

Titel:

Emissiereductie Jaarrapportage 2012

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/10425	1.0	18/03/2013	DEFINITIEF

Opsteller:		Gecontroleerd door:		Vrijgave:	
KAM / V&G Coördinator C. Blaakmeer		Contractmanager G. Hoogveld		Directeur P. Ahsman	
Datum:	Paraaf	Datum:	Paraaf	Datum:	Paraaf
18/03/2013		18/03/2013		18/03/2013	

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	2
2	BASISGEGEVENS	3
2.1	BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE	3
2.2	VERANTWOORDELIJKHEDEN.....	3
2.3	BASISJAAR	3
2.4	RAPPORTAGEPERIODE.....	3
2.5	VERIFICATIE	3
3	AFBAKENING	4
3.1	ORGANISATORISCHE GRENZEN.....	4
4	BEREKENINGSMETHODIEK	6
4.1	ACTUELE BERECENINGSMETHODIEK & CONVERSIEFACTOREN.....	6
4.2	WIJZIGINGEN BERECENINGSMETHODIEK.....	7
4.3	HERBEREKENING BASISJAAR & HISTORISCHE GEGEVENS	7
5	DIRECTE EN INDIRECT EMISSIES	8
5.1	HERBEREKENING BASISJAAR & HISTORISCHE GEGEVENS	8
5.2	DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 31 DECEMBER 2012 [ABSOLUUT].....	9
5.3	DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 31 DECEMBER 2012 [PER FTE].....	10
5.4	DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 31 DECEMBER 2012 [OP PROJECTEN MET GUNNINGSVOORDEEL].....	11
5.5	TRENDS	12
5.5.1	<i>Emissies en voorspellingen ASSET Rail bv</i>	12
5.5.2	<i>Emissies en voorspellingen vervoer lease en bedrijfsauto's</i>	12
5.5.3	<i>Emissies en voorspellingen gasverbruik (verwarming)</i>	13
5.5.4	<i>Emissies en voorspellingen elektriciteitsverbruik</i>	13
5.5.5	<i>Emissies en voorspellingen KMG</i>	14
5.6	VOORTGANG REDUCTIEDOELSTELLINGEN.....	14
6	SCOPE 3 EMISSIES - KETENANALYSES	15
6.1	INLEIDING.....	15
6.2	KETENANALYSE OVERWEGBOMEN	15
6.2.1	<i>Voortgang ingezette maatregelen overwegbomen</i>	15
6.2.2	<i>Het kwantificeren van de emissies</i>	15
6.2.3	<i>Conclusie</i>	16
6.3	KETENANALYSE BEVLOERING OVERWEGEN	17
6.3.1	<i>Voortgang ingezette maatregelen overwegen</i>	17
6.3.2	<i>Het kwantificeren van de emissies</i>	17
6.3.3	<i>Conclusie</i>	17
7	SLOTWOORD	18

1 INLEIDING

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.

Sinds Q4-2011 maakt ASSET Rail gebruik van de webbased tool 'CO2 management'. Voor deze tool is gekozen omdat het pakket voorbereid is voor de CO2 Prestatieladder 2.1, een groot aantal conversiefactoren voorgedefinieerd zijn, resultaten van besparingsmaatregelen zichtbaar zijn op elk niveau in de organisatie en het maken van rapportages en de bijbehorende figuren wordt ondersteund.

2 BASISGEGEVENS

2.1 BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE

ASSET Rail B.V. heeft haar hoofdvestiging in Bemmel. Van hier uit wordt de organisatie aangestuurd. In Bemmel is naast het hoofdkantoor ook het magazijn en storingsmagazijn gelokaliseerd. Als uitvalsbasis wordt gebruik gemaakt van steunpunten in Arnhem (dienstgebouw Syntus) en Doetinchem. Bij de afbakening van de organizational boundary (4.1) wordt een nadere beschrijving van de organisatie gegeven.

2.2 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 sneeuwrij maken van wissels geregistreerd.

Bedrijf	Eindverantwoordelijke	Verantwoordelijke stuurcyclus (KAM)	Contactpersoon emissie-inventaris
ASSET Rail B.V.	Pieter Ahsman	Christiaan Blaakmeer	Jan van Alebeek [gas] Marjon Thijssen [lease / bedrijfsauto's] Barry Verhoef [gedeclareerde km's]
Bemmel	Henny Kuijpers	Christiaan Blaakmeer	Jan van Alebeek
Arnhem [Dienstgebouw Syntus]	Henny Kuijpers	Christiaan Blaakmeer	Christiaan Blaakmeer
Doetinchem	Henny Kuijpers	Christiaan Blaakmeer	Jan van Alebeek

Tabel 1: Overzicht verantwoordelijkheden

2.3 BASISJAAR

Het basisjaar is 2009.

2.4 RAPPORTAGEPERIODE

Deze periodiek rapportage beschrijft de CO₂-emissies in de periode 1 januari tot en met 31 december 2012.

2.5 VERIFICATIE

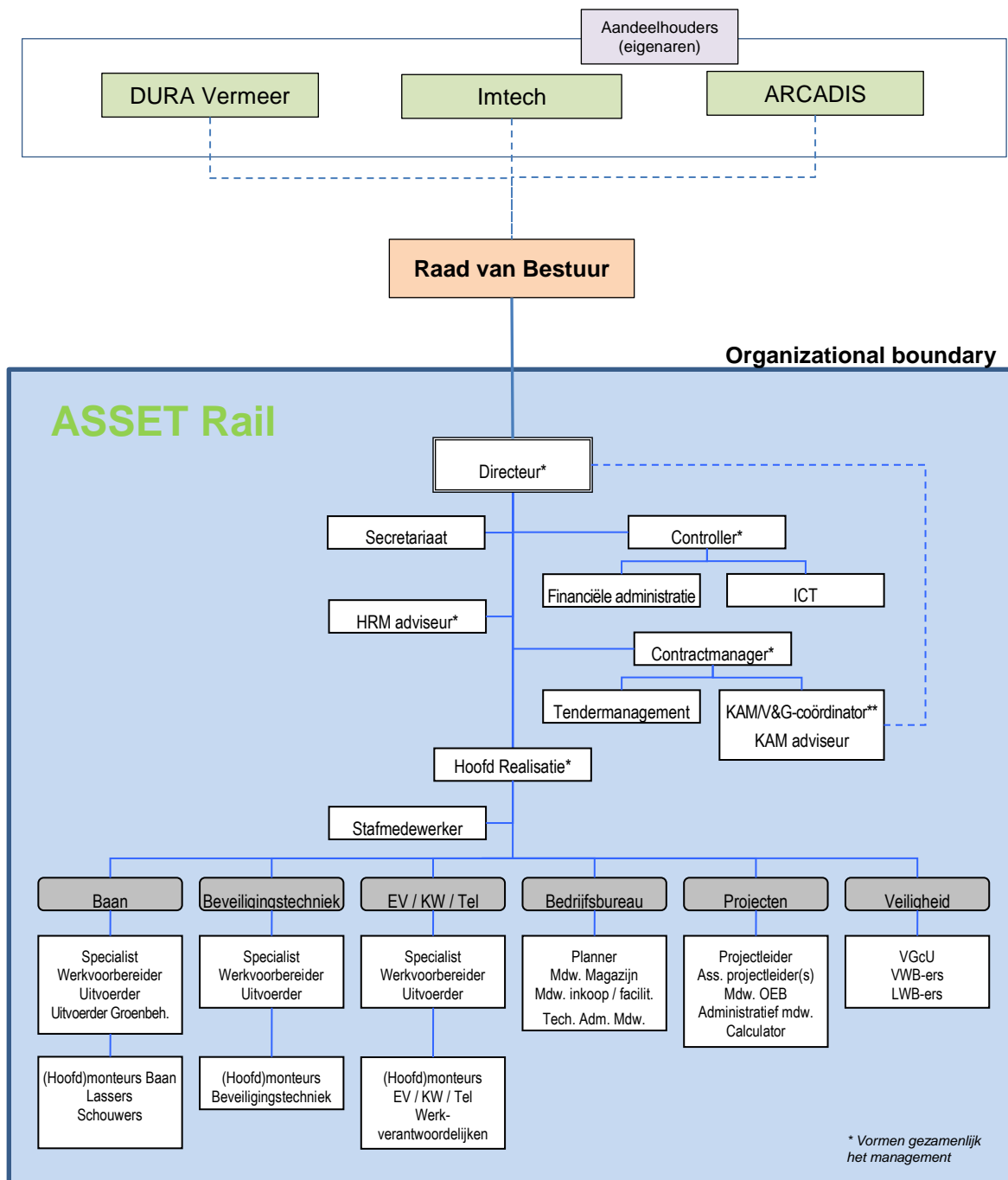
De footprint is niet extern geverifieerd.

3 AFBAKENING

3.1 ORGANISATORISCHE GRENZEN

ASSET Rail B.V. heeft haar hoofdvestiging in Bemmel. Van hier uit wordt de organisatie aangestuurd. Bij het bepalen van de organizational boundary van ASSET Rail is gekeken naar de rechtspositie van ASSET Rail en de verhouding met de aandeelhouders. Alle drie aandeelhoudende partijen hebben in de afgelopen periode een certificaat verkregen op basis van een beoordeling aan de CO2 ladder. Bij alle bedrijven is ervoor gekozen om ASSET Rail buiten hun organizational boundaries te plaatsen. Deze beslissingen zorgen ervoor dat de verantwoording die ASSET Rail in haar rapportage aflegt over haar emissies, niet leiden tot een dubbeltelling.

Om te voorkomen dat er toch dubbeltellingen ontstaan, heeft ASSET Rail haar raad van bestuur buiten de organizational boundary gehouden. Reden hiervoor is dat de RvB is samengesteld uit werknemers van de eigenaren en zij zijn derhalve bij de certificering van de eigen organisatie verantwoord. In onderstaand schema is de boundary inzichtelijk gemaakt waarbij tevens de organisatie van ASSET Rail is geschetst.



Versie d.d. 31-12-2012

ASSET Rail maakt voor het uitvoeren van haar activiteiten gebruik van groot materieel dat zij inhuurt bij andere partijen. Deze middelen worden gezien als outsourced emissions en worden verantwoord in scope 3.

4 BEREKENINGSMETHODIEK

4.1 ACTUELE BEREKENINGSMETHODIEK & CONVERSIEFACTOREN

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

Emissiestroom	Hoofdcategorie	Sub-categorie	Omschrijving	Conversiefactor	Meet-eenheid	Bron ¹	GHGP-scope
Bedrijfs-auto's [Diesel]	Goederen-vervoer	Goederen-vervoer algemeen	Diesel	3135,0	liter brandstof	P, S	1
Bedrijfs-auto's [Benzine] (vervangend vervoer)	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
Treinverkeer	Personen-vervoer collectief	Stoptrein + intercity		65,0	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	Propana	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
Elektriciteit grijs 2010 en verder	Elektriciteitsverbruik voor andere doeleinden dan vervoer	Grijze stroom	Grijze stroom, 2010 en later	455,0	kiloWattuur	S	2

¹ P: 'CO₂-conversiefactoren ProRail versie 1, mei 2009',
S: 'CO₂-conversiefactoren' CO₂-Prestatieladder Handboek, SKAO, 18 juli 2012

Emissie-stroom	Hoofd-categorie	Sub-categorie	Omschrijving	Conversie-factor	Meet-eenheid	Bron ¹	GHGP-scope
Elektriciteit grijs 01-2010 t/m 06-2010	Elektriciteits-verbruik 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	Electriciteits-verbruik	'groen' voor andere doeleinden dan vervoer	Overige Groene Stroom	300,0	kiloWattuur	P, S	2
Elektriciteit grijs 07-2011 t/m heden	Elektriciteits-verbruik voor andere doeleinden dan vervoer	Grijze stroom	Grijze stroom, 2010 en later	455,0	kiloWattuur	P, S	2

Tabel 2: Overzicht emissiestromen

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

4.2 WIJZIGINGEN BEREKENINGSMETHODIEK

Voor het bepalen van het verbruik van verbruikte brandstoffen voor bedrijfs- en leaseauto's wordt met ingang van 2011 gebruik gemaakt van de webbased tool 'Carconcern'. Vanuit deze applicatie kan het type brandstof en de hoeveelheid brandstof dat per voertuig is getankt uitgelezen worden.

Voor de gedeclareerde kilometers wordt met ingang van 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.

In 2011 is de uitstoot die het gevolg is van het gebruik van propaan bij laswerkzaamheden en het ijsvrij maken van wissels meegenomen. De verbruiksgegevens worden bepaald aan de hand van de ingekochte hoeveelheid gasflessen.

4.3 HERBEREKENING BASISJAAR & HISTORISCHE GEGEVENS

Op basis van het wijzigen van de verwerking van gedeclareerde kilometers is een herberekening uitgevoerd over het basisjaar 2009.

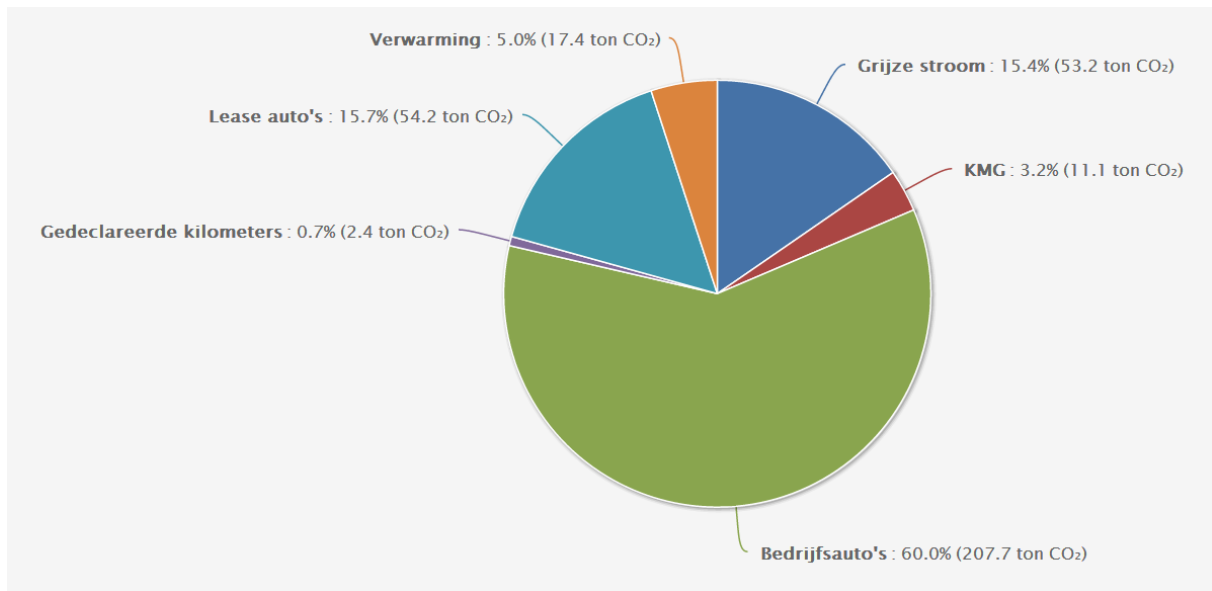
Tevens is de conversiefactor voor het gebruik van grijze stroom in overeenstemming gebracht met CO₂-Prestatieladder Handboek, SKAO van 18 juli 2012.

In paragraaf 5.1 is de gecorrigeerde footprint van 2009 weergegeven.

5 DIRECTE EN INDIRECT EMISSIES

5.1 HERBEREKENING BASISJAAR & HISTORISCHE GEGEVENS

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

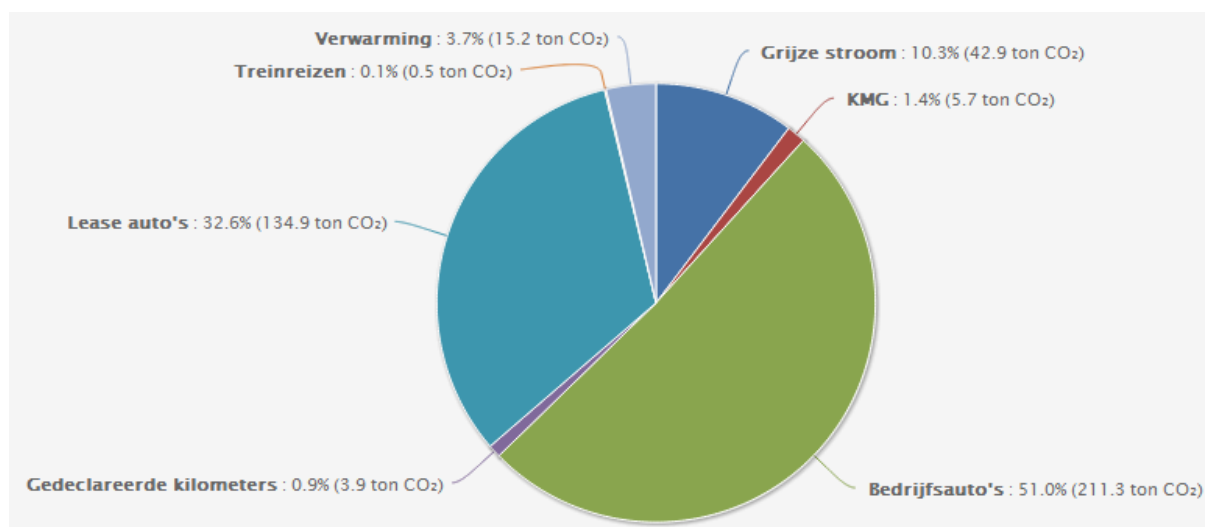


Figuur 1: Gecorrigeerde footprint 2009

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	54,2
Gedeclareerde kilometers	2,5	2,4
KMG	11,1	11,1
Grijze stroom	70,5	53,2
Verwarming	17,4	17,4
Totaal	363,4	346,0

Tabel 3: Verschil uitstoot CO₂ tussen Footprint 2009 en gecorrigeerde Footprint 2009

5.2 DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 31 DECEMBER 2012 [ABSOLUUT]



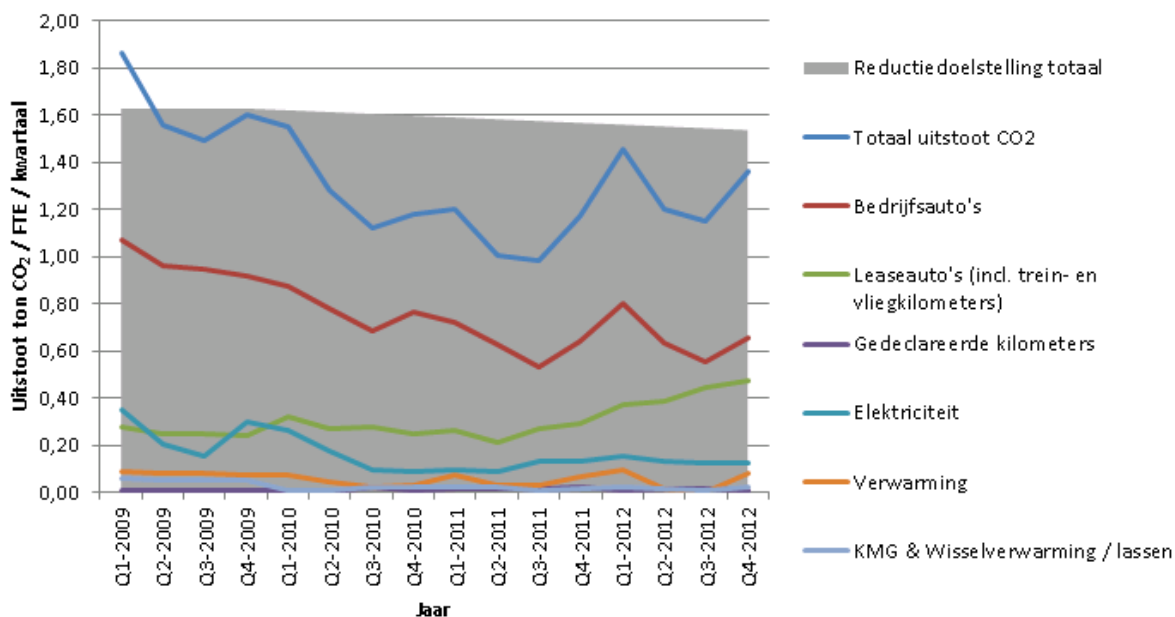
Figuur 2: Uitstoot CO₂ 2012

Emissietype	Uitstoot Footprint 2009 gecorrigeerd [ton CO ₂]	Uitstoot 2012 [ton CO ₂]
Bedrijfsauto's	207,7	211,3
Lease auto's	54,2	134,9
Gedeclareerde kilometers	2,4	3,9
Zakelijke trein kilometers	0,0	0,5
KMG	11,1	5,7
Grijze stroom	53,2	42,9
Verwarming	17,4	15,2
Totaal	346,0	414,4

Tabel 4: Ontwikkeling uitstoot CO₂ tussen gecorrigeerde Footprint 2009 en 2012

5.3 DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 31 DECEMBER 2012 [PER FTE]

Op basis van het personeelsverloop, zoals is aangegeven in paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**, is de uitstoot CO₂ per FTE in onderstaande grafiek weergegeven.



Figuur 3: Ontwikkeling Uitstoot CO₂ per FTE per jaar

Emissietype	Percentage	Uitstoot CO ₂ per medewerker (ton CO ₂ /FTE)	
Bedrijfsauto's & lease auto's	83,6%	4,27	4,69
Grijze stroom	10,4%	0,53	0,89
Verwarming	3,7%	0,19	0,32
KMG	1,4%	0,07	0,19
Gedeclareerde kilometers	0,9%	0,05	0,05
Zakelijke trein kilometers	0,1%	0,01	0,00
Zakelijke vlieg kilometers	0,0%	0,00	0,00
Ingekochte koude / warmte	0,0%	0,00	0,00
Totaal uitstoot CO₂	100,0%		

Tabel 5: Ontwikkeling uitstoot CO₂ tussen gecorrigeerde Footprint 2009 en 2012

Wanneer de uitstoot, gerekend per medewerker, van bedrijfsauto's, lease auto's, zakelijke treinreizen/vliegreizen en gedeclareerde kilometers worden gesommeerd was de uitstoot CO₂ in 2012: 4,328 ton. De doelstelling was een uitstoot minder dan 4,735 ton CO₂. Op het gebied van vervoer is circa 9% minder CO₂ uitgestoten in 2012 dan de doelstelling.

In totaal is 5,12 ton CO₂/FTE uitgestoten terwijl de doelstelling 6,13 ton was. Hiermee is de overkoepelende doelstelling voor ASSET Rail met een marge van 16,5 % in 2012 ruimschoots gehaald.

5.4 DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 31 DECEMBER 2012 [OP PROJECTEN MET GUNNINGSVOORDEEL]

ASSET Rail heeft in 2012 geen projecten verworven waarbij tijdens de gunning sprake is geweest van een gunningsvoordeel op basis van de CO₂ prestatieladder. In de CO₂ boekhouding en rapportage is derhalve geen aparte emissiestroom zichtbaar. Overigens voert ASSET Rail momenteel maar 1 contract (lees: project) uit, zodat feitelijk alle emissies die worden gegenereerd, kunnen worden toegeschreven aan dit contract.

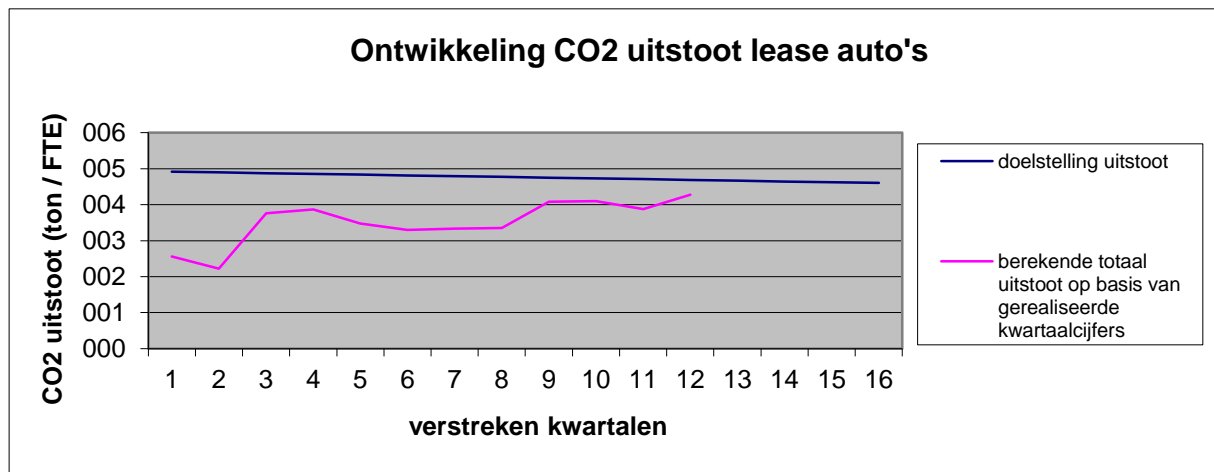
5.5 TRENDS

5.5.1 Emissies en voorspellingen ASSET Rail bv

Onderstaand worden de volgende emissiestromen geanalyseerd:

- Vervoer lease en bedrijfsauto's;
- Gasverbruik (verwarming);
- Elektriciteitsverbruik;
- Brandstofverbruik Klein mechanisch gereedschap (KMG).

5.5.2 Emissies en voorspellingen vervoer lease en bedrijfsauto's



Figuur 4: Trend uitstoot CO₂ per FTE m.b.t. vervoer (lease auto's en bedrijfsauto's)

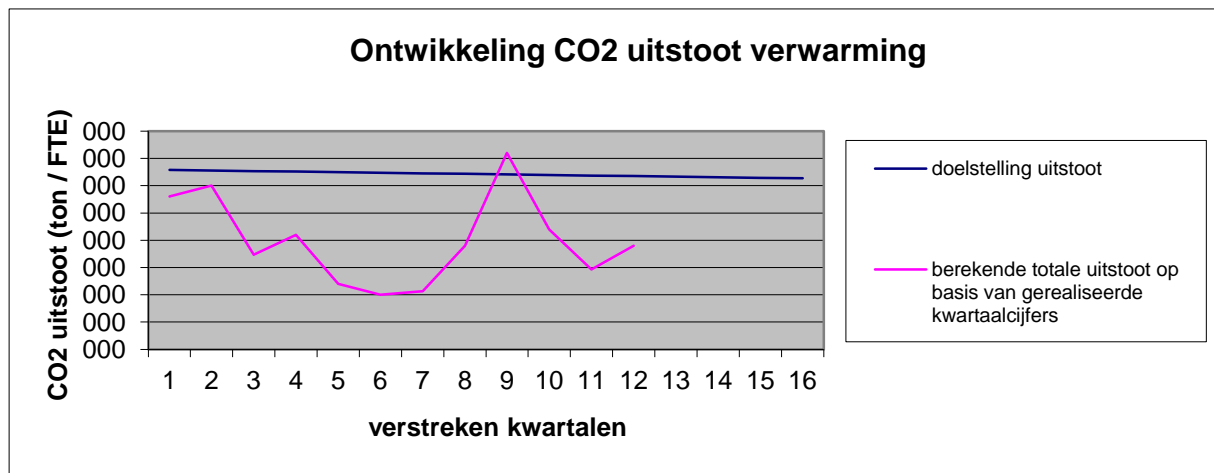
De dalende trend van de afgelopen kwartalen heeft zich niet doorgezet. Er zijn diverse oorzaken die hieraan ten grondslag liggen. Aan de positieve kant (vermindering uitstoot / energieverbruik) dragen bij :

- Vervanging van oudere auto's/bedrijfsauto's door brandstof efficiëntere modellen in het wagenpark die tot een lager verbruik en uitstoot leiden.
- Het slim en efficiënt uitvoeren van het onderhoud wat leidt tot minder inzet van ploegen en daarmee een reductie van gereden kilometers en navenant minder uitstoot.
- Het efficiënt onderhouden van de sporen leidt tot minder storingen waardoor er minder ploegen op pad hoeven voor het verhelpen van de storingen. Ook dit vertaalt zich in minder auto kilometers en lagere uitstoot.

Aan de negatieve kant (vermeerdering van uitstoot / energieverbruik) draagt m.n. bij:

- Het uitbreiden van het aantal eigen medewerkers met een leaseauto binnen de eigen organizational boundary.
- Seizoensinvloeden bij het optreden van storingen (waarvan sneeuwval een zeer bepalende is) zorgen voor een verhoogde inzet van storingsmonteurs/ploegen in de winter. Hierdoor worden meer kilometers gereden en navenant meer CO₂ uitgestoten. De verwachting is dat dit in Q2 2013 weer neerwaarts buigt.

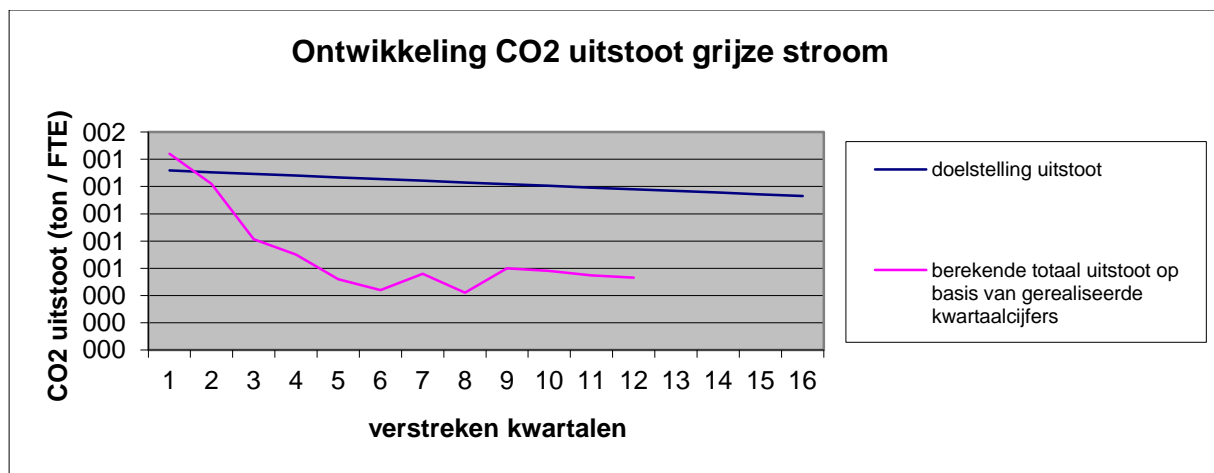
5.5.3 Emissies en voorspellingen gasverbruik (verwarming)



Figuur 5: Trend uitstoot CO₂ per FTE door gebruik gas voor verwarming Bemmeler en Doetinchem

Na de piek in de winter 2011/2012 is de uitstoot weer ruim onder de doelstelling terecht gekomen. Wel verwachten we in Q1 2013 weer een behoorlijke piek door de hogere warmtevraag in de winterperiode. Gemiddeld komt de emissie ruim onder de doelstelling zodat er geen directe aanleiding is om het ingezette beleid met extra maatregelen te ondersteunen.

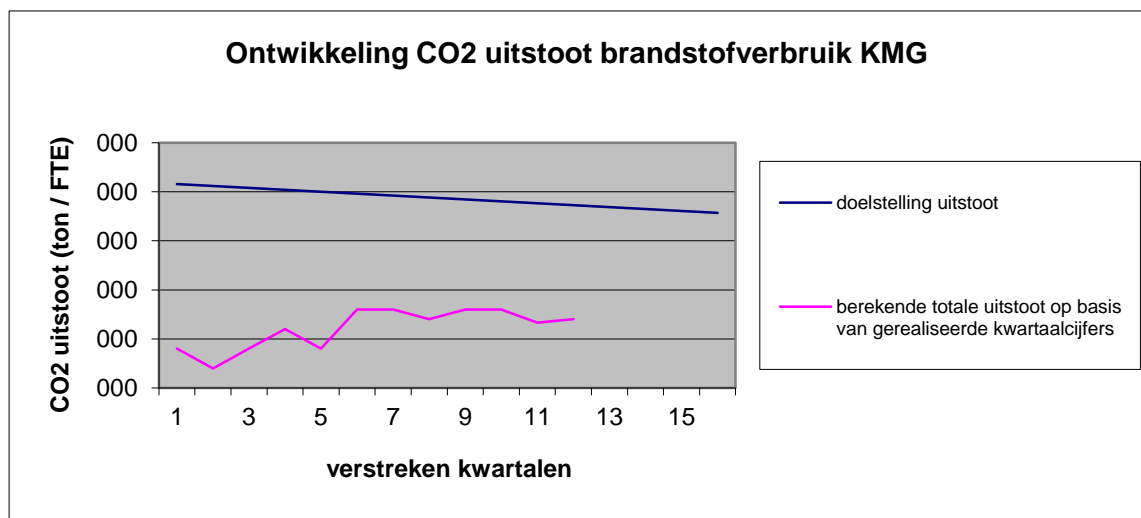
5.5.4 Emissies en voorspellingen elektriciteitsverbruik



Figuur 6: Trend uitstoot CO₂ per FTE elektriciteitsverbruik

De (licht) dalende trendlijn zet zich door. Alhoewel we een energieleverancier hebben die ons een groencertificaat heeft verstrekt bij start van het contract, wordt het verbruik vooralsnog als grijze stroom verantwoord. De Garanties van Oorsprong van de geleverde stroom verwachten wij, op basis van de toezegging van de energieleverancier, bij de jaarafrekening te ontvangen. We verwachten dat de bijdrage van de ingezette maatregelen aan verdere emissiereductie, afneemt. De gesignaleerde dalende trend denken we in 2013 wel te kunnen vasthouden maar in het tempo dat we de afgelopen kwartalen hebben gezien.

5.5.5 Emissies en voorspellingen KMG



Figuur 7: Trend uitstoot CO₂ per FTE als gevolg van KMG

In het begin van de registratie (2010) bleek dat de vastlegging niet altijd duidelijk herleidbaar was naar het gebruik van brandstof voor het KMG of vervoersmiddelen. Na de overschakeling op speciale brandstof voor het KMG (Aspen) is de herleidbaarheid sterk verbeterd.

In 2011 is het maken van lassen in eigen beheer gestart waarbij het gas, dat hierbij wordt toegepast, bij het verbruik voor het KMG is verantwoord. Hierdoor is een duidelijke sprong in de trendlijn zichtbaar.

Verder is in de trendlijn duidelijk zichtbaar dat de extra dienstverlening, die ProRail in de winterperiode vraagt inzake het ijsvrij maken en houden van wissels, een seizoensgebonden verhoging veroorzaakt terwijl in het voorjaar/ de zomer de trend weer neerwaarts buigt. Door de relatieve onvoorspelbaarheid van het gasgebruik voor het ijsvrij houden van de wissels, wordt niet goed zichtbaar in hoeverre door ASSET Rail ingezet beleid tot verlaging van het brandstofverbruik bij het KMG tot resultaten leidt. Omdat de doelstelling ruim wordt gehaald worden op deze energiestroom vooralsnog geen aanvullende maatregelen op genomen.

5.6 VOORTGANG REDUCTIEDOELSTELLINGEN

In 2012 is voortgeborduurd op de maatregelen die in 2010 en 2011 in gang zijn gezet om tot reductie van de CO₂ uitstoot te komen. Op basis van de cijfers blijkt dat het brandstofverbruik van de auto's binnen de doelstelling blijft. Hierbij maken we wel een kanttekening. De totale verbruikscijfers vallen binnen de doelstelling maar bij de uitsplitsing naar lease auto's en bedrijfsauto's tekent zich een trend af dat het verbruik bij de luxe auto's sneller groeit dan verwacht en hierbij de totale CO₂ emissiedoelstelling voor de automobieliteit bedreigt wordt. De hogere totale uitstoot ligt vooral in het uitbreiden van het aantal eigen medewerkers met een lease auto. Doordat bij nieuwe lease auto's gekozen wordt in de A en B categorie proberen we de opwaartse trend zoveel mogelijk te remmen maar we realiseren ons dat door het oplopen van het percentage binnen medewerkers met een lease auto, de stijgende trend sterker is dan het voordeel wat we kunnen behalen met het inzetten van zuinigere auto's. Verder wordt bij de aanschaf van nieuwe lease auto's gestuurd op inzet van diesel in plaats van benzine of LPG als brandstof.

De algehele conclusie van deze rapportage is dat de CO₂ die ASSET Rail uitstoot (5,12 ton CO₂/Fte), binnen de gestelde overall doelstelling (6,13 ton CO₂/Fte) ligt.

6 SCOPE 3 EMISSIES - KETENANALYSES

6.1 INLEIDING

Voor een verdere beheersing van het energieverbruik en de CO₂ uitstoot, is het essentieel dat naast emissiereductie bij de eigen processen (scope 1 & 2) ook gestreefd wordt naar een reductie van het energieverbruik/de uitstoot die wordt veroorzaakt als afgeleide van de activiteiten van ASSET Rail (scope 3). Hiertoe heeft ASSET Rail analyses uitgevoerd op het vervangen van kapotte overwegbomen en op het onderhoud van de overwegbevoering van lichte UNI overwegen in haar contractgebied.

6.2 KETENANALYSE OVERWEGBOMEN

6.2.1 *Voortgang ingezette maatregelen overwegbomen*

Conclusie van de analyse overwegbomen was dat het repareren van overwegbomen in de nabijheid van de eigen vestiging een substantiële lagere uitstoot van CO₂ oplevert. Deze verbetering hangt wel mede af van de opstelling van de opdrachtgever: indien deze geen toestemming geeft om overwegbomen te laten repareren door een lokaal timmerbedrijf is deze verlaging niet te realiseren.

Een andere conclusie was dat het combineren van leveranties door de toeleverancier Railpro eveneens een verlaging van de uitstoot tot gevolg heeft.

Op het voorstel van ASSET Rail aan de opdrachtgever om beschadigde overwegbomen te laten herstellen door een timmerbedrijf in de nabijheid van het magazijn van ASSET Rail, is negatief besloten. Hiermee is een deel van de doelstelling niet meer realiseerbaar.

Op basis van deze beslissing heeft ASSET Rail haar maatregel aangepast en worden nu, indien mogelijk alleen vervangende onderdelen van de overwegboom besteld en verwerkt in plaats van het compleet vervangen van de overwegboom.

Tevens wordt vaker gecombineerd besteld en uitgeleverd zodat het aantal voertuigkilometers van leverancier Railpro vermindert.

Doordat de maatregel waarbij de overwegboom gerepareerd wordt, niet uitgevoerd mag worden, is de voorgenomen emissiereductie doelstelling op dit punt niet haalbaar. In het energiemanagement programma 2013 – 2016 van ASSET Rail is haar totale emissie reductie doelstelling beschreven en beoordeeld. Hierin is ook benoemd dat, zolang het realiseren van de overall doelstelling niet in gevaar komt, ASSET Rail terughoudend is in het neerwaarts bijstellen van de individuele reductiedoelstellingen. Derhalve houden we vooralsnog ook deze reductiedoelstelling vast en beoordelen in hoeverre er op andere emissiestromen ruimte is om de reductie die hier niet gerealiseerd wordt, opgevangen kan worden.

6.2.2 *Het kwantificeren van de emissies*

In 2012 zijn er 38 bomen of onderdelen daarvan uitgeleverd en ingebouwd.

De bomen zijn met 22 transporten aangevoerd waarvan 4 transporten van aluminium bomen niet gecombineerd zijn. Van de overige transporten zijn 9 gecombineerde transporten uitgevoerd.

Dit betekent voor de aluminium bomen dat 56 % gecombineerd is aangevoerd en bij de houten bomen 50 %. Hiermee is de beoogde doelstelling van 50 % gerealiseerd.

Bij de aluminium bomen is de beoogde 50 % ruim gehaald.

Ondanks dat de reductie bij de houten bomen is gerealiseerd, zien we in dit proces toch een risico door het ad hoc karakter van de bestellingen, die vooral gedictieerd worden door het optreden van schade aan een overwegboom veroorzaakt door weggebruikers. Dit is niet te sturen en doordat ASSET Rail inmiddels een goede storingsvoorraad heeft opgebouwd wordt het incidentele karakter eerder versterkt dan verminderd: de courante bomen worden uit de storingsvoorraad vervangen en de beschadigde exemplaren in Bommel hersteld. Hierdoor ontstaat een lagere aanvoer van de incurante bomen die lastiger gecombineerd kunnen worden door de grotere spreiding in de tijd.

In Q4 2012 is ASSET Rail in overleg getreden met de leverancier Railpro (partner in de keten). Op basis van dit overleg is besloten om , ter verbetering van de efficiëntie van met name het logistiek

proces, het beheer en bevoorrading van het magazijn in handen van Railpro te leggen. In 2013 wordt beoordeeld of hiermee de doelstelling verder ingevuld kan worden.

Zoals reeds aangegeven is het herstel en gebruik van uitgewisselde overwegbomen door het inschakelen van een lokaal timmerbedrijf niet gerealiseerd. Wel is ASSET Rail in plaats daarvan overgegaan tot het herstellen van de overwegbomen met nieuwe of gebruikte onderdelen, m.n. toppen, en hierin is een percentage van 41 % gerealiseerd. Dit ligt ruimschoots boven de doelstelling van 20 %.

Bij het aanvoeren van de aluminium overwegbomen is, door het gecombineerd aanvoeren, een reductie gerealiseerd van 0,41 ton CO₂ uitstoot wat neerkomt op een reductie van 40%.

Bij het aanvoeren van de houten overwegbomen is, doordat het verder optimaliseren van de aanvoer in gecombineerde ritten en het lokaal herstellen door de blokkade van de opdrachtgever niet op het gewenste niveau komt, de reductie minimaal: 0,03 ton wat overeenkomt met een reductie van 1%.

6.2.3 *Conclusie*

ASSET Rail heeft het implementeren van de maatregelen uit de ketenanalyse gestart. Door de afwijzing van ProRail inzake het herstellen van overwegbomen door een lokaal timmerbedrijf heeft ASSET Rail extra flankerende maatregelen ingezet om toch de gewenste reductie te realiseren.

Het flankerend beleid heeft tot verbetering geleid waarmee op dit aspect de doelstelling ruimschoots wordt gehaald. Het uitvoeren van de combineritten blijkt lastiger te worden naarmate er minder aanvoer van nieuwe bomen nodig is door het uitvoeren van reparatiewerk. Op basis van deze constatering wordt met de leverancier onderzocht op welke wijze verbetering mogelijk is. Hierbij wordt ook het voorraadbeheer en de verantwoordelijkheid en aansturing voor/van het logistiek proces uitdrukkelijk betrokken.

6.3 KETENANALYSE BEVLOERING OVERWEGEN

6.3.1 Voortgang ingezette maatregelen overwegen

Conclusie bij de analyse van de vervanging van overwegplaten was dat er, door het gebruik van de overweg door verkeersklassen waarvoor de overweg niet is ontworpen, sneller schade ontstaat aan de bevoering. Deze moet vervolgens worden vervangen om aan de contracteisen te blijven voldoen. ASSET Rail heeft in haar beleid om hier een verbetering te realiseren, twee speerpunten benoemd: enerzijds het inventariseren van de overwegen in haar contractgebied en anderzijds het voorstellen van een technische oplossing aan de opdrachtgever om de platen beter in zijdelingse richting te fixeren. Hiermee denkt ASSET Rail dat er minder afwijkingen op de overwegen optreden en daarmee de kans op schade verkleint (en dus ook de noodzaak tot vernieuwing).

De inventarisatie en het verbetervoorstel zijn met de opdrachtgever besproken. Op basis van het voorstel en de inventarisatie van geschikte overwegen heeft de opdrachtgever toestemming gegeven voor inbouwen van de opsluitconstructie op enkele overwegen. Dit is in Q3/Q4 van 2012 uitgevoerd. We verwachten hierdoor in de cijfers van 2013 een verdere verbetering te zien.

In tegenstelling tot de vooruitgang bij de technische oplossing (betere zijdelingse fixatie van de overwegplaten) is er nog geen stap gemaakt op het vlak van het streven om de uitvoering van overwegen in lijn te brengen met het gebruik. Anticiperend op de trage vooruitgang op deze maatregelen heeft ASSET Rail extra (flankerende) beheersmaatregel inzake het oplossen van de afwijkingen in de eerste helft van 2012 doorgezet. Dit betekent dat de inspectiefrequentie verhoogd wordt uitgevoerd en er daardoor meer preventief onderhoud plaats vindt. Ook wordt, door het tijdelijk opvullen van de ruimtes tussen de overwegplaten getracht de noodzaak tot direct herstel weg te nemen zodat herstel in regulier geplande onderhoudsnachten meegenomen kan worden. Dit spaart inzet van personeel en onderaannemers uit wat weer tot een verlaging van de uitstoot leidt.

6.3.2 Het kwantificeren van de emissies

In 2012 heeft ASSET Rail in 21 gevallen een onderhoudsactie (herziening) op een overweg moeten uitvoeren. Bij deze onderhoudsbeurten zijn totaal 4 platen vervangen. Van de onderhoudsbeurten waren overigens 1 al in 2011 geconstateerd² maar hiervoor is pas in 2012 gekozen om tot onderhoud over te gaan.

Uit de cijfers blijkt dat de absolute aantallen afwijkingen op de overwegen ten opzicht van het referentiejaar naar beneden gaan. De vernieuwingen van overwegplaten zijn eveneens terug gelopen met 20 %. ASSET Rail is hier tevreden over maar realiseert zich dat dit niet voor 100 % is toe te schrijven aan de flankerende maatregelen die zij uitvoert. De teruggelopen economische activiteiten in Nederland zullen hier voor een deel ook debet aan zijn.

De kwantificering is beperkt tot het bepalen van de CO₂ voetafdruk van de scope 3 emissies in het proces. De uitstoot die wordt gegenereerd door het eigen onderhoudsproces is onderdeel van scope 1 en 2 en is derhalve berekend en verantwoord in de voetafdruk cq de voortgangsrapportage van ASSET Rail. Op basis van de gegevens van 2012 concluderen we dat de uitstoot door vervanging is teruggelopen met ruim 31%. De doelstelling van 12 % reductie op de uitstoot en 15 % op de vervangen platen wordt hiermee ruimschoots gehaald.

6.3.3 Conclusie

ASSET Rail heeft de maatregelen uit de ketenanalyse, voor zover mogelijk binnen de grenzen van de door ProRail gegeven ruimte uitgevoerd en heeft extra flankerende maatregelen ingezet om toch tot reductie te geraken. Dit heeft 2012 tot een bevredigend resultaat geleid, waarmee we binnen de doelstelling blijven.

² Er is voor gekozen deze vernieuwing in 2012 mee te tellen op basis van de werkelijke uitvoeringsdatum. Hiermee wordt voorkomen dat er dubbeltellingen ontstaan.

7 SLOTWOORD

ASSET Rail heeft met deze rapportage de resultaten, die voortkomen uit het energiemangement beleid, voor 2012 inzichtelijk gemaakt. De stappen die we maken worden zekerder en zullen doelgericht blijven. 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 streven.

Mens

Planeet

Welvaart³

³ People, Planet, Prosperity