

Titel:

Emissiereductie Q2-2014

ASSET Rail
Bezoekadres: Houtakker 33
Postadres: Postbus 204
6680 AE Bommel
Tel: 0481 470 310
Fax: 0481 463 143
e-mail: info@assetrail.nl

Documentcode	Versie	Datum	Status
115000030/7.4/CBL	1.0	17/06/2015	DEFINITIEF

Opsteller: KAM adviseur K. Meekma	<i>b.A.</i>	Gecontroleerd door: V&G/KAM-coördinator M. Kraaijenbrink	Vrijgave: Directeur P. Ahsman
Datum: 17/06/2015	Paraaf <i>[Signature]</i>	Datum: 17/06/201	Paraaf <i>[Signature]</i>
			Datum: 17/06/2015
			Paraaf <i>[Signature]</i>

VERSIEBEHEER

Versie	Datum	Aangepast door	Omschrijving
1.0	17/06/2015	KME/MKR	Initiële versie

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
2	RELATIE RAPPORTAGE MET NEN-ISO 14064-1	4
3	BASISGEGEVENS	5
3.1	BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE	5
3.2	VERANTWOORDELIJKHEDEN.....	5
3.3	BASISJAAR.....	5
3.4	RAPPORTAGEPERIODE.....	5
3.5	VERIFICATIE	5
4	AFBAKENING	6
4.1	ORGANISATORISCHE GRENZEN.....	6
5	BEREKENINGSMETHODIEK	7
5.1	ACTUELE BERECENINGSMETHODIEK & CONVERSIEFACTOREN.....	7
5.2	WIJZIGINGEN BERECENINGSMETHODIEK.....	8
5.3	UITSLUITINGEN.....	10
5.4	OPNAME VAN CO ₂	10
5.5	BIOMASSA.....	10
6	DIRECTE EN INDIRECT EMISSIES	11
6.1	HERBEREKENING BASISJAAR & HISTORISCHE GEGEVENS	11
6.2	DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 30 JUNI 2014 [ABSOLUUT].....	12
6.2.1	<i>Directe & Indirecte emissies 1 januari tot en met 30 juni 2014 Algemeen [Absoluut].....</i>	<i>13</i>
6.2.2	<i>Directe & Indirecte emissies 1 april tot en met 30 juni 2014 Project Gelre [Absoluut].....</i>	<i>14</i>
6.2.3	<i>Directe & Indirecte emissies 1 april tot en met 30 juni 2014 Project Eemland [Absoluut].....</i>	<i>15</i>
6.3	DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 APRIL TOT EN MET 30 JUNI 2014 [PER FTE*KM SPOOR]	16
6.4	TRENDS.....	18
6.4.1	<i>Emissies en doelstellingen vervoer.....</i>	<i>18</i>
6.4.2	<i>Emissies en doelstellingen gasverbruik</i>	<i>19</i>
6.4.3	<i>Emissies en doelstellingen elektriciteitsverbruik</i>	<i>20</i>
6.4.4	<i>Emissies en doelstellingen KMG en gas.....</i>	<i>21</i>
6.5	KETENANALYSES SCOPE 3.....	21
6.5.1	<i>Doelstelling uitstoot transport GMG</i>	<i>21</i>
6.5.2	<i>Het kwantificeren van de emissies</i>	<i>21</i>
6.5.3	<i>Conclusie.....</i>	<i>22</i>
6.6	VOORTGANG REDUCTIEDOELSTELLINGEN.....	23
6.7	ONZEKERHEDEN.....	25
7	DOELSTELLINGEN 2014	26
7.1	NIEUW IN TE VOEREN OF TE ONDERZOEKEN EMISSIE REDUCTIE MAATREGELN.....	26
7.2	OVERIGE IN TE VOEREN MAATREGELN.....	26
8	SLOTWOORD	27

1 INLEIDING

ASSET Rail zet zich al jaren in voor duurzaamheid en heeft er voor gekozen om de CO₂-prestatieladder in te voeren. Hiermee wordt op een concrete wijze vormgegeven aan de ambities die ASSET Rail heeft om haar doelstelling op het terrein van duurzaamheid te realiseren.

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 proces B-1.5 Duurzaam Ondernemen in het kwaliteitssysteem.

In deze rapportage geeft ASSET Rail inzicht in de voortgang van haar CO₂ emissie reductie door de werkelijke uitstoot af te zetten tegen de doelstelling, vertaald naar de overeenkomstige tijdspanne.

Deze periodieke rapportage beschrijft alle zaken zoals beschreven in § 7.3 uit de ISO 14064-1. Een koppelingstabel is opgenomen in hoofdstuk 2.

2 RELATIE RAPPORTAGE MET NEN-ISO 14064-1

Een van de eisen van de CO₂ Prestatieladder 2.1 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.

Naam	NEN-EN-ISO 14064-1 §7.3	Paragraaf
Inleiding	p	1
Basisgegevens		
Beschrijving van de organisatie	a	3.1
Verantwoordelijkheden	b	3.2
Basisjaar	j	3.3
Rapportageperiode	c	3.4
Verificatie	q	3.5
Afbakening		
Organisatorische grenzen	d	4.1
Wijzigingen organisatie		4.2
Berekeningsmethodiek		
Actuele berekeningsmethodiek & conversiefactoren	l, n	5.1
Wijzigingen berekeningsmethodiek	m	5.2
Uitsluitingen	h	5.3
Opname van CO ₂	g	5.4
Biomassa	f	5.5
Directe en indirecte emissies		
Herberekening basisjaar & historische gegevens	j, k	6.1
Directe en indirecte emissies	e, i	6.2 / 6.3
Trends		6.4
Voortgang reductiedoelstellingen	d	6.5
Maatregelen komende periode		
Onzekerheden	o	6.6

Tabel 1: Relatie met NEN-EN-ISO 14064-1 §3.7

3 BASISGEGEVENS

3.1 BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE

ASSET Rail B.V. heeft haar hoofdvestiging in Bemmel. Van hier uit wordt de organisatie aangestuurd. Tevens is in Bemmel het magazijn en storingsmagazijn voor het contractgebied Gelre gelokaliseerd. Als uitvalsbasis voor het contractgebied Gelre wordt tevens gebruik gemaakt van steunpunten in Arnhem (dienstgebouw Arriva), Doetinchem en Nijmegen. Het contractgebied Eemland wordt vanuit de nevenvestiging Amersfoort aangestuurd. Hier is ook een magazijn en storingsmagazijn ingericht. Het personeelsbestand is in de achterliggende periode gestaag gegroeid, mede door het werven van personeel voor het contractgebied Eemland.

3.2 VERANTWOORDELIJKHEDEN

In onderstaande tabel zijn de diverse bedrijfsonderdelen aangegeven met daarbij de eindverantwoordelijke voor het bedrijfsonderdeel of gebouw. Op het niveau van ASSET Rail B.V. wordt het verbruik van brandstoffen voor voertuigen en verstoekt gas voor laswerkzaamheden en sneeuwvrij maken van wissels geregistreerd.

Bedrijf	Eindverantwoordelijke	Verantwoordelijke stuurcyclus (KAM)	Contactpersoon emissie-inventaris
ASSET Rail B.V.	Pieter Ahsman	Christiaan Blaakmeer	Jan van Alebeek [gas/KMG] Babette Janssen [lease / bedrijfsauto's] Barry Verhoef [vervoersbewegingen]
Bemmel	Henny Kuijpers	Christiaan Blaakmeer	Jan van Alebeek
Amersfoort	Henny Kuijpers	Christiaan Blaakmeer	Christiaan Blaakmeer
Arnhem [Dienstgebouw Arriva]	Henny Kuijpers	Christiaan Blaakmeer	Christiaan Blaakmeer
Doetinchem	Henny Kuijpers	Christiaan Blaakmeer	Jan van Alebeek
Nijmegen	Henny Kuijpers	Christiaan Blaakmeer	Christiaan Blaakmeer

Tabel 2: Overzicht verantwoordelijkheden

3.3 BASISJAAR

Het basisjaar is 2009.

3.4 RAPPORTAGEPERIODE

Deze periodiek rapportage beschrijft de CO₂-emissies in de periode 1 januari tot en met 31 maart 2014.

3.5 VERIFICATIE

De footprint is niet extern geverifieerd.

4 AFBAKENING

4.1 ORGANISATORISCHE GRENZEN

De organisatorische grenzen worden bepaald door:

- ASSET Rail B.V.
 - Amersfoort
 - Arnhem [Dienstgebouw Arriva]
 - Bommel
 - Doetinchem
 - Nijmegen

In de bepaling van de CO₂-uitstoot wordt rekening gehouden met de uitstoot die gerealiseerd wordt door personeel in vast dienstverband. De door vervoer gegenereerde CO₂-uitstoot van tijdelijke inleenkrachten wordt niet in de analyse meegenomen.

5 BEREKENINGSMETHODIEK

5.1 ACTUELE BEREKENINGSMETHODIEK & CONVERSIEFACTOREN

Omdat deze Periodieke rapportage onderdeel is van een CO₂-prestatieladder certificaat wordt de methodiek aangehouden zoals voorgeschreven in het Handboek 2.1, geldig m.i.v. 18 juli 2012, zoals uitgegeven door de SKAO.

Deze methode schrijft voor om 'business air travel' en 'personal cars for business travel' tot Scope 2 te rekenen. De gebruikte conversiefactoren zijn afkomstig uit het SKAO Handboek 2.1 bijlage C Conversiefactoren, geldig m.i.v. 18 juli 2012.

In onderstaande tabel is aangegeven op basis van welke conversiefactoren de rapportage is opgesteld.

Emissiestroom	Hoofdcategorie	Sub-categorie	Omschrijving	Conversiefactor	Meet-eenheid	Bron ¹	GHGPscope
Bedrijfs-auto's [Diesel]	Goederen-vervoer	Goederen-vervoer algemeen	Diesel	3135,0	liter brandstof	P, S	1
Bedrijfs-auto's [Benzine]	Goederen-vervoer	Goederen-vervoer algemeen	Benzine	2780,0	liter brandstof	P, S	1
Lease auto's [Benzine]	Personen-vervoer	Personen-vervoer conventionele personenauto	Benzine	2780,0	liter brandstof	P, S	1
Lease auto's [Diesel]	Personen-vervoer	Personen-vervoer conventionele personenauto	Diesel	3135,0	liter brandstof	P, S	1
Lease auto's [LPG]	Personen-vervoer	Personen-vervoer conventionele personenauto	LPG	1860,0	liter brandstof	P, S	1
Gedeclareerde kilometers	Personen-vervoer	Personen-vervoer conventionele personenauto	Brandstoftype niet bekend	210,0	voertuigkm	P, S	2
Vliegverkeer <700 km	Personen-vervoer	Personen-vervoer vliegtuig	< 700 km	270,0	reizigerskm	P, S	2
Verwarming 01-2009 t/m heden	Overig energiedragers voor andere doeleinden dan vervoer	Gasvormige fossiele brandstoffen	Aardgas	1825,0	Nm ³	P, S	1
KMG benzine	Goederen-vervoer	Goederen-vervoer algemeen	Benzine	2780,0	liter brandstof	P, S	1
Gas t.b.v. laswerkzaamheden & ijsvrij maken wissels	Overig energiedragers voor andere doeleinden dan vervoer	Gasvormige fossiele brandstoffen	Propaan	1530,0	liter brandstof	S	1
Elektriciteit grijs 01-2009 t/m 12-2009	Elektriciteitsverbruik voor andere doeleinden dan vervoer	Grijze stroom	Grijze stroom, 2009	470,0	kiloWattuur	S	2

¹ P: 'CO₂-conversiefactoren ProRail versie 1, mei 2009';

S: 'CO₂-conversiefactoren' CO₂-Prestatieladder Handboek, SKAO, 18 juli 2012

Emissiestroom	Hoofdcategorie	Sub-categorie	Omschrijving	Conversiefactor	Meet-eenheid	Bron ¹	GHG-scope
Elektriciteit grijs 01-2010 en verder	Elektriciteitsverbruik voor andere doeleinden dan vervoer	Grijze stroom	Grijze stroom, 2010 en later	455,0	kiloWattuur	S	2
Elektriciteit Groen 07-2010 t/m 06-2011	Elektriciteitsverbruik	'groen' voor andere doeleinden dan vervoer	Overige Groene Stroom	300,0	kiloWattuur	P, S	2
Elektriciteit grijs 07-2011 en verder	Elektriciteitsverbruik voor andere doeleinden dan vervoer	Grijze stroom	Grijze stroom, 2010 en later	455,0	kiloWattuur	S	2
Elektriciteit Groen 12-2010 t/m 17-06-2012	Elektriciteitsverbruik	'groen' voor andere doeleinden dan vervoer	Windkracht Waterkracht Zonneenergie	15,0 15,0 80,0	kiloWattuur	P, S	2

Tabel 3: Overzicht emissiestromen

In proces B-1.5 'Duurzaam ondernemen' is aangegeven op welke wijze de data verzameld en geverifieerd worden.

5.2 WIJZIGINGEN BEREKENINGSMETHODIEK

Voor het bepalen van het verbruik van verbruikte brandstoffen voor bedrijfs- en leaseauto's worden met ingang van Q1-2013 de verbruiksgegevens rechtstreeks opgevraagd bij Dura Vermeer Autobehaar. Uit de aangeleverde gegevens wordt het type brandstof en de hoeveelheid brandstof dat per voertuig is getankt bepaald.

Tot en met Q4-2012 werden aan de hand van het kenteken bepaald of een auto in de categorie Leaseauto of Bedrijfsauto's valt. Omdat de uitstoot in de categorie Leaseauto's structureel aan de hoge kant is en de uitstoot in de categorie Bedrijfsauto's significant minder is dan de doelstelling is in Q1-2013 per voertuig opnieuw bepaald of deze in de categorie Leaseauto of Bedrijfsauto valt. Uitgangspunt hierbij is dat voertuigen die gebruikt worden door uitvoerend personeel in de categorie Bedrijfsauto's vallen.

In Q4-2013 is Dura Vermeer Autobehaar overgestapt op een nieuw registratiesysteem om de getankte brandstoffen bij te houden. Inmiddels in het soort brandstof en het aantal getankte liters per voertuig per kwartaal inzichtelijk. De gegevens van Q4-2013 zijn hierop gecorrigeerd.

Voor de gedeclareerde kilometers wordt met ingang van de jaarrapportage 2011 geen onderscheid gemaakt in het soort voertuig. Reden hiervoor is dat de CO₂-uitstoot van deze emissiestroom beperkt is (2010: 0,9%). In plaats hiervan wordt gebruik gemaakt van een emissiestroom waarbij het brandstoftype niet bekend is. De conversiefactor hiervoor is 210 gr CO₂ / gereden kilometer.

Vanaf 2011 worden door ASSET Rail door eigen personeel laswerkzaamheden uitgevoerd en wordt, op verzoek van onze opdrachtgever, in aanvulling op het contract Gelre in de winterperiode wissels ijsvrij gehouden door het warm stoken met handbranders. De uitstoot, die hier het gevolg van is wordt bij de uitstoot van het KMG meegenomen. De verbruiksgegevens worden bepaald aan de hand van de ingekochte hoeveelheid propaan- en acetyleengas (kg, in flessen).

Met ingang van 1 januari 2013 wordt het steunpunt in Nijmegen meegenomen in de bepaling van de uitstoot CO₂. Omdat er slechts een deel van het pand gehuurd wordt en er geen tussenmeters voor het elektriciteits- en gasverbruik aanwezig zijn is het energieverbruik gebaseerd op normverbruikcijfers.

Voor het steunpunt in Arnhem wordt op soortgelijke het energieverbruik vastgesteld. Omdat het pand in Arnhem eind 2012 gerenoveerd is, zijn de normverbruikcijfers vastgesteld aan de hand van recentere cijfers.

Met ingang van 1 juli 2013 wordt de nevenvestiging Amersfoort meegenomen in de bepaling van de uitstoot CO₂. Ook voor dit pand geldt dat er slechts een deel van het pand wordt gehuurd en er geen tussenmeters voor het elektriciteits- en gasverbruik aanwezig zijn. Het energieverbruik is derhalve

gebaseerd op normverbruikcijfers.

Deze normverbruikcijfers voor de locaties Amersfoort, Arnhem en Nijmegen zijn vanaf Q1-2013 gebaseerd op de Milieubarometer voor kantoren van de Stichting Stimular². De Stichting Stimular heeft de normverbruikcijfers bepaald met behulp van het gemiddelde verbruik over 2011 van de referentiegroep.

Vanwege het winnen van de aanbesteding met gunningsvoordeel in het kader van de CO₂-prestatieladder moet er ook op projectniveau de CO₂-uitstoot gerapporteerd worden. Hiervoor is de onderstaande systematiek gehanteerd:

Emissiestroom	Niveau gegeneerde uitstoot	Wijze van bepalen aandeel uitstoot
Grijze stroom	Algemeen & Project	Afhankelijk van locatie van vestiging wordt de uitstoot aan het betreffende project toegerekend. De uitstoot van de vestiging Bemmeler wordt voor 1/3 deel toegerekend aan Project Gelre, 2/3 deel wordt als algemene uitstoot gezien.
Verwarming	Algemeen & Project	Afhankelijk van locatie van vestiging wordt de uitstoot aan het betreffende project toegerekend. De uitstoot van de vestiging Bemmeler wordt voor 1/3 deel toegerekend aan Project Gelre, 2/3 deel wordt als algemene uitstoot gezien.
Bedrijfsauto's	Algemeen & Project	Op basis van berijder voertuig is bepaald of uitstoot ten laste komt van algemene uitstoot of specifiek project
Leaseauto's	Algemeen & Project	Op basis van berijder voertuig is bepaald of uitstoot ten laste komt van algemene uitstoot of specifiek project
Gas t.b.v. laswerkzaamheden en ijsvrij maken wissels	Project	Verbruik gas gebaseerd op percentage van aantal km spoor in onderhoud binnen project ten opzichte van totaal aantal km spoor in onderhoud en percentage van aantal wissels in onderhoud binnen project ten opzichte van totaal aantal wissels in onderhoud
KMG benzine	Project	Verbruik brandstof gebaseerd op percentage van aantal km spoor in onderhoud binnen project ten opzichte van totaal aantal km spoor in onderhoud
Gedeclareerde km's	Algemeen	Omdat over algemeen kilometers door kantoorpersoneel worden gedeclareerd welke voor alle projecten werkzaamheden verrichten
Vliegverkeer <700 km	Algemeen	Er wordt zelden gebruik gemaakt van vliegverkeer. Als dit het geval is, zal dit door kantoorpersoneel gedaan worden dat voor alle projecten werkzaamheden verricht

Tabel 4: Verantwoording wijze van toerekenen emissiestroom aan projecten cq. algemene uitstoot

Tijdens de audits in het kader van de hercertificering in de periode februari-maart 2013 is gesproken over het verrekenen van privé-kilometers van lease-auto's. Vanwege het relatief jonge wagenpark is de aftrek op basis van een standaard CO₂-uitstoot per kilometer mogelijk aan de hoge kant. Voor de verrekening van privékilometers met bedrijfs- en leaseauto's wordt met ingang van Q1-2013 gerekend met het gemiddelde verbruik per type brandstof. Het verbruik wordt bepaald aan de hand van de gemiddelde normverbruikcijfers welke door de Rijksdienst voor het Wegverkeer op haar website worden gepubliceerd. Vanwege het feit dat deze gemiddelde verbruikcijfers in de praktijk niet gerealiseerd kunnen worden, er wordt namelijk meer brandstof per kilometer verbruikt, wordt voor het privégebruik van bedrijfs- en leaseauto's niet teveel verbruikte brandstof gecompenseerd.

² www.stimular.nl

Brandstoftype	Normverbruik [km/l] ³	Gemiddelde verbruik 2013 [km/l] ⁴	Gemiddelde verbruik 2014 [km/l] ⁵
Benzine	12,0	17,0	17,9
Diesel	14,6	24,8	24,8
LPG	9,6	13,3	12,8

Tabel 5: Normverbruik op basis van werkelijk getankte liters brandstof en gereden kilometers

Doordat de samenstelling van het wagenpark bij ASSET Rail dynamisch is en er steeds zuinigere voertuigen worden ingezet, zal het aantal kilometers dat met één liter brandstof gereden kan worden toenemen. In de praktijk houdt dit in dat de aftrek van verbruikte brandstof ten gevolge van privékilometers zal afnemen.

Na 2013 is besloten de doelstellingen anders te gaan formuleren. Tot 2014 was de doelstelling slechts gerelateerd aan het aantal FTE van de organisatie. Door de groei van de organisatie en de efficiëntieverbetering die hiermee bereikt werd, is de onderhoudsinspanning sneller gegroeid dan het totaal aantal FTE. Daarom is voor de doelstelling gekozen deze af te zetten tegen het aantal FTE per kilometers te onderhouden spoor wat is verwoord in het energiemanagement programma.

Door de doelstelling zo te formuleren komt de relatie met het product dat ASSET Rail levert, duidelijker naar voren en geeft het een goed en fair beeld van de groei van de organisatie met de daaraan gekoppelde groei in uitstoot. De keus om het aantal km spoor in onderhoud in de doelstelling te incorporeren ligt in het feit dat de ondersteunende organisatie minder hard groeit dan de uitvoerende organisatie terwijl deze laatste groep ca 80 % van de uitstoot genereert door de benutting van de bedrijfsauto's die ingezet worden ten behoeve van het onderhoud van het spoor. Door de verwerving van contractgebied Eemland heeft ASSET Rail in totaal 489 kilometer spoor in onderhoud. In de Q2 en jaarrapportage wordt deze doelstelling gehanteerd.

5.3 UITSLUITINGEN

Deze paragraaf is niet van toepassing voor ASSET Rail B.V.

5.4 OPNAME VAN CO₂

Deze paragraaf is niet van toepassing voor ASSET Rail B.V.

5.5 BIOMASSA

Deze paragraaf is niet van toepassing voor ASSET Rail B.V.

³ bron: www.energielabel.nl

⁴ bron: tankadministratie DVA

⁵ bron: tankadministratie DVA

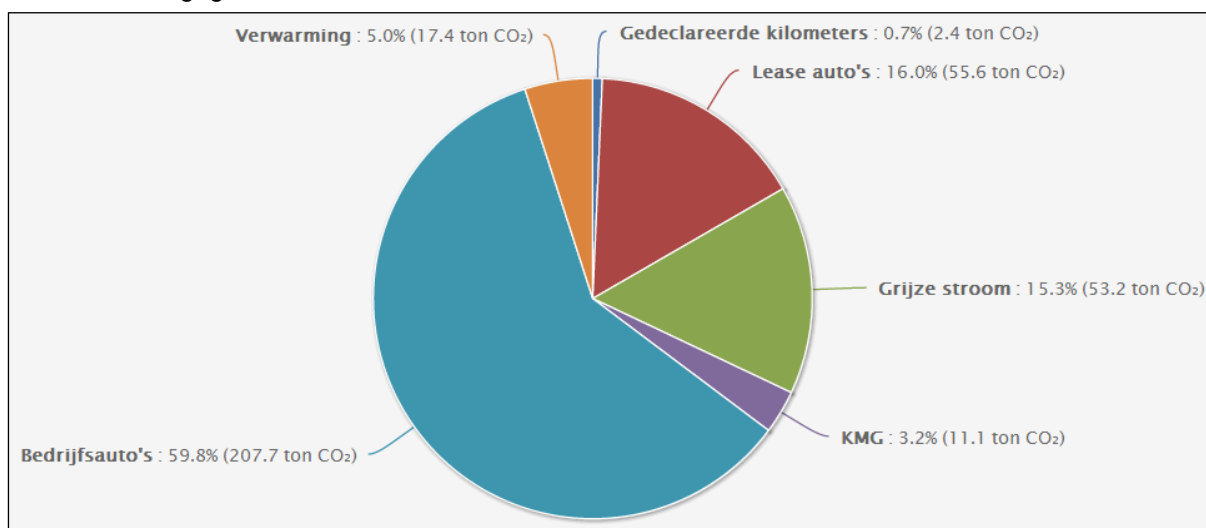
6 DIRECTE EN INDIRECT EMISSIES

6.1 HERBEREKENING BASISJAAR & HISTORISCHE GEGEVENS

Op basis van het wijzigen van de verwerking van gedeclareerde kilometers en de correctie voor privégebruik van leaseauto's is een herberekening uitgevoerd over het basisjaar 2009.

Tevens is de conversiefactor voor het gebruik van grijze stroom in overeenstemming gebracht met Het Handboek CO₂-prestatieladder, versie 2.1 van 18 juli 2012.

Op basis van de gecorrigeerde emissiestromen is in onderstaande figuur de gecorrigeerde footprint van 2009 weergegeven.



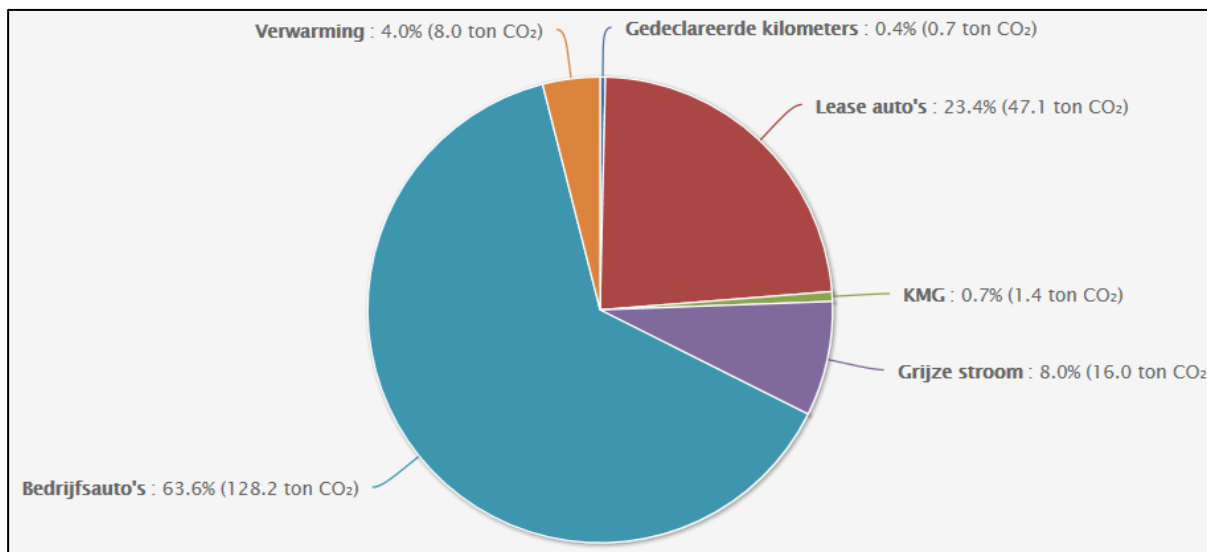
Figuur 1: Gecorrigeerde footprint 2009

Emissietype	Uitstoot Footprint 2009 [ton CO ₂]	Uitstoot Footprint 2009 gecorrigeerd [ton CO ₂]
Bedrijfsauto's	207,7	207,7
Lease auto's	54,2	55,6
Gedeclareerde kilometers	2,5	2,4
KMG	11,1	11,1
Grijze stroom ⁶	70,5	53,2
Verwarming	17,4	17,4
Totaal	363,4	347,4

Tabel 6: Verschil uitstoot CO₂ tussen Footprint 2009 en gecorrigeerde Footprint 2009

⁶ De conversiefactor voor grijze stroom is van 610 g naar 455 g CO₂/kWh verlaagd. Hierdoor is de footprint in het referentiejaar op dit punt substantieel lager.

6.2 DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 30 JUNI 2014 [ABSOLUUT]



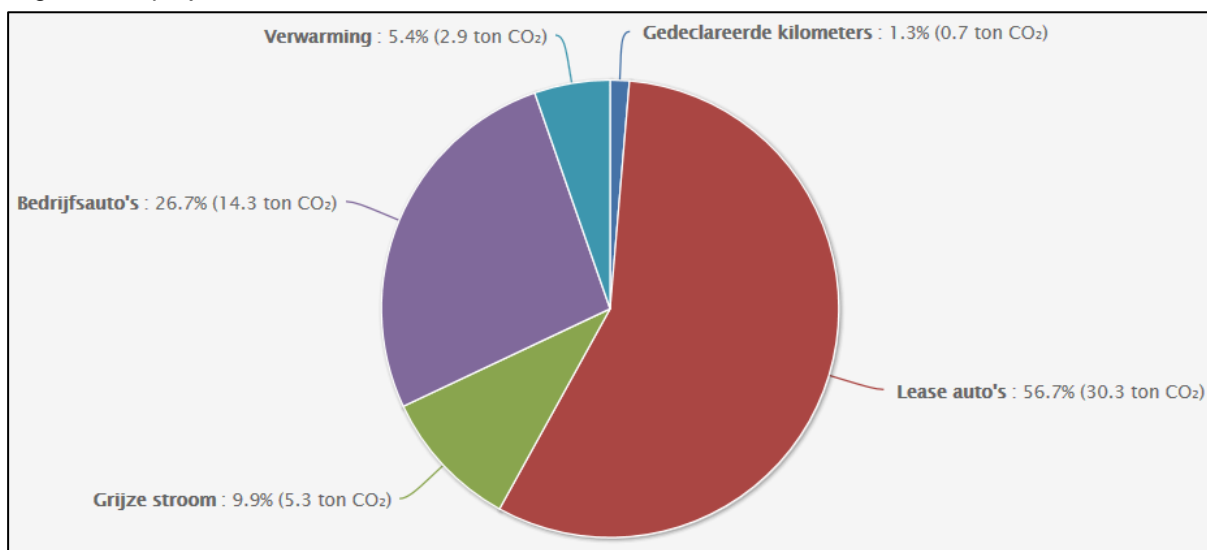
Figuur 2: Uitstoot CO₂ Q1+Q2 2014

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ (ton)	Percentage
Zakelijk verkeer lease auto's	1	346,6	87,7%
<i>Lease auto's</i>		87,8	22,2%
<i>Bedrijfsauto's</i>		258,8	65,5%
Verwarming	1	11,1	2,8%
Brandstofverbruik KMG	1	2,9	0,7%
Elektriciteit	2	31,0	7,8%
Gedecclareerde kilometers	2	3,5	0,9%
Zakelijke vliegtreizen	2	0,3	0,1%
Ingekochte koude/warmte	2	0,0	0,0%
Totaal uitstoot CO₂		395,4	100,0%

Tabel 7: Uitstoot CO₂ in Q1+Q2 2014

6.2.1 Directe & Indirecte emissies 1 januari tot en met 30 juni 2014 Algemeen [Absoluut]

In de periode van 1 april tot en met 30 juni 2014 is de onderstaande CO₂-uitstoot niet aan een van de uitgevoerde projecten toe te bedelen.

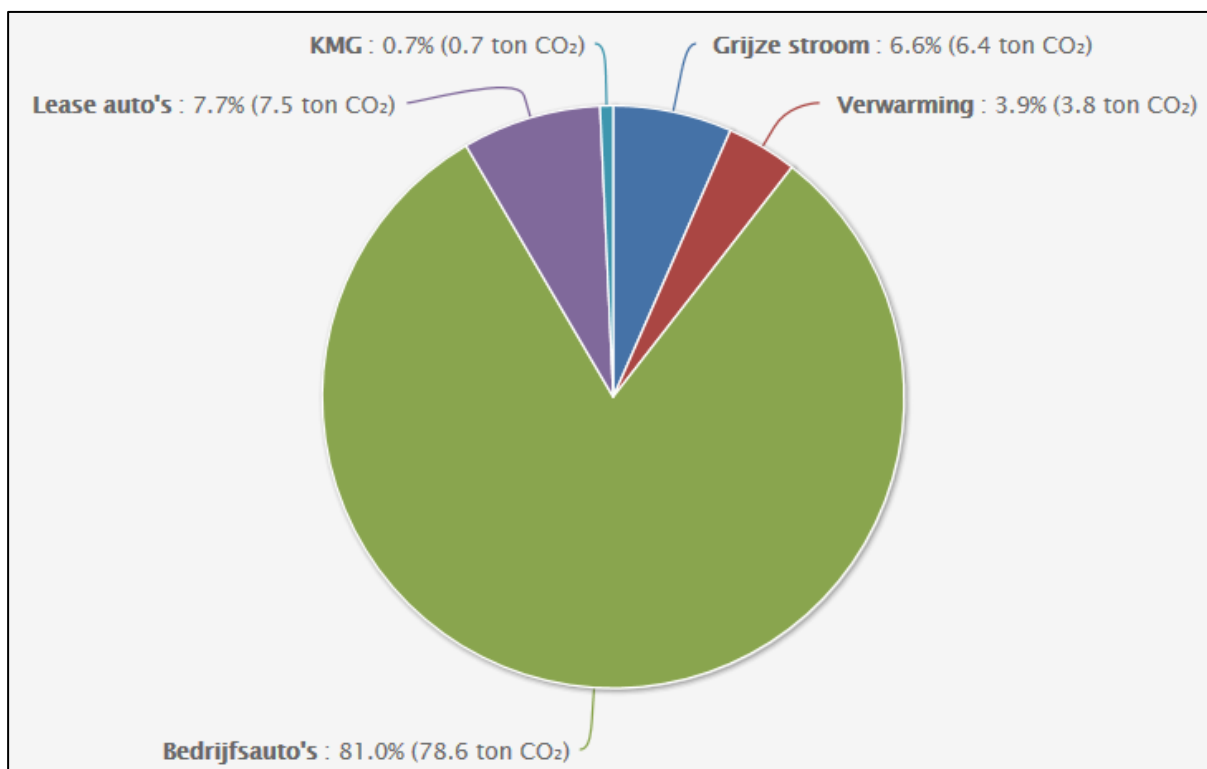


Figuur 3: Uitstoot CO₂ Q2 2014

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ (ton)	Percentage
Zakelijk verkeer lease auto's	1	171,3	88,3%
Lease auto's		40,7	21,0%
Bedrijfsauto's		130,6	67,3%
Verwarming	1	3,1	1,6%
Brandstofverbruik KMG	1	1,5	0,8%
Elektriciteit	2	15,0	7,7%
Gedeclareerde kilometers	2	2,8	1,4%
Zakelijke vliegreizen	2	0,3	0,2%
Ingekochte koude/warmte	2	0,0	0,0%
Totaal uitstoot CO₂		194,0	100,0%

Tabel 8: Uitstoot CO₂ in Q1 2014

6.2.2 Directe & Indirecte emissies 1 april tot en met 30 juni 2014 Project Gelre [Absoluut]

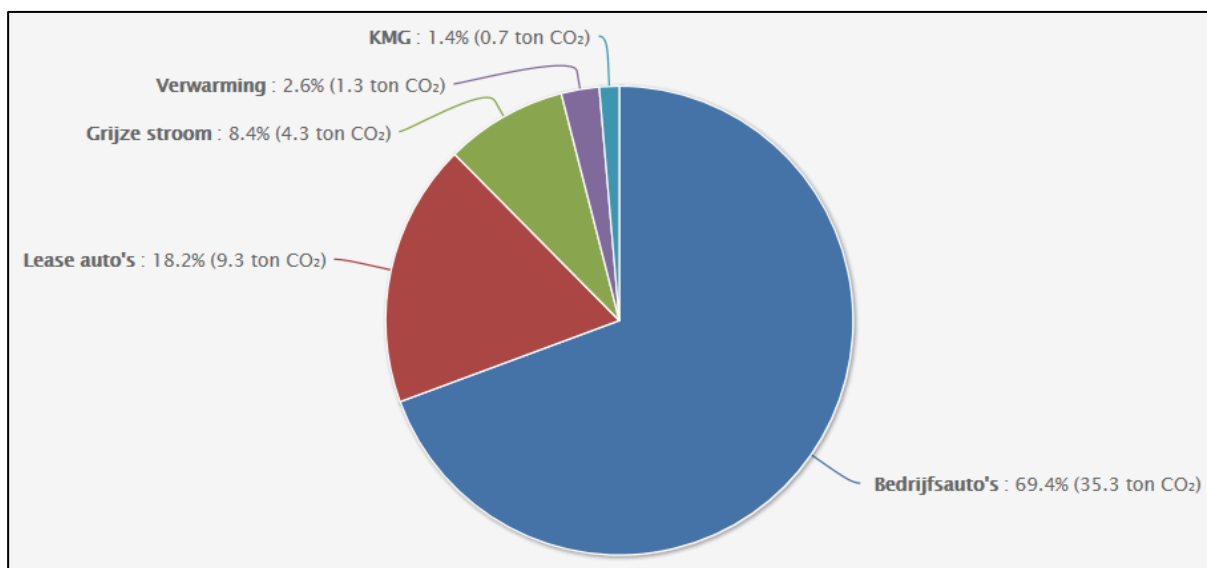


Figuur 4: Uitstoot CO₂ Q2 2014 Project Gelre

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ (ton)	Percentage
Zakelijk verkeer lease auto's	1	89,1	92,1%
Lease auto's		9,0	9,3%
Bedrijfsauto's		80,1	82,8%
Verwarming	1	1,5	1,6%
Brandstofverbruik KMG	1	0,8	0,8%
Elektriciteit	2	5,3	5,5%
Gedeclareerde kilometers	2	0,0	0,0%
Zakelijke vliegtreinen	2	0,0	0,0%
Ingekochte koude/warmte	2	0,0	0,0%
Totaal uitstoot CO ₂		96,7	100,0%

Tabel 9: Uitstoot CO₂ in Q2 2014 Project Gelre

6.2.3 *Directe & Indirecte emissies 1 april tot en met 30 juni 2014 Project Eemland [Absoluut]*



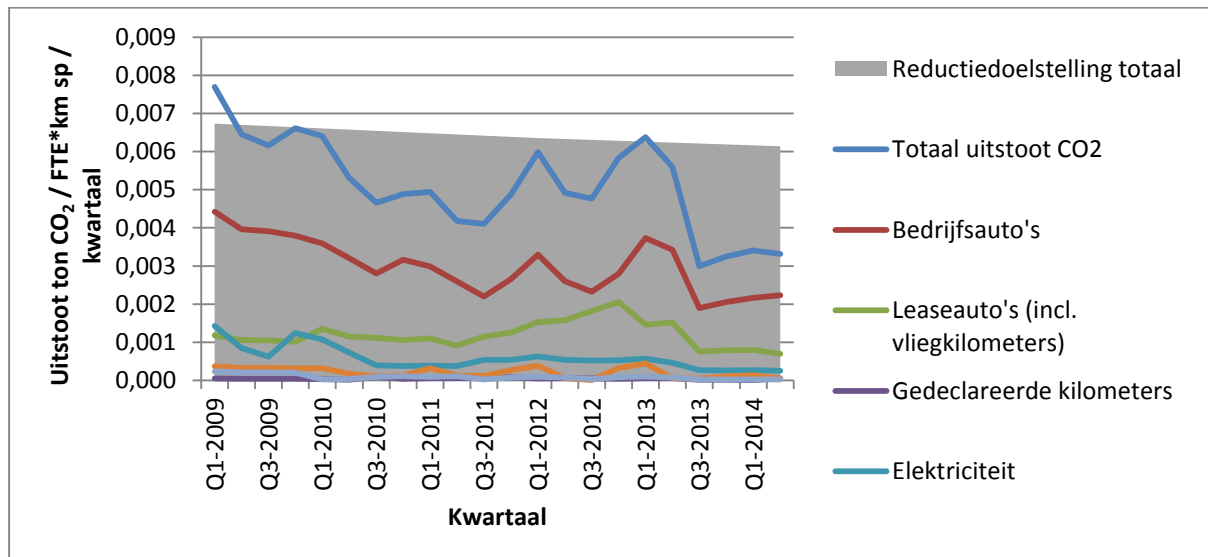
Figuur 5: Uitstoot CO₂ Q2 2014 Project Eemland

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ (ton)	Percentage
Zakelijk verkeer lease auto's	1	47,0	88,0%
Lease auto's		8,0	15,0%
Bedrijfsauto's		39,0	73,0%
Verwarming	1	1,3	2,4%
Brandstofverbruik KMG	1	0,8	1,5%
Elektriciteit	2	4,3	8,1%
Gedeclareerde kilometers	2	0,0	0,0%
Zakelijke vlieguren	2	0,0	0,0%
Ingekochte koude/warmte	2	0,0	0,0%
Totaal uitstoot CO ₂		53,4	100,0%

Tabel 10: Uitstoot CO₂ in Q2 2014 Project Eemland

6.3 DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 APRIL TOT EN MET 30 JUNI 2014 [PER FTE*KM SPOOR]

Op basis van het personeelsverloop, zoals is aangegeven in paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**, is de uitstoot CO₂ per FTE in onderstaande grafiek weergegeven. Hierbij wordt opgemerkt dat door de berekeningsmethode voor de grafiek (jaar naar kwartaalcijfers) de trendlijn (totale uitstoot) in 2009 boven het totale emissieniveau uitkomt.



Figuur 6: Ontwikkeling Uitstoot CO₂ per FTE per kwartaal

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ Q1-Q2 2014 (ton)	Percentage	Uitstoot CO ₂ per medewerker Q4 2014 (kg/FTE*km sp)	Doelstelling voor 2014 (kg CO ₂ per FTE*km sp)
Scope 1	1	360,6	91,2%	6,2	20,9
Zakelijk verkeer lease auto's	1	346,6	87,7%	5,9	18,9
Lease auto's	1	87,8	22,2%	1,5	3,9
Bedrijfsauto's	1	258,8	65,5%	4,4	15,0
Verwarming	1	11,1	2,8%	0,2	1,3
KMG & Wisselverwarming / lassen	1	2,9	0,7%	0,1	0,8
Scope 2	2	34,8	8,8%	0,6	3,9
Elektriciteit	2	31,0	7,8%	0,5	3,7
Gedeclareerde kilometers	2	3,5	0,9%	0,1	0,2
Zakelijke vlieggreizen	2	0,3	0,1%	0,0	0,00
Ingekochte koude/warmte	2	0,0	0,0%	0,0	0,00
Totaal uitstoot CO₂		395,4	100,0%	6,8	24,8

Tabel 11: Uitstoot CO₂ in Q1 en 2 2014 gerelateerd aan de kwartaal-doelstelling op basis van Footprint 2009

Op basis van de bovenstaande cijfer over Q1 en Q2 lijkt het behalen van de doelstelling voor de totale CO₂-uitstoot haalbaar.

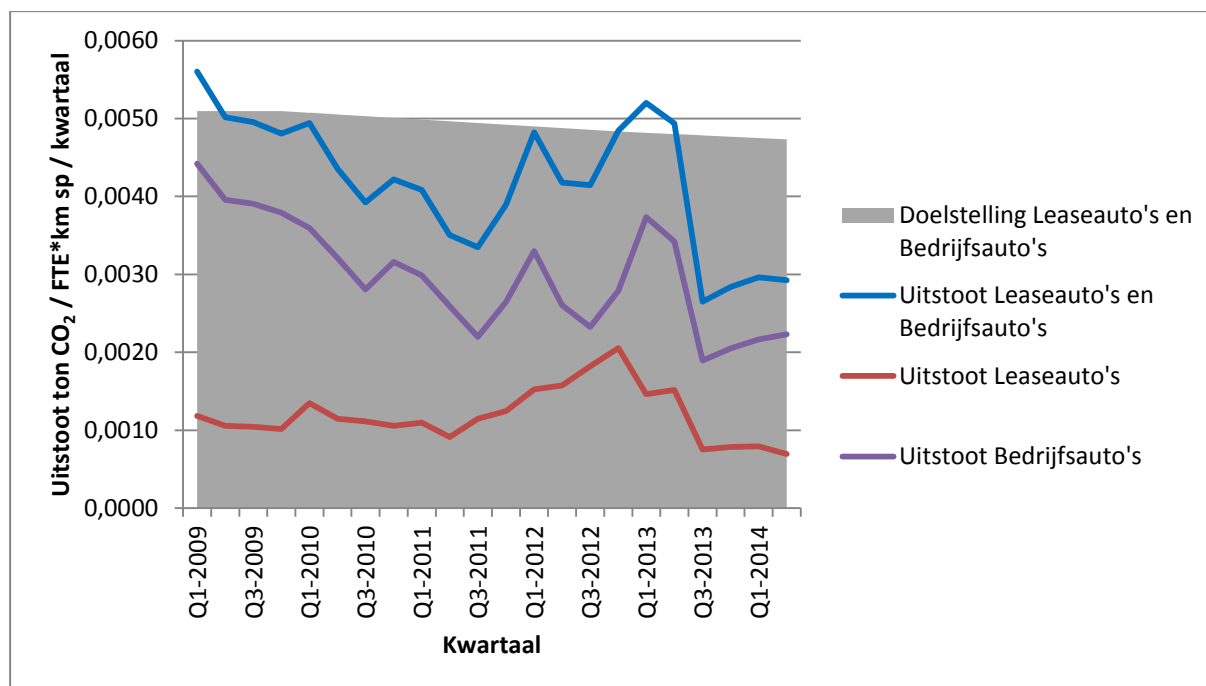
In Q2-2014 zijn 4162 treinkilometers met de NS Businesscard gemaakt. Dit is een daling ten opzichte van Q1-2014 (5158 km). Door gebruik te maken van de trein in plaats van de auto is 0,6 ton CO₂ minder uitgestoten.

6.4 TRENDS

Onderstaand worden de volgende emissiestromen geanalyseerd:

- Vervoer (luxe en bedrijfsauto's);
- Gasverbruik;
- Elektriciteitsverbruik;
- Brandstofverbruik Klein Mechanisch Gereedschap (KMG).

6.4.1 Emissies en doelstellingen vervoer

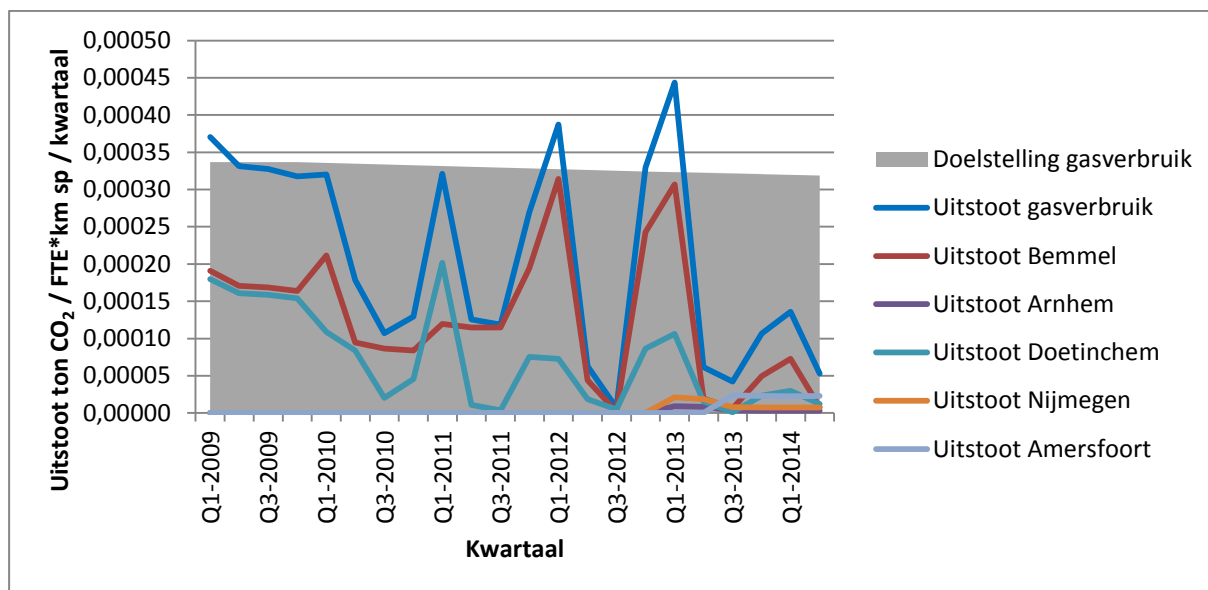


Figuur 7: Trend uitstoot CO₂ per FTE m.b.t. vervoer (lux lease auto's en bedrijfswagens)

De groei die in Q2-2013 m.b.t. de bijdrage van Bedrijfsauto's aan de CO₂ uitstoot is ingezet door het voorbereiden op het operationeel worden van het nieuwe contract Eemland, is in Q3-2013 duidelijk neerwaarts omgebogen. In Q3 2013 t/m Q2-2014 is een licht stijgende trend bij de bedrijfswagens te zien. Dit hangt samen met een verhoogd risico op storingen in de opstartfase van het nieuwe contract. De keuze voor energiezuinige bedrijfsauto's heeft effect gehad maar de uitstoot op deze energiestroom moet in 2015 onder controle blijven om de stijgende trend bij de bedrijfswagens weer naar beneden om te buigen.

De reductiedoelstelling voor mobiliteit is gehaald.

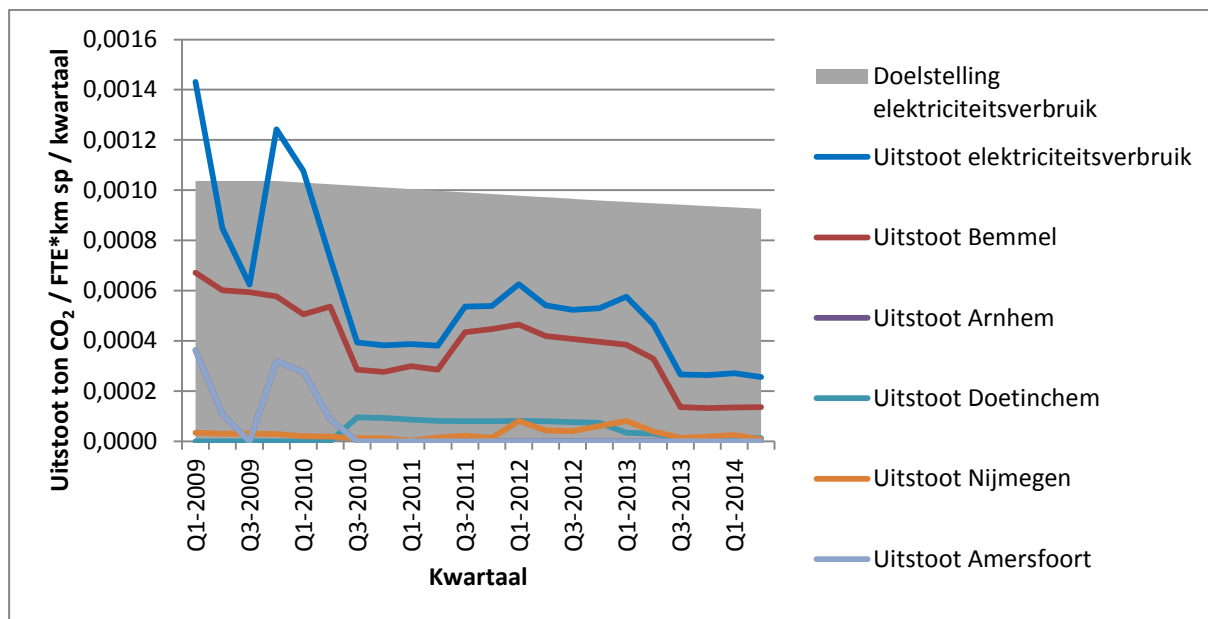
6.4.2 Emissies en doelstellingen gasverbruik



Figuur 8: Trend uitstoot CO₂ per FTE gasverbruik

Door de zachte winter van 2013-2014 is de piek in het gasverbruik lager dan in voorgaande jaren. De CO₂-uitstoot ten gevolge van het gasverbruik voor de verwarming van de panden is momenteel circa 75% lager dan de doelstelling.

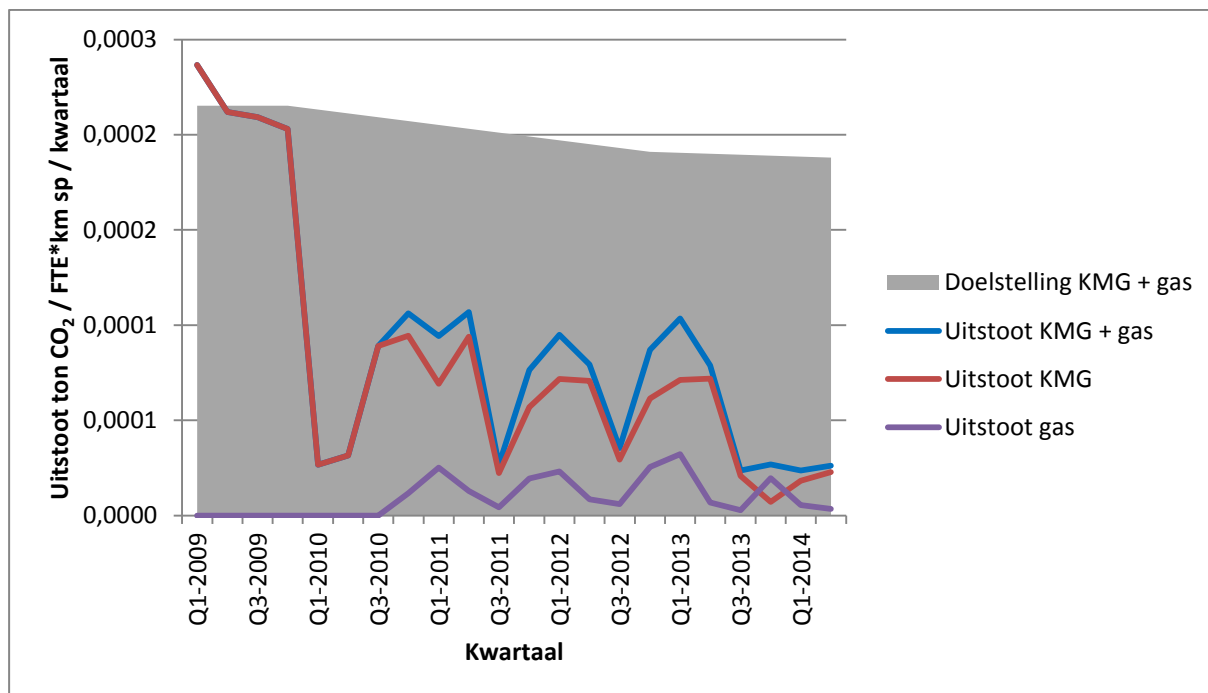
6.4.3 Emissies en doelstellingen elektriciteitsverbruik



Figuur 9: Trend uitstoot CO₂ per FTE elektriciteitsgebruik

De totale uitstoot door het elektriciteitsverbruik blijft ruim binnen de doelstelling, ondanks dat de groene stroom die door ASSET Rail wordt gebruikt niet in aanmerking komt voor een verlaging van de conversiefactor voor groene stroom. Op de uitstoot door deze energiestroom kan nog een besparing behaald worden van circa 90% wanneer voor de panden Bemmelen en Doetinchem (de locaties waarbij de uitstoot gebaseerd is op het werkelijk verbruik) overgegaan wordt op groene stroom met garanties van oorsprong.

6.4.4 Emissies en doelstellingen KMG en gas



Figuur 10: Trend uitstoot CO₂ per FTE t.g.v. gebruik KMG en gas

Uit de bovenstaande figuur blijkt dat er in de winter 2013-2014 naar weinig brandstof en gas is verbruikt. De totale uitstoot in deze emissiestroom laat een stabiel beeld zien, mede door het extra onderhoud dat in het nieuwe contractgebied is uitgevoerd. De verwachting is dat door het op orde brengen van het gebied de uitstoot van deze categorie binnen afzienbare tijd weer een neerwaarts beeld laat zien.

6.5 KETENANALYSES SCOPE 3

6.5.1 Doelstelling uitstoot transport GMG

Uit de analyse van de CO₂-uitstoot door het transporteren van GMG in 2013 blijkt dat er per inzet een uitstoot van 0,447 ton CO₂ wordt gegenereerd. De doelstelling voor 2014 is om dit met 5% ten opzichte van 2013 te reduceren. Dit komt neer op een uitstoot van 0,424 ton CO₂ per inzet.

6.5.2 Het kwantificeren van de emissies

In de eerste helft van 2014 is er in totaal 236 keer groot mechanisch gereedschap ingezet. Voor deze inzetten zijn 393 transportbewegingen door een met GMG beladen vrachtauto, 62 transportbewegingen met een onbeladen vrachtauto (GMG blijft op locatie voor inzet volgende dienst) en 8 transporten met een luxe auto gemaakt.

Maand	Aantal inzetten	Uitstoot CO ₂ vrachtauto beladen [ton]	Uitstoot CO ₂ vrachtauto onbeladen [ton]	Uitstoot CO ₂ luxe auto [ton]	Totaal uitstoot CO ₂ [ton]
1	41	12,083	0,482	0,021	12,586
2	41	12,426	0,995	0,000	13,420
3	50	16,080	1,603	0,000	17,683
4	56	13,413	1,610	0,054	15,077
5	35	7,887	0,924	0,000	8,811
6	13	2,780	0,000	0,000	2,780
Totaal	236	64,668	5,613	0,076	70,357

Tabel 12 Overzicht emissies transport GMG

Hiermee komt de uitstoot per inzet uit op $\frac{70,357}{236} = 0,298$ [ton CO₂ / inzet]. Dit is ten opzichte van 2013 een reductie van 33%. Dit is een stuk beter dan de doelstelling van een reductie van 5% ten opzichte van de uitstoot in 2013.

Bij het meest optimaal inzetten van toeleveranciers van GMG, dat wil zeggen steeds die toeleverancier inzetten die het dichtst bij de werkplek zit kan een uitstoot van 0,243 ton CO₂ / inzet gehaald worden.

6.5.3 Conclusie

ASSET Rail heeft het implementeren van de maatregelen uit de ketenanalyse gestart. Het aanvragen van aaneensluitende buitendienststellingen levert een zeer positieve bijdrage. Hierdoor zijn 70 transportbewegingen met een beladen vrachtwagen uitgespaard. Dit betreft ruim $\frac{70}{236*2} * 100\% = 14\%$ van het aantal transportbewegingen. De overige reductie heeft betrekking op het zo efficiënt mogelijk inhuren van toeleveranciers.

Beleidsmaatregelen die een verdere reductie kunnen bewerkstelligen zijn:

- Onderhoudsactiviteiten waarbij de inzet van GMG noodzakelijk is clusteren, zodat meerdere inzetten mogelijk zijn met één aan- en afvoer transport;
- Die leverancier benaderen waarbij de transportkilometers naar de projectlocatie zo gering mogelijk zijn;
- Vroegtijdig vastleggen van GMG bij gunstigste leverancier;
- Leverancier stimuleren om bij transportbewegingen gebruik te (gaan) maken van energiezuinige vrachtauto's.

6.6 VOORTGANG REDUCTIEDOELSTELLINGEN

In 2014 wordt voortgeborduurd op de maatregelen die in de periode vanaf 2009 in gang zijn gezet om tot reductie van de CO₂ uitstoot te komen.

In Q1 is overgegaan tot het aanvragen van diverse trainingen om het zuiniger rijden te bevorderen. Het MT dient hierover nog een besluit te nemen.

Onderstaand een overzicht van geïmplementeerde maatregelen met daarachter een beoordeling of en in welke mate de maatregel (kwalitatief) heeft bijgedragen aan de gerealiseerde reductie:

Instructie personeel/houding en gedrag	Beoordeling
<ul style="list-style-type: none"> • Personeel instrueren/aansporen om de motor van voertuigen en/of productiemiddelen uit te zetten indien deze niet gebruikt worden 	Bijdrage matig positief, is nog extra resultaat mogelijk. Blijvend aandacht geven in de werkinstructies van het personeel
<ul style="list-style-type: none"> • Personeel instrueren over uitschakelen verlichting bij verlaten kantooruimtes 	Bijdrage positief, Alert blijven op toepassen om terugval te voorkomen
<ul style="list-style-type: none"> • Gesloten houden ruimtes (ramen en deuren) bij gebruik airco 	Bijdrage positief, Alert blijven op toepassen om terugval te voorkomen
Bronmaatregelen ter verbetering efficiëntie	Beoordeling
<ul style="list-style-type: none"> • Vervangen kantoormachines (copiers/printers) door meer energie efficiënte exemplaren (inclusief standaard mogelijkheid tot het maken van een scan i.p.v. een kopie) 	Bijdrage positief
<ul style="list-style-type: none"> • Efficiënter uitvoeren productieproces waardoor minder (onnodige) onderhoudsritten gereden hoeven te worden en tevens het aantal storingen afneemt waardoor eveneens minder ritten met bedrijfswagens nodig zijn 	Bijdrage sterk positief
<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren aanschaf energiezuinige lease auto 	Bijdrage sterk positief De leaseregeling waarvan gebruik wordt gemaakt (regeling van Dura) is aangescherpt waardoor alleen nog label A of B auto's besteld mogen/kunnen worden. Dit leidt tot een sterke reductie van het brandstofverbruik. Ultimo Q1-2014 rijdt er nog 1 auto met een C-label
<ul style="list-style-type: none"> • Vervangen bedrijfswagens door zuiniger exemplaren 	Bijdrage sterk positief Door de ontwikkeling van de energie efficiëntie van bedrijfswagens in de afgelopen jaren in combinatie met de noodzaak om wagens te gaan vervangen, wordt bij aanschaf van nieuwe bedrijfswagens voor energiezuinige exemplaren gekozen
<ul style="list-style-type: none"> • NS Businesscard verstrekken aan personeel voor zakelijke reizen 	Bijdrage sterk positief.
<ul style="list-style-type: none"> • Aanschaf computerapparatuur met "energy star" 	Bijdrage licht positief, substantieel deel apparatuur nog niet vervangen
<ul style="list-style-type: none"> • Energiezuiniger locatie in Arnhem betrokken 	Bijdrage sterk positief
<ul style="list-style-type: none"> • Steunpunt Nijmegen opgeheven 	Bijdrage sterk positief
<ul style="list-style-type: none"> • Vervangen kantoorverlichting door energiezuinigere alternatieven (TL-verlichting met 10% lager energieverbruik) 	Bijdrage positief
<ul style="list-style-type: none"> • Saneren overwegen hierdoor minder vervoersbewegingen voor onderhoud en 	Bijdrage positief

storingen	
Bronmaatregelen ter verbetering efficiëntie	Beoordeling
<ul style="list-style-type: none"> • Periodiciteit van schouwerkzaamheden teruggebracht van eens per 2 maanden naar eens per 3 maanden. Klein herstel wordt direct door schouwers hersteld 	Bijdrage positief: Minder vervoersbewegingen door lagere frequentie en doordat onderhoudsploeg niet hoeft uit te rukken voor kleine herstelwerkzaamheden
<ul style="list-style-type: none"> • Overschakelen brandstof klein mechanisch gereedschap op milieuvriendelijk alternatief (Aspen) 	Bijdrage neutraal
<ul style="list-style-type: none"> • Spinoff van proefproject waarbij elektrische fietsen op kantoor beschikbaar waren voor testritten/dagen. In het vervolg hierop is de mogelijkheid geboden aan het personeel om een elektrische fiets tegen gunstige voorwaarden aan te schaffen 	Bijdrage positief: De proefperiode was erg beperkt dus heeft op zich niet veel effect gehad op de uitstoot door woon/werkverkeer. Maar in het vervolg hebben drie medewerkers een elektrische fiets aangeschaft voor hun woon/werkverkeer. Daarnaast heeft ASSET Rail twee fietsen aangeschaft die voor de periode van een week gereserveerd kunnen worden
<ul style="list-style-type: none"> • “Anders werken” – een project dat moet leiden tot het efficiënter inzetten van het personeel en de wijze waarop de kantoorondersteuning daarbij een rol speelt. Dit houdt ook in dat er weer verder nagedacht wordt over het werken op flexibele locaties in plaats van noodzakelijk bezoeken van de locatie Bommel voor het uitvoeren of afronden van werkzaamheden 	Bijdrage is momenteel nog neutraal: er is door een externe partij een plan opgesteld dat in het MT is besproken. In Q2-2013 wordt hier intern een vervolg aan gegeven. De verwachting is dat de bijdrage van het implementeren van dit plan leidt tot een positieve bijdrage aan de reductie van de CO ₂ uitstoot
<ul style="list-style-type: none"> • Vervangen gloeilampen in seinen door LED-seinen 	Bijdrage positief: Vermindering voertuigbewegingen door vervallen halfjaarlijks vervangen van gloeilamp. Vermindering voertuigbewegingen door verlaagd storingsprofiel
<ul style="list-style-type: none"> • Vervangen houten overwegbomen door aluminium exemplaren 	Bijdrage is momenteel nog neutraal
<ul style="list-style-type: none"> • Vervallen van R3 beurten voor techniekveld Seinwezen. Uit analyse van het storingsgedrag van wissels blijkt dat een 3 maandelijks beurt nauwelijks bijdraagt tot een vermindering van het storingsprofiel 	Bijdrage positief: Door het vervallen van de R3 beurt worden minder vervoersbewegingen gemaakt
Overige maatregelen	Beoordeling
<ul style="list-style-type: none"> • Vervangen desktop machines door laptop machines t.b.v. faciliteren thuiswerken 	Bijdrage neutraal: Er worden voor de winterdienst keten voor de winterdienst geplaatst op Amf Empl, Amfa, Hra, Hvs, AhVa. Doordat ploeg op locatie langdurig kan verblijven worden vervoersbewegingen gereduceerd. Omdat effecten nog niet gemeten kunnen worden is de bijdrage vooralsnog neutraal
<ul style="list-style-type: none"> • Vervangen desktop machines door laptop machines t.b.v. faciliteren thuiswerken 	Bijdrage neutraal: In 2011 is de mogelijkheid om op afstand te werken geïmplementeerd
<ul style="list-style-type: none"> • Faciliteren opladen elektrische vervoermiddelen 	Bijdrage licht positief: binnen ASSET Rail zijn nog weinig medewerkers die een elektrisch vervoermiddel benutten voor woon/werkverkeer of zakelijke kilometers

Overige maatregelen	Beoordeling
<ul style="list-style-type: none"> Op afstand monitoren railinfrassystemen (wisselverwarming, POSS, klimaat technische ruimten) 	Bijdrage positief Door monitoren railinfrassystemen worden vervoersbewegingen naar systemen die bij aankomst correct functioneren voorkomen
<ul style="list-style-type: none"> Overschakelen op groene stroom (met certificaat van oorsprong) 	Bijdrage positief op de uitstoot, geen bijdrage aan reductie van het energieverbruik
<ul style="list-style-type: none"> “Elektronisch” vergaderen 	Bijdrage positief, zowel in scope 3 (papierverbruik) als scope 2 (energieverbruik kopieermachine) In het MT worden de vergaderstukken m.b.v. dropbox en groot scherm behandeld en is uitdraaien van de stukken uit den boze. Dit leidt tot een substantiële reductie van het kopiëren/afdrukken.
<ul style="list-style-type: none"> Voorbeeldgedrag leden MT door downsizen van lease auto 	Bijdrage licht positief Het personeel ziet dat de MT leden in kleinere, zuinigere auto's gaan rijden en voelen zich hierdoor verplicht ook een kleiner model te kiezen.
<ul style="list-style-type: none"> Invoeren CO₂-managementtool 	Bijdrage neutraal: Rapportagemogelijkheden en inzicht in uitstoot worden vereenvoudigd

Tabel 13: Overzicht reductiemaatregelen CO₂ uitstoot

6.7 ONZEKERHEDEN

Bij het bepalen van de directe of indirecte uitstoot van CO₂ van ASSET Rail zorgen een aantal aspecten voor onzekerheden met betrekking tot de gerapporteerde en te rapporteren cijfers.

Emissiestroom	Locatie	Onze-kerheid	% van emissie-stroom	Gewogen onzekerheid per emissie-stroom	Bijdrage emissie-stroom aan totale uitstoot	Gewogen onzekerheid	Reden onzekerheid
Gasverbruik	Bemmel	0%	53,5%	0,0%			
	Amersfoort	10%	16,7%	1,7%			Geschat verbruik o.b.v. m ²
	Doetinchem	0%	22,1%	0,0%			
	Arnhem	10%	2,4%	0,2%			Geschat verbruik o.b.v. m ²
	Nijmegen	10%	5,3%	0,5%			Geschat verbruik o.b.v. m ²
	Totaal		100,0%	2,4%	4,0%	0,1%	
Elektriciteits-verbruik	Bemmel	0%	49,8%	0,0%			
	Amersfoort	10%	26,8%	2,7%			Geschat verbruik o.b.v. m ³
	Doetinchem	0%	9,3%	0,0%			
	Arnhem	10%	4,4%	0,4%			Geschat verbruik o.b.v. m ³
	Nijmegen	10%	9,7%	1,0%			Geschat verbruik o.b.v. m ³
	Totaal		100,0%	4,1%	8,0%	0,3%	
Bedrijfsauto's	Totaal	1%	100,0%	1,0%	63,6%	0,6%	Geschatte privégebruik enkele voertuigen
Leaseauto's	Totaal	2%	100,0%	2,0%	23,4%	0,5%	Geschatte privégebruik meerdere voertuigen
Gedeclareerde km's		0%	100,0%	0,0%	0,4%	0,0%	
Vliegtuig		0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
KMG	Totaal	0%	100,0%	0,0%	0,7%	0,0%	
Totaal						1,5%	

De berekende onzekerheid van de gerapporteerde CO₂-uitstoot is 1,5%. Dit komt overeen met 3,1 ton CO₂.

7 DOELSTELLINGEN 2014

7.1 NIEUW IN TE VOEREN OF TE ONDERZOEKEN EMISSIE REDUCTIE MAATREGELEN

In aanvulling op de reeds lopende maatregelen uit het energiemanagement programma worden onderstaande maatregelen op haalbaarheid en effectiviteit beoordeeld en, indien positief bevonden, ingevoerd.

- Uitvoeren keuringen en werkrapportages met behulp van tablet PC's (incl. draadloos indienen);
- Invoeren e-drive, besparingspotentieel 8-12% op brandstof voertuigen;
- Voor Bommel en Doetinchem overstappen naar groene stroom met Garantiecertificaat van Oorsprong, besparingspotentieel 40% op emissiestroom elektriciteit);
- Aanschaf zuinigere auto's en bedrijfswagens (zowel vervanging als uitbreiding);
- Auto delen, bijvoorbeeld bij storingsploegen;
- Zonnepanelen op pand in Bommel plaatsen;
- Alternatieve duurzame componenten installeren indien vervanging noodzakelijk is (in overleg met en na toestemming van de opdrachtgever);
- Mogelijkheid om bij vernieuwings- of verbetervoorstellen aan de opdrachtgever naast een economische analyse tevens een duurzaamheidsanalyse aan te leveren;
- CO₂ uitstoot op contractniveau periodiek aan de OG gaan rapporteren;
- Bij vervanging computers voor medewerkers laptop aanschaffen i.v.m. thuiswerken.

7.2 OVERIGE IN TE VOEREN MAATREGELEN

Vanwege de groei van 'klein' naar 'middelgroot bedrijf' zijn de invoering van de volgende maatregelen noodzakelijk om op trede 5 van de CO₂ Prestatieladder te blijven en zodoende bij de aanbesteding van projecten een fictief gunningsvoordeel van 10% te houden:

- In leveringsvoorwaarden opnemen dat A-leveranciers een door een CI geverifieerde CO₂-emissie-inventaris scope 1 en 2 jaarlijks aanleveren
- Publiekelijk committeren aan twee of meer CO₂-emissie reductieprogramma's van overheid en of NGO voor zowel het bedrijf als de projecten.
- Nieuwe reductiedoelstelling voor scope 3 opzetten. Een mogelijkheid hiervoor is het stimuleren om transportkilometers voor het verplaatsen van Krols terug te dringen vanwege het overlappen van buitendienststellingen op aaneensluitende nachten.

8 SLOTWOORD

ASSET Rail heeft met deze rapportage de resultaten, die voortkomen uit het energiemangement beleid, inzichtelijk gemaakt. De missie die ASSET Rail voor zichzelf heeft geformuleerd, is ambitieus en misschien niet reëel maar dit weerhoudt ons er niet van vol vertrouwen ons doel na te blijven streven.

Mens

Planeet

Welvaart⁷

⁷ People, Planet, Prosperity