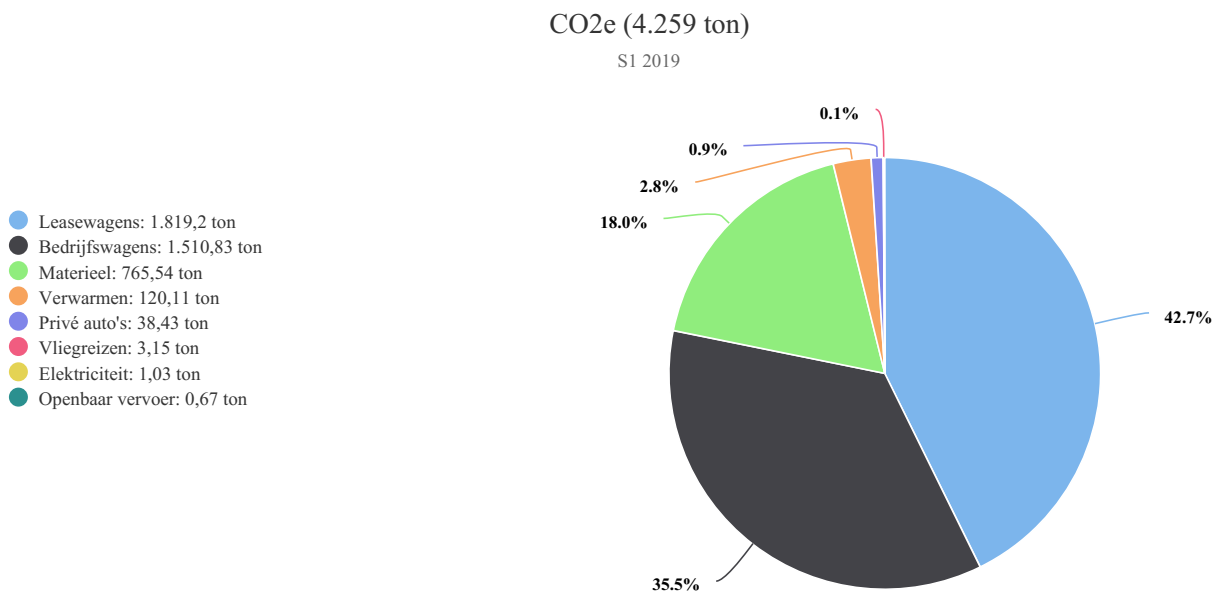
5. Analyse van de voortgang

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
Leasewagens	1.819,2
Bedrijfswagens	1.510,83
Materieel	765,54
Verwarmen	120,11
Privé auto's	38,43
Vliegreizen	3,15
Elektriciteit	1,03

Openbaar vervoer

0,67

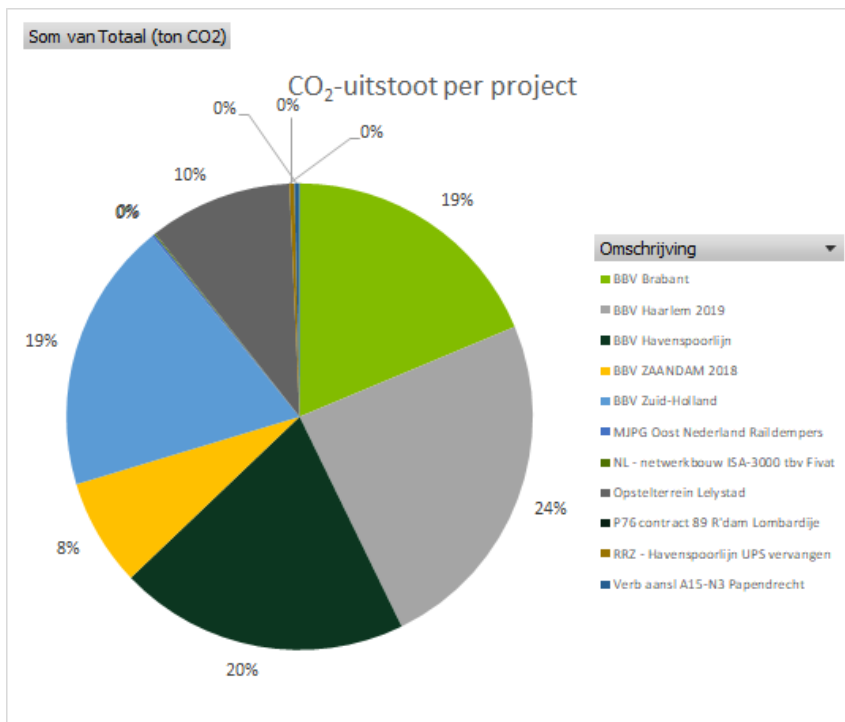
Totaal

4.258,96

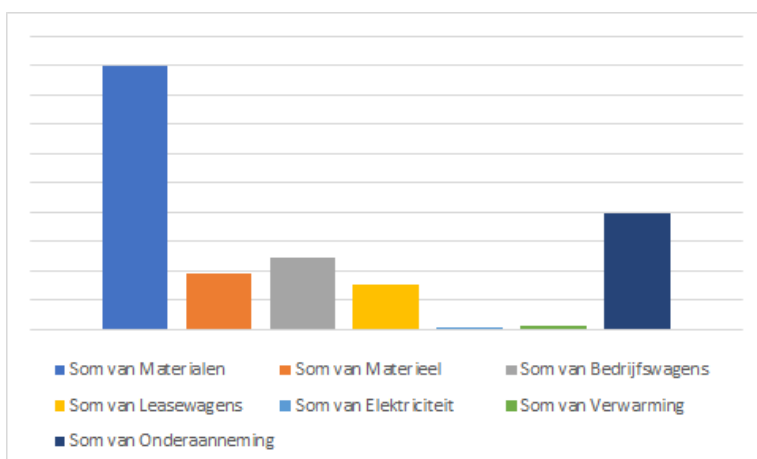
Deze uitstoot wordt vooral veroorzaakt door de bedrijfswagens (35.5% van het totaal), het leasewagenpark (42.7%) en het materieel (18%). Het elektriciteitsverbruik (0.0%), de privéauto's (0.9%), het gasverbruik (2.8%), openbaar vervoer (0.0%) en de vliegreizen (0.1%) hebben een kleine invloed op de totale footprint.

5.2.1. Verdeling omzet projecten met gunningsvoordeel H1 2019

In de eerste helft van 2019 waren 11 projecten met gunningsvoordeel.



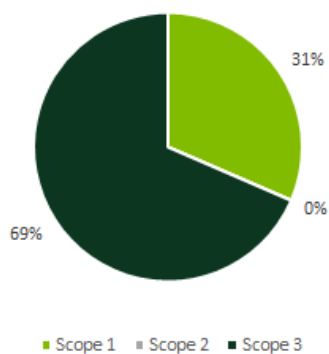
Zoals uit onderstaande grafiek is te herleiden blijkt voor de projecten met gunningsvoordeel de uitstoot voornamelijk afkomstig van het materiaal, onderaanneming, bedrijfswagens, materieel en leasewagens.



5.2.2. Verdeling uitstoot naar Scope

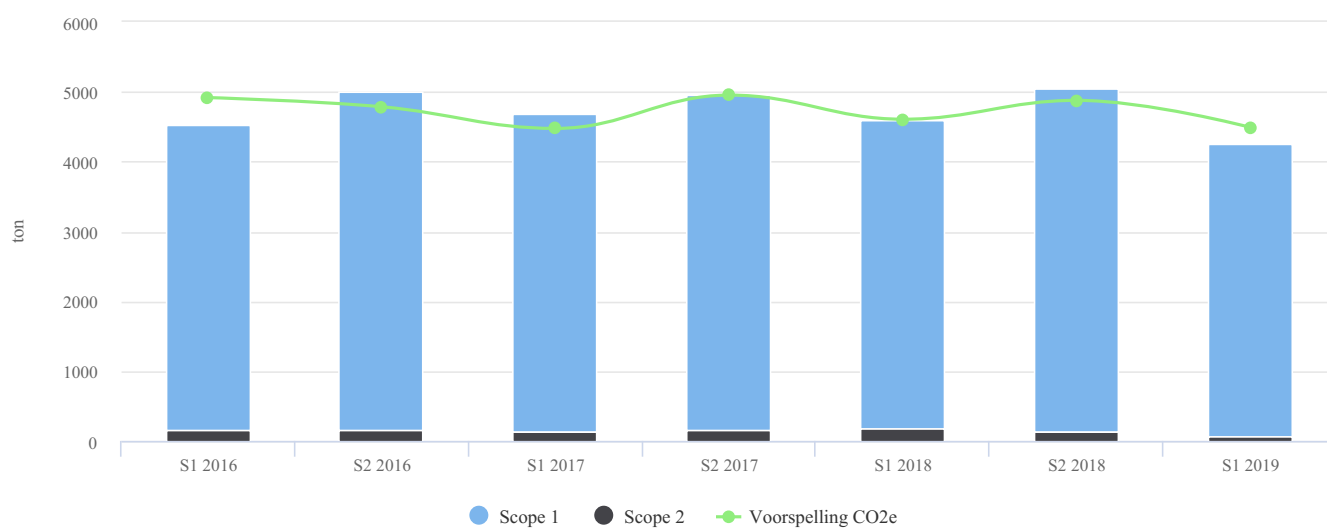
Als alleen naar Scope 1 & 2 wordt gekeken is zichtbaar dat het grootste gedeelte van de uitstoot Scope 1 uitstoot is. Scope 2 kent een relatief klein aandeel.

Verdeling naar scopes



CO2e

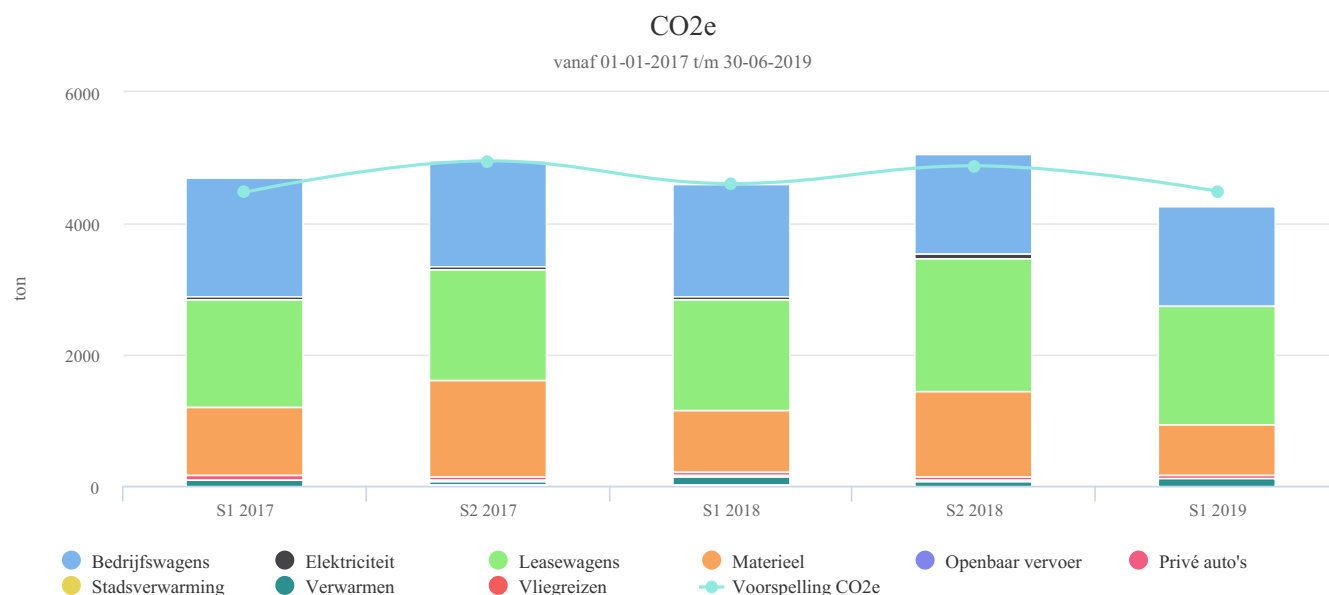
vanaf 01-01-2016 t/m 30-06-2019



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

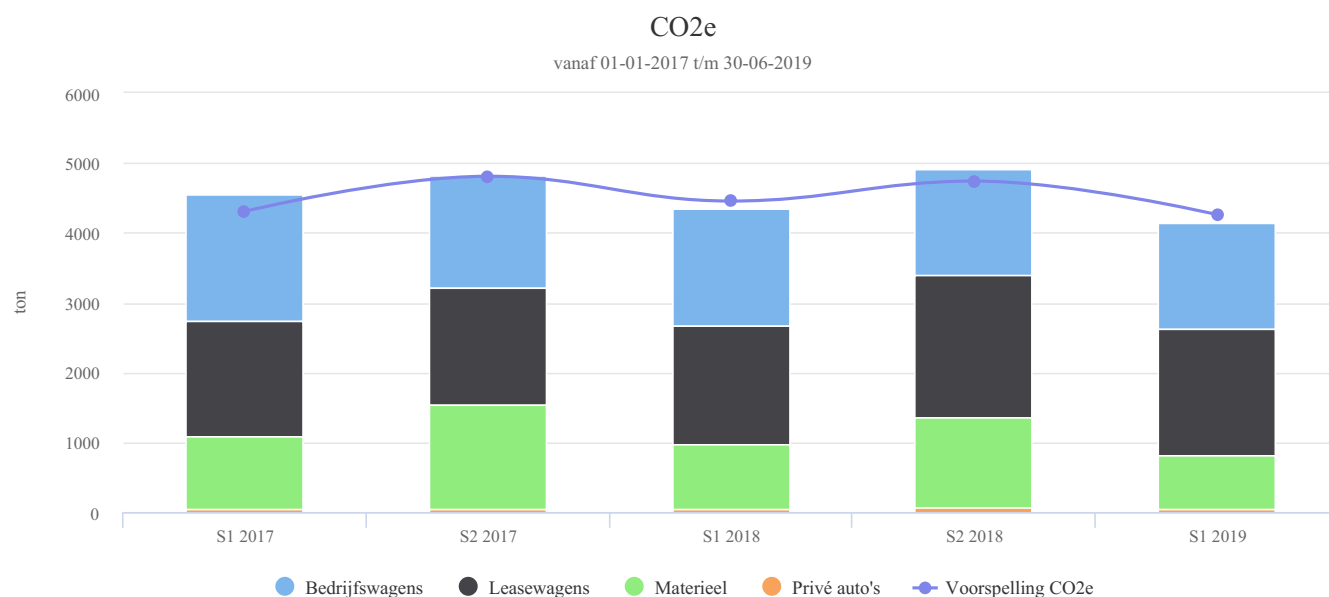
5.3. Trends

5.3.1. Trend over de jaren per categorie



Ten opzichte van de eerste helft van 2017 heeft VolkerRAil in de eerste helft van 2019 circa 9% minder uitstoot geboekt. Ten opzichte van de eerste helft van 2018 is die uitstoot verminderd met ongeveer 7%.

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
Bedrijfswagens	1.793,69	1.617,67	1.689,64	1.518,18	1.510,83
Leasewagens	1.650,87	1.670,45	1.689,38	2.035,59	1.819,2
Materieel	1.046,2	1.481,38	928,09	1.293,7	765,54
Privé auto's	49,14	55,94	50,69	56,99	38,43
Totaal	4.539,89	4.825,44	4.357,81	4.904,47	4.134

Uit bovenstaande grafiek valt op dat de uitstoot voor bedrijfswagens in absolute zin is gedaald. Ten opzichte van 2017 is een daling van 16% gerealiseerd. De uitstoot van de leasewagens is in de eerste helft van 2019 ten opzichte van 2017 met circa 10% toegenomen. Het materieel heeft bijgedragen aan een absolute reductie van ongeveer 27% voor die categorie. De gedeclareerde kilometers van privé auto's kent een reductie van ongeveer 22% ten opzichte van de eerste helft van 2017.

Bovengenoemde categorieën tezamen hebben in absolute zin gezorgd voor een reductie van 9% ten opzichte van de eerste helft van 2017.

5.4. Voortgang op reductiedoelstellingen

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

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

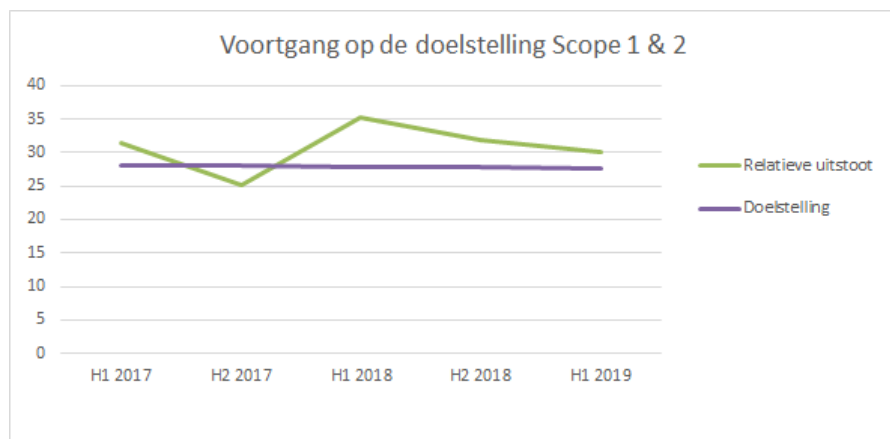
- Scope 1: 2% CO₂-reductie per € omzet in 2022 ten opzichte van 2017
- Scope 2: 37% CO₂-reductie per € omzet in 2022 ten opzichte van 2017

De verdeling van de reductie is als volgt verdeeld over de tijd:

Doelstelling	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Relatieve uitstoot (ton CO ₂ /€ mln.omzet)	28,82	33,37				
Reductie in percentages			-1%	-2%	-3%	-4%

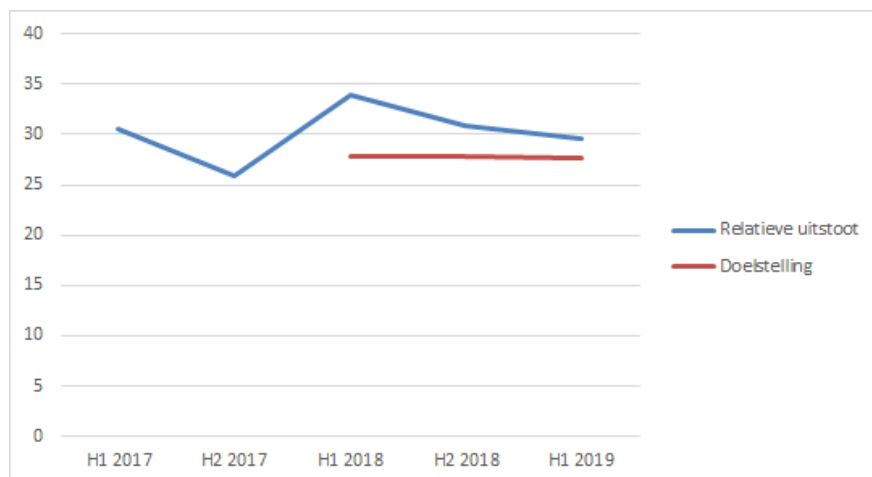
5.4.1. CO₂-uitstoot per semester t.o.v. de algehele doelstelling

De doelstelling van VolkerRail is 4% reductie van de relatieve uitstoot in 2022 ten opzichte van 2017. Onderstaande grafiek laat zien dat VolkerRail op weg is die doelstelling te verwezenlijken.

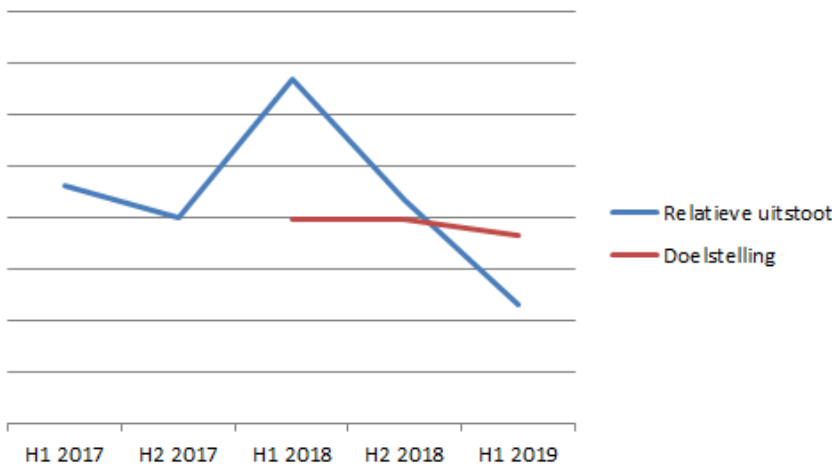


5.4.2. CO₂-uitstoot Scope 1 & 2 per semester t.o.v. doelstelling

Voortgang op de Scope 1 doelstelling



Voortgang op de Scope 2 doelstelling



5.5. Scope 3

Op basis van de meest materiële emissies zijn 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 is de Scope 3 CO₂-uitstoot van de onderhouden spoorstaven vermindert met 5.000 ton 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 navolging op de inzet van de freesmethode in 2017 heeft VolkerRail deze methode ook in de eerste helft van 2019 toegepast. In de tweede helft van 2019 verantwoordt VolkerRail de exacte hoeveelheid gefreesde kilometers en de impact op de footprint.

5.5.2. Duurzaam materieeltransport

Het slim toepassen van een transportdepot heeft in 2019 in de regio Twente plaatsgevonden. Hiermee zijn veel transporten voorkomen. In de ketenanalyse is onderzocht hoeveel CO₂-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. Dit breder uitrollen heeft plaatsgevonden waardoor de impact op onze CO₂-uitstoot is verbeterd.

Op basis van de ketenanalyse is de volgende doelstelling geformuleerd voor 2020:

Toepassing van de geoptimaliseerde transportmethode in minimaal 12 onderhoudcontract per jaar. Dit leidt tot een, op basis van de ketenanalyse, geschatte CO₂-uitstoot reductie van 49% of 100 ton CO₂ per jaar.

In de eerste helft van 2019 is veel aandacht geweest voor het toepassen van het transportdepot in andere regio's en het optimaliseren

van het transportdepot in de regio Twente. Het toepassen in andere regio's is niet vanzelfsprekend. In een aantal regio's is deze werkwijze eveneens toegepast. In een enkel geval worden oriënterende gesprekken gevoerd. Het optimaliseren van het transportdepot in de regio Twente is een doorlopend proces. We monitoren de mogelijkheden en passen optimalisatie toe waar mogelijk. Verduurzaming van het transport tussen depot en inzet is onderwerp van gesprek met transporteurs.

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

Bovenstaande maatregelen is een continue proces. In de tweede helft van 2019 en de eerste helft van 2020 worden nieuwe acties beschreven om de strategie verder vorm te geven.