

Titel:

Emissiereductie Jaarrapportage 2013

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/10425.07	1.0	11/03/2014	DEFINITIEF

Opsteller:		Gecontroleerd door:		Vrijgave:	
KAM / V&G Coördinator C. Blaakmeer		Contractmanager G. Hoogveld		Directeur P. Ahsman	
Datum:	Paraaf	Datum:	Paraaf	Datum:	Paraaf
11/03/2014		11/03/2014		11/03/2014	

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	2
2	RELATIE RAPPORTAGE MET NEN-ISO 14064-1	3
3	BASISGEGEVENS	4
3.1	BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE	4
3.2	VERANTWOORDELIJKHEDEN.....	4
3.3	BASISJAAR	4
3.4	RAPPORTAGEPERIODE.....	4
3.5	VERIFICATIE	4
4	AFBAKENING	5
4.1	ORGANISATORISCHE GRENZEN.....	5
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 31 DECEMBER 2013 [ABSOLUUT].....	12
6.2.1	<i>Directe & Indirecte emissies 1 januari tot en met 30 juni 2013 Algemeen [Absoluut].....</i>	<i>13</i>
6.2.2	<i>Directe & Indirecte emissies 1 juli tot en met 31 december 2013 Algemeen [Absoluut].</i>	<i>14</i>
6.2.3	<i>Directe & Indirecte emissies 1 juli tot en met 31 december 2013 Project Gelre [Absoluut]</i>	<i>15</i>
6.2.4	<i>Directe & Indirecte emissies 1 juli tot en met 31 december 2013 Project Eemland [Absoluut].....</i>	<i>16</i>
6.3	DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 31 DECEMBER 2013 [PER FTE].....	17
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	ONZEKERHEDEN.....	22
7	SCOPE 3 EMISSIES - KETENANALYSES	23
7.1	INLEIDING.....	23
7.2	KETENANALYSE OVERWEGBOMEN	23
7.2.1	<i>Voortgang ingezette maatregelen overwegbomen</i>	<i>23</i>
7.2.2	<i>Het kwantificeren van de emissies</i>	<i>23</i>
7.2.3	<i>Conclusie.....</i>	<i>24</i>
7.3	KETENANALYSE BEVLOERING OVERWEGEN	25
7.3.1	<i>Voortgang ingezette maatregelen overwegen</i>	<i>25</i>
7.3.2	<i>Het kwantificeren van de emissies</i>	<i>25</i>
7.3.3	<i>Conclusie.....</i>	<i>25</i>
8	SLOTWOORD	26

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 Bemmelen. Van hier uit wordt de organisatie aangestuurd. Tevens is in Bemmelen 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.

Vanaf 1 juli 2013 is gestart met het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden in het contractgebied Eemland. Dit contractgebied 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]
Bemmelen	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 december 2013.

3.5 VERIFICATIE

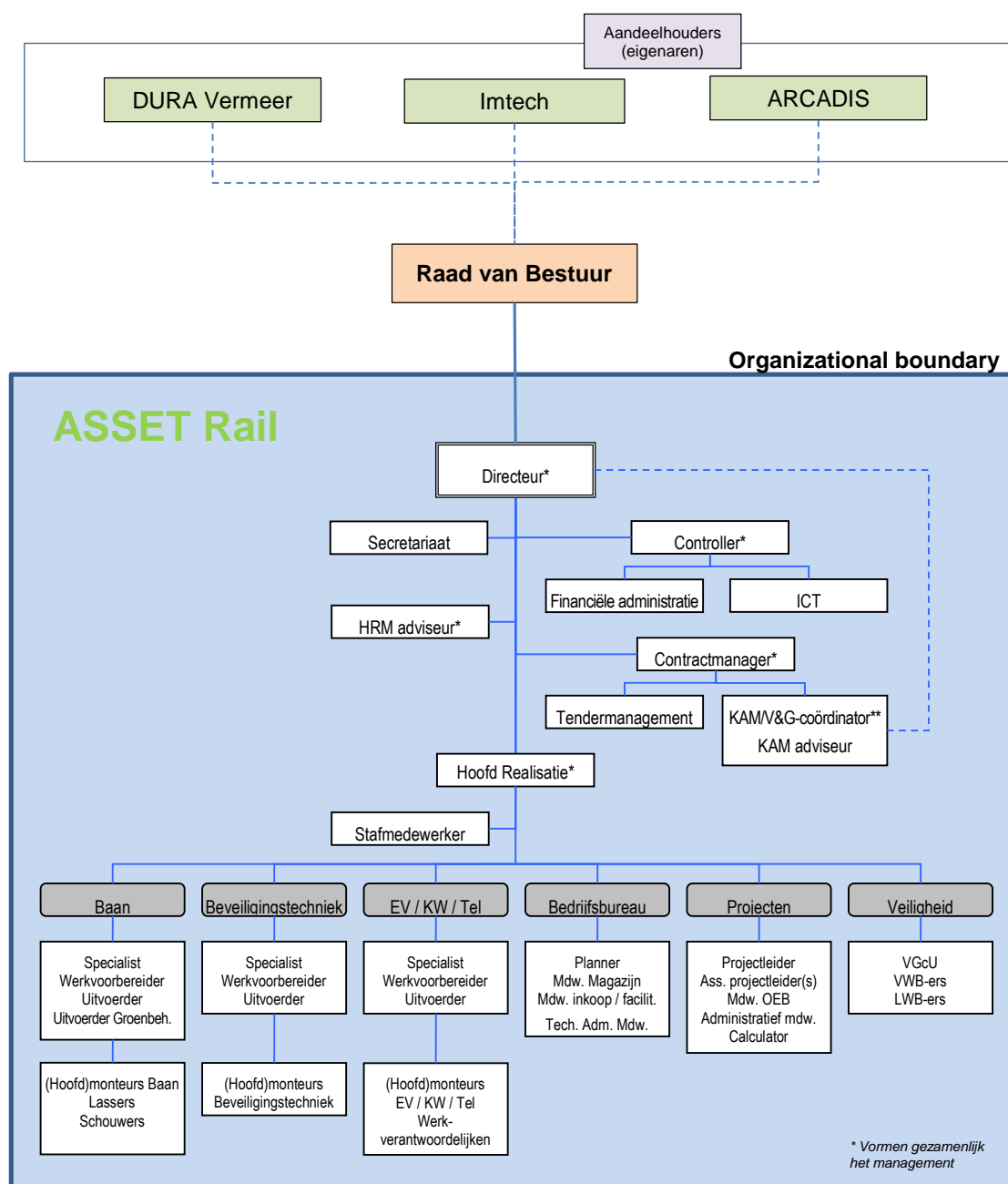
De footprint is niet extern geverifieerd.

4 AFBAKENING

4.1 ORGANISATORISCHE GRENZEN

ASSET Rail B.V. heeft haar hoofdvestiging in Bemmels. 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.



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.

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	GHGPs- scope
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
Gedeclareer- de 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 energie- dragers 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. laswerk- zaam-heden & ijsvrij maken wissels	Overig energie- dragers voor andere doeleinden dan vervoer	Gasvormige fossiele brandstoffen	Propaan	1530,0	liter brandstof	S	1
Elektriciteit grijs 01-2009 t/m 12-2009	Elektriciteits- verbruik 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

Emissie-stroom	Hoofd-categorie	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 4: 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. Hierdoor zijn op dit moment alleen de totaal aantal verbruikte liters brandstof beschikbaar en nog niet het aantal liters getankte brandstof per voertuig. De gebruikte brandstof is op basis van het verbruik in Q3-2013 aan de diverse emissiestromen toebedeeld.

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 gegenereerde 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 Bommel 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 Bommel 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 5: 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 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 aangeleverde tankadministratie van DVA. Er wordt gerekend met langdurige gemiddelden per voertuig. Per lease-auto wordt gecontroleerd of de ingevoerde kilometerstand in lijn is met de verwachtingen. Indien gegevens onbetrouwbaar zijn wordt het verbruik vastgesteld op basis van een periode waarover wel betrouwbare gegevens aanwezig zijn.

² www.stimular.nl

Brandstoftype	Normverbruik [km/l] ³	Daadwerkelijk verbruik Q1-2013 [km/l] ⁴	Daadwerkelijk verbruik Q2-2013 [km/l] ⁵	Daadwerkelijk verbruik Q3-2013 [km/l] ⁶
Benzine	12,0	11,4	10,7	12,4
Diesel	14,6	16,5	16,3	16,1
LPG	9,6	10,2	10,4	10,5

Tabel 6: Normverbruik op basis van werkelijk getankte liters brandstof en gereden kilometers

DVA heeft nog niet de verbruiksgegevens per kenteken opgegeven. Voor deze rapportage is daarom gerekend met het langdurig verbruik tot en met Q3-2013.

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 bron: tankadministratie DVA

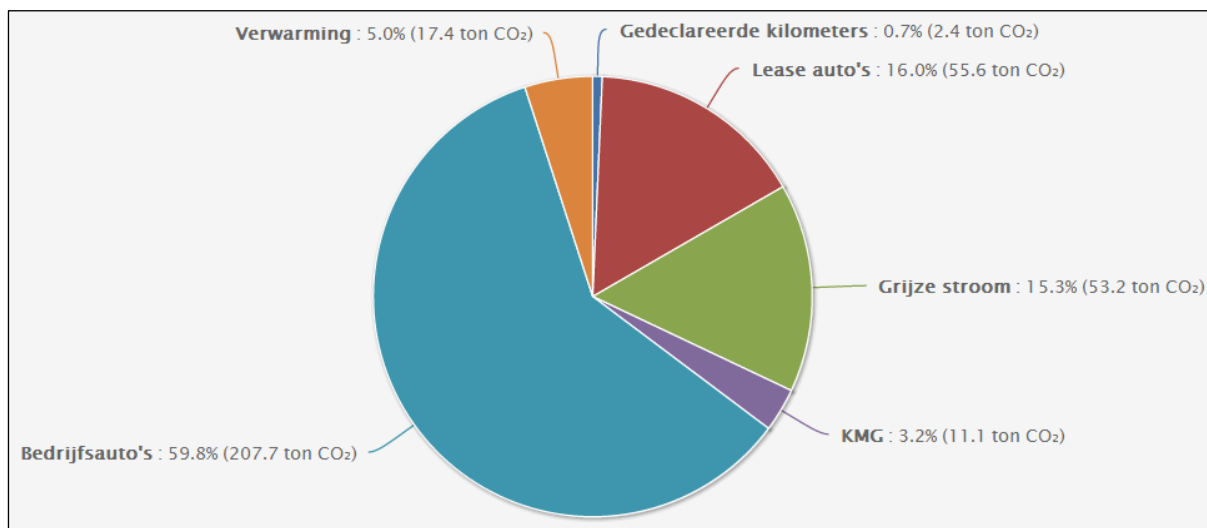
6 DIRECTE EN INDIRECT EMISSIES

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.



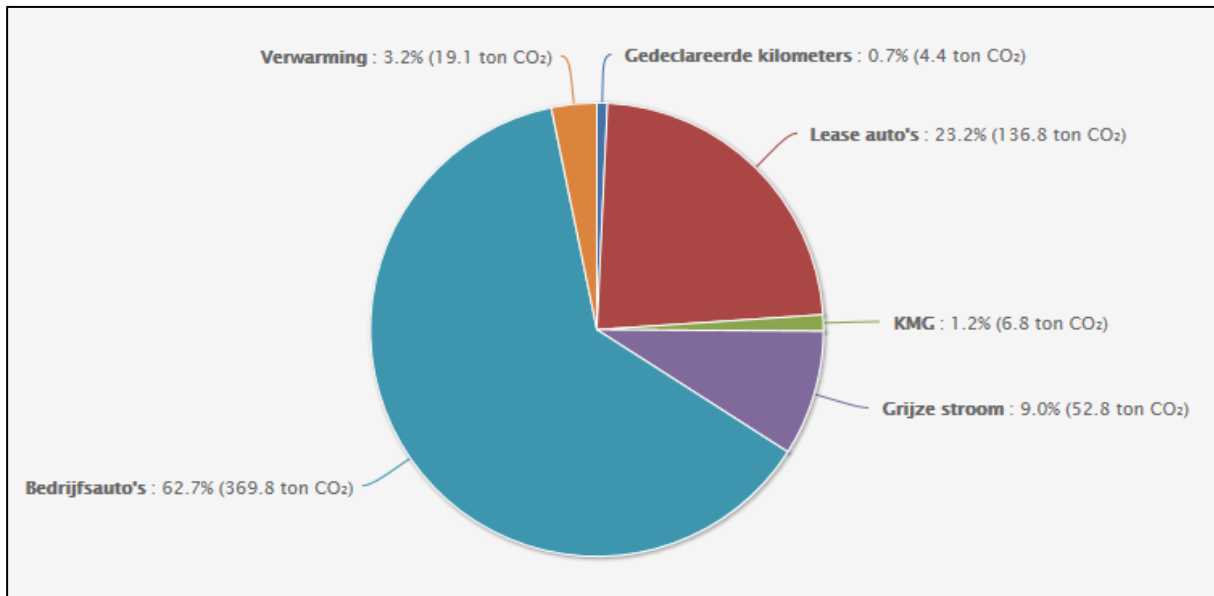
Figuur 1: Gecorrigeerde footprint 2009

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 ⁷	70,5	53,2
Verwarming	17,4	17,4
Totaal	363,4	347,4

Tabel 7: Verschil uitstoot CO₂ tussen Footprint 2009 en gecorrigeerde Footprint 2009

⁷ 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 31 DECEMBER 2013 [ABSOLUUT]



Figuur 2: Uitstoot CO₂ Q1 t/m Q4 2013

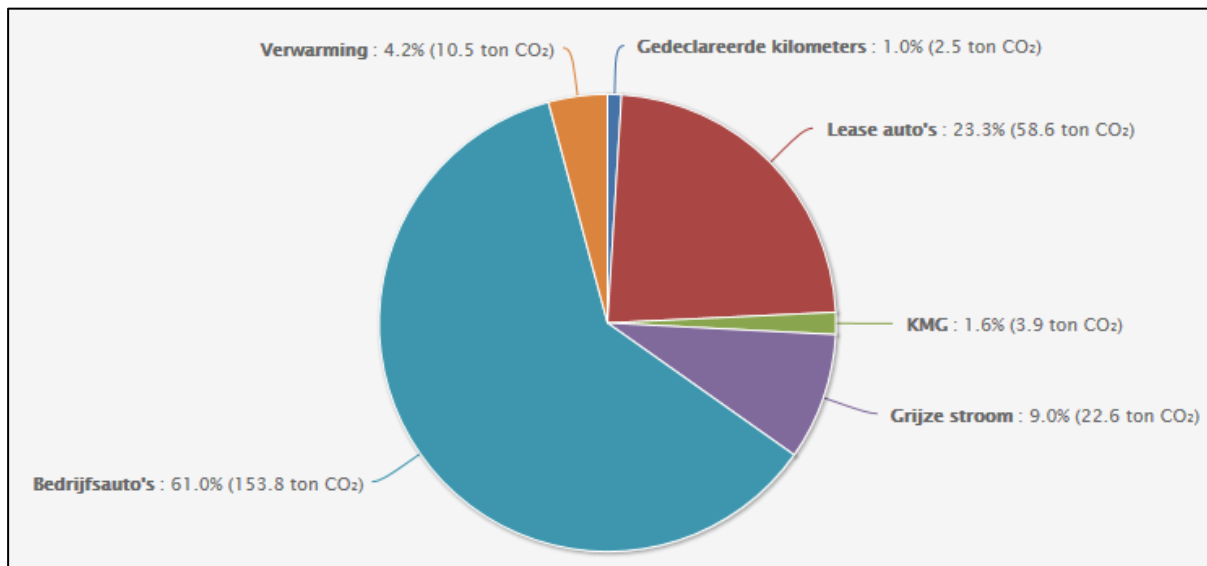
Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ (ton)	Percentage
Zakelijk verkeer lease auto's	1	506,6	85,9%
Lease auto's		136,8	23,2%
Bedrijfsauto's		369,8	62,7%
Verwarming	1	19,1	3,2%
Brandstofverbruik KMG	1	6,8	1,2%
Elektriciteit	2	52,8	9,0%
Gedeclareerde kilometers	2	4,4	0,7%
Zakelijke vliegredizen	2	0,0	0,0%
Ingekochte koude/warmte	2	0,0	0,0%
Totaal uitstoot CO ₂		589,7	100,0%

Tabel 8: Uitstoot CO₂ in Q1 t/m Q4-2013

6.2.1 *Directe & Indirecte emissies 1 januari tot en met 30 juni 2013 Algemeen [Absoluut]*

In de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2013 werd er nog geen onderscheid gemaakt tussen project gerelateerde en algemene CO₂-uitstoot. In onderstaand diagram is derhalve over de periode 1 januari tot en met 30 juni 2013 voor zowel het project Gelre als de algemene CO₂-uitstoot weergegeven.

Omdat met ingang van 1 september 2013 ASSET Rail het project Eemland met gunningsvoordeel heeft verworven wordt met ingang van 1 juli 2013 onderscheid gemaakt in de emissiestromen Algemeen, Project Gelre en Project Eemland.

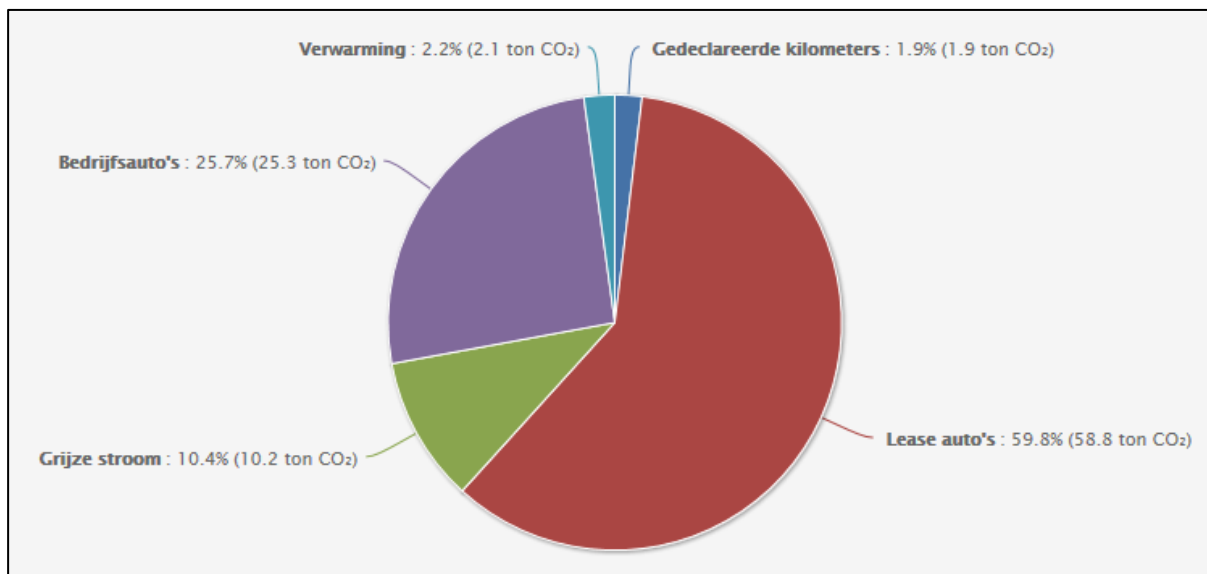


Figuur 3: Uitstoot CO₂ Q1 t/m Q2-2013 Algemeen, inclusief project Gelre

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ (ton)	Percentage
Zakelijk verkeer lease auto's	1	212,4	84,2%
Lease auto's		58,6	23,3%
Bedrijfsauto's		153,8	61,0%
Verwarming	1	10,5	4,2%
Brandstofverbruik KMG	1	3,9	1,6%
Elektriciteit	2	22,6	9,0%
Gedeclareerde kilometers	2	2,5	1,0%
Zakelijke vliegtreizen	2	0,0	0,0%
Ingekochte koude/warmte	2	0,0	0,0%
Totaal uitstoot CO₂		251,9	100,0%

Tabel 9: Uitstoot CO₂ in Q1 t/m Q2-2013 Algemeen, inclusief project Gelre

6.2.2 *Directe & Indirecte emissies 1 juli tot en met 31 december 2013 Algemeen [Absoluut]*

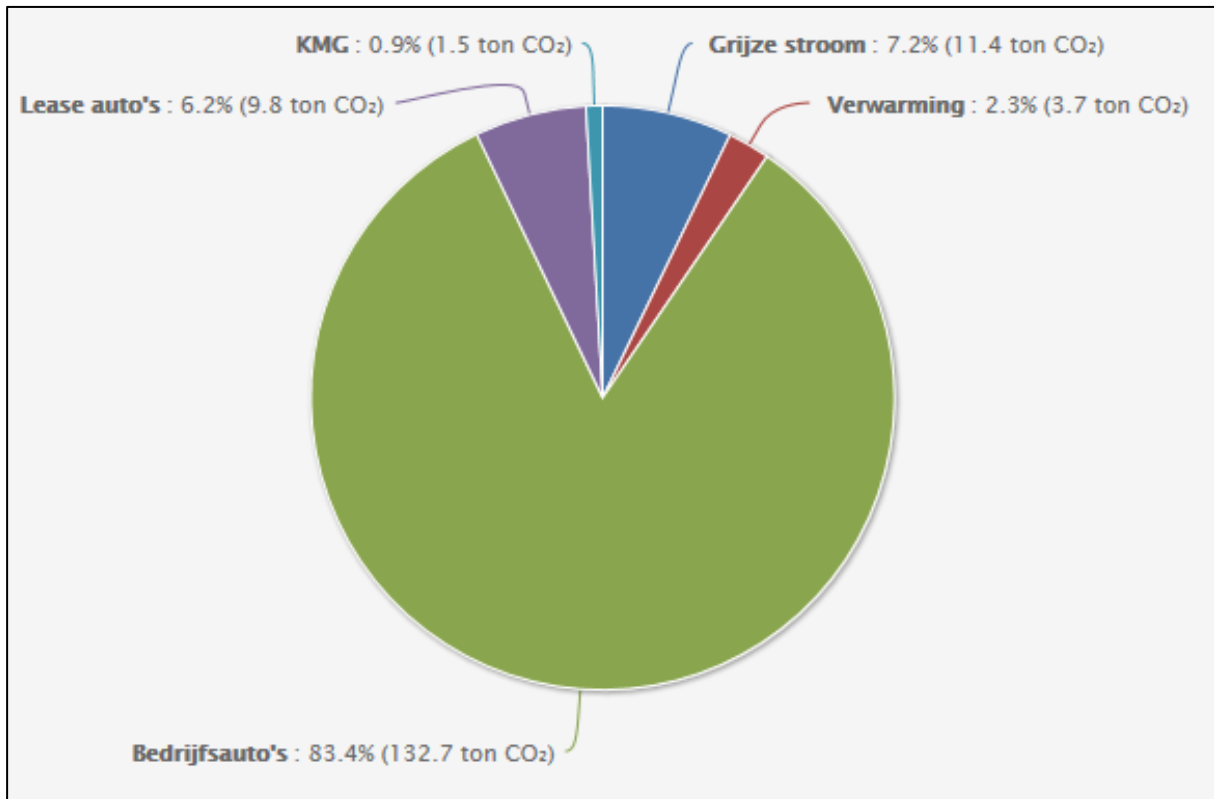


Figuur 4: *Uitstoot CO₂ Q3 t/m Q4-2013 Algemeen*

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ (ton)	Percentage
Zakelijk verkeer lease auto's	1	84,1	85,5%
<i>Lease auto's</i>		58,8	59,8%
<i>Bedrijfsauto's</i>		25,3	25,7%
Verwarming	1	2,1	2,2%
Brandstofverbruik KMG	1	0,0	0,0%
Elektriciteit	2	10,2	10,4%
Gedeclareerde kilometers	2	1,9	1,9%
Zakelijke vliegreizen	2	0,0	0,0%
Ingekochte koude/warmte	2	0,0	0,0%
Totaal uitstoot CO ₂		98,3	100,0%

Tabel 10: *Uitstoot CO₂ in Q3 t/m Q4-2013 Algemeen*

6.2.3 Directe & Indirecte emissies 1 juli tot en met 31 december 2013 Project Gelre [Absoluut]

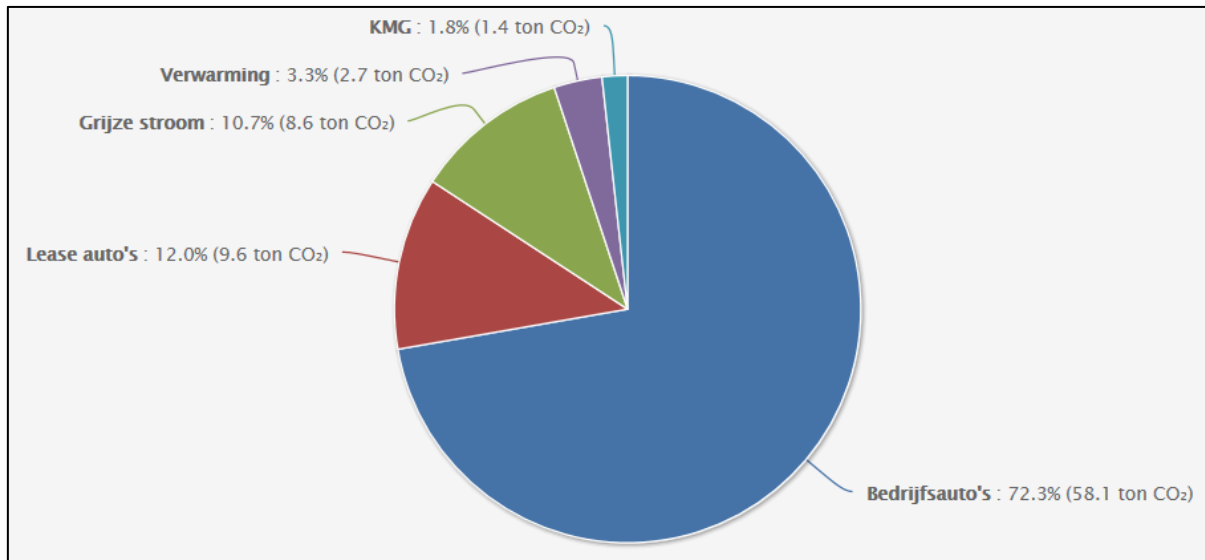


Figuur 5: Uitstoot CO₂ Q3 t/m Q4-2013 Project Gelre

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ (ton)	Percentage
Zakelijk verkeer lease auto's	1	142,5	89,6%
Lease auto's		9,8	6,2%
Bedrijfsauto's		132,7	83,4%
Verwarming	1	3,7	2,3%
Brandstofverbruik KMG	1	1,5	0,9%
Elektriciteit	2	11,4	7,2%
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		159,1	100,0%

Tabel 11: Uitstoot CO₂ in Q3 t/m Q4-2013 Project Gelre

6.2.4 Directe & Indirecte emissies 1 juli tot en met 31 december 2013 Project Eemland [Absoluut]



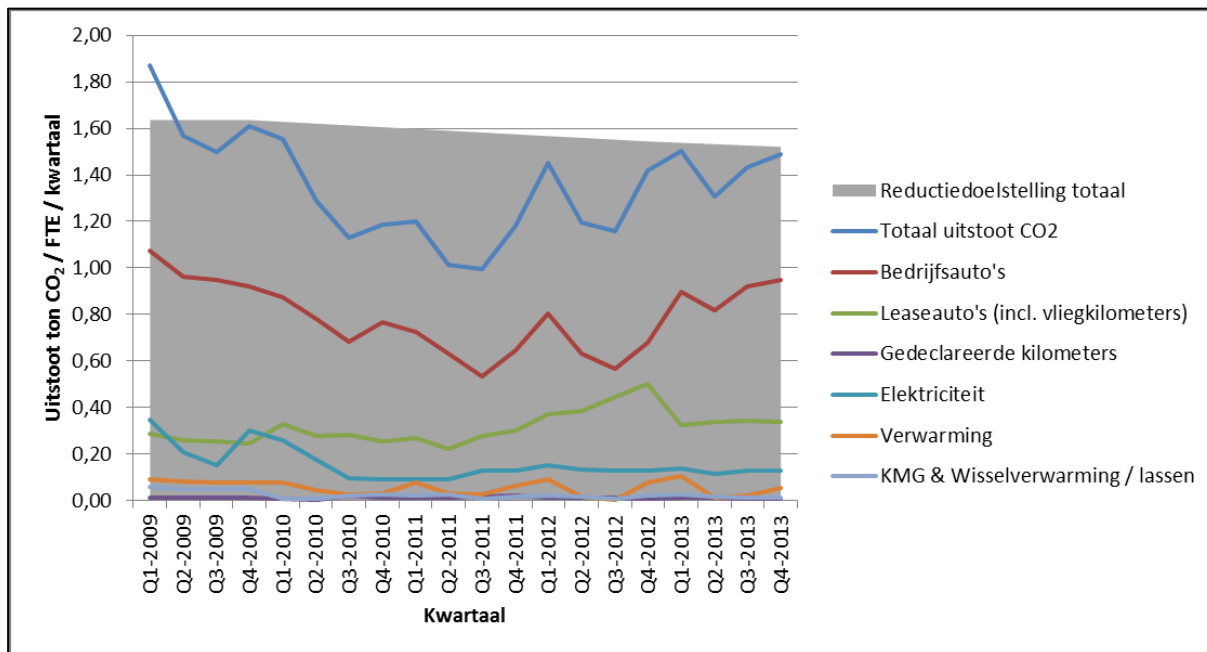
Figuur 6: Uitstoot CO₂ Q3 2013 Project Eemland

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ (ton)	Percentage
Zakelijk verkeer lease auto's	1	67,7	84,2%
Lease auto's		9,6	12,0%
Bedrijfsauto's		58,1	72,3%
Verwarming	1	2,7	3,3%
Brandstofverbruik KMG	1	1,4	1,8%
Elektriciteit	2	8,6	10,7%
Grijze stroom		8,6	10,7%
Groene stroom		0,0	0,0%
Gedeclareerde kilometers	2	0,0	0,0%
Zakelijke vliegreizen	2	0,0	0,0%
Ingekochte koude/warmte	2	0,0	0,0%
Totaal uitstoot CO₂		80,4	100,0%

Tabel 12: Uitstoot CO₂ in Q3 t/m Q4 2013 Project Eemland

6.3 DIRECTE & INDIRECTE EMISSIES 1 JANUARI TOT EN MET 31 DECEMBER 2013 [PER FTE]

Op basis van het personeelsverloop, zoals is aangegeven in paragraaf 4.2, 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 7: Ontwikkeling Uitstoot CO₂ per FTE per kwartaal

Categorie	Scope	Uitstoot CO ₂ Q1 t/m Q4-2013 (ton)	Percentage	Uitstoot CO ₂ per medewerker Q1 t/m Q4-2013 (ton/FTE)	Doelstelling voor Q1 t/m Q4-2013 (ton CO ₂ per FTE)
Scope 1	1	532,53	94,6%	5,17	5,09
Zakelijk verkeer lease auto's	1	506,61	90,0%	4,91	4,60
Lease auto's	1	136,85	24,3%	1,33	0,95
Bedrijfsauto's	1	369,76	65,7%	3,58	3,65
Verwarming	1	19,08	3,4%	0,20	0,31
KMG & Wisselverwarming / lassen	1	6,84	1,2%	0,07	0,18
Scope 2	2	65,77	5,4%	0,63	0,94
Elektriciteit	2	61,40	4,7%	0,59	0,90
Gedeclareerde kilometers	2	4,37	0,8%	0,04	0,04
Zakelijke vliegreizen	2	0,00	0,0%	0,00	0,00
Ingekochte koude/warmte	2	0,00	0,0%	0,00	0,00
Totaal uitstoot CO₂		589,30	100,0%	5,81	6,03

Tabel 13: Uitstoot CO₂ in Q1 t/m Q4-2013 gerelateerd aan de kwartaaldoelstelling op basis van Footprint 2009

De doelstellingen voor de uitstoot van CO₂ voor lease auto's en de totale doelstelling voor zakelijk verkeer worden niet gehaald. Reden hiervoor is dat aan medewerkers met een kantoorfunctie in

toenemende mate een lease-auto ter beschikking wordt gesteld. De doelstelling om medewerkers aan te zetten om kleinere, en daarmee energiezuinige, auto's te leasen heeft onvoldoende gewerkt. Medewerkers laten zich over het algemeen leiden door het bijtellingspercentage.

De uitstoot per FTE van Bedrijfsauto's dreigt ook in de gevarenzone te komen. Reden hiervoor is dat het aantal bedrijfsauto's per FTE een stijgende trend laat zien. De groei in het personeelsbestand door het verwerven van contractgebied Eemland is voornamelijk ingevuld door uitvoerend personeel. Het percentage uitvoerend personeel op het totale personeelsbestand is in 2013 gegroeid van 51,8% naar 56,3%.

De uitstoot ten gevolge van gedeclareerde kilometers laat een dalende trend zien. Door de invoer van de NS Businesscard is de bijdrage aan de uitstoot van CO₂ op het niveau gekomen van de doelstelling. In 2012 zijn 7.028 treinkilometers gemaakt. In 2013 is dit gestegen naar 25.427 kilometer. Dit is een toename van 361%. Door gebruik te maken van de trein in plaats van de auto is 3,6 ton CO₂ bespaart.

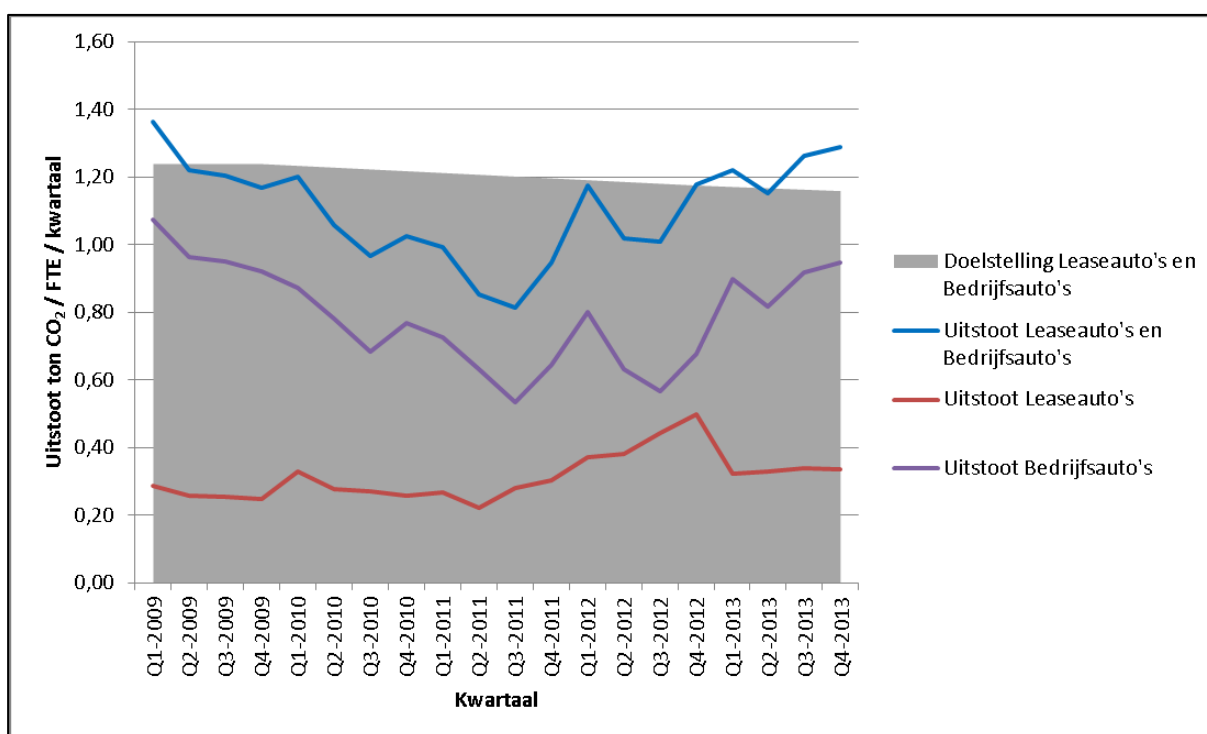
Samengevat laat de uitstoot in Scope 1 een overschrijding zien ten opzichte van de doelstelling van 1,7%. De uitstoot voor Scope 2 blijft 32,9% onder de doelstelling. Voor ASSET Rail als geheel blijft de totale uitstoot van CO₂ 3,7% onder de doelstelling.

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 8: Trend uitstoot CO₂ per FTE m.b.t. vervoer (luxe lease auto's en bedrijfswagens)

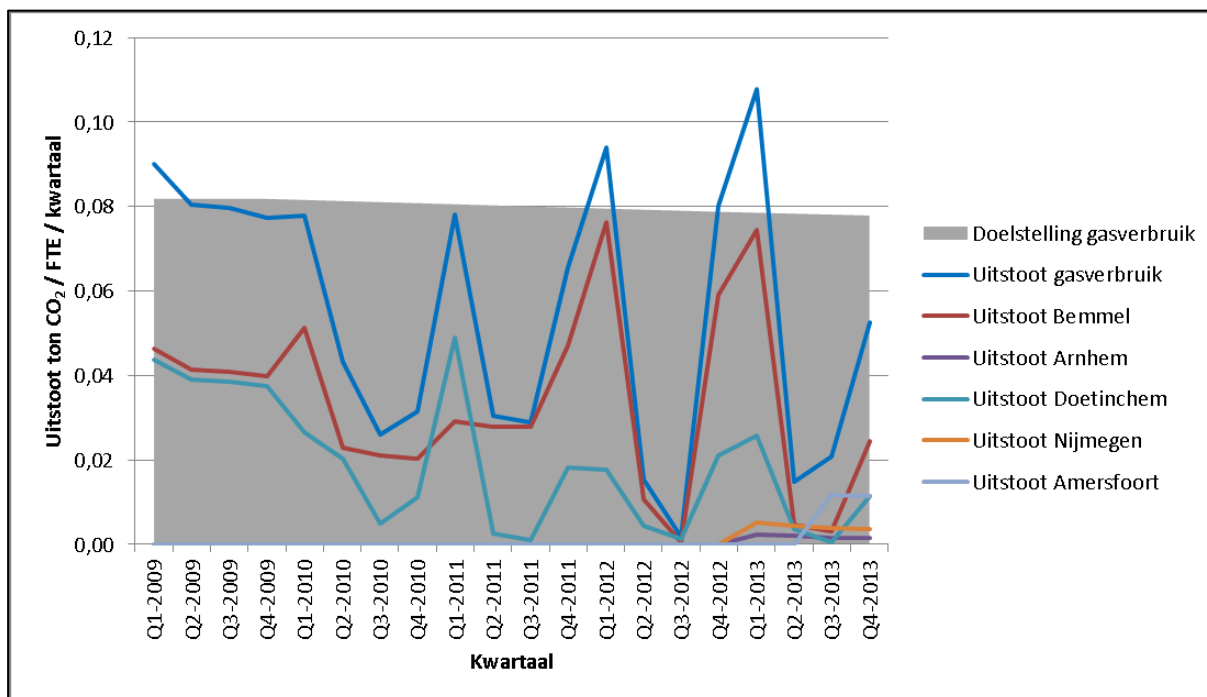
De groei die in Q3-2013 m.b.t. de bijdrage van Bedrijfsauto's aan de CO₂ uitstoot is ingezet is gecontinueerd in Q4-2013. De belangrijkste reden hiervoor is het aantrekken van extra uitvoerend personeel voor het onderhouden van het nieuwe contractgebied Eemland. Alle nieuw aangetrokken buitendienst medewerkers hebben de beschikking gekregen over een bedrijfsauto.

Daarnaast is door de uitbreiding van het aantal contractgebieden de mobiliteitsbehoefte ook bij kantoorpersoneel toegenomen. Het aantal leaseauto's per fte is in de laatste twee kwartalen van 2013 toegenomen. Daardoor is bijdrage aan de CO₂-uitstoot per fte van de categorie lease auto's toegenomen.

De keuze voor energiezuinige bedrijfsauto's heeft onvoldoende effect gehad om de toename van de uitstoot van CO₂ per fte te verminderen.

De reductievoorstelling voor mobiliteit is in 2013 niet gehaald. Voor het jaar 2014 zal de doelstelling voor mobiliteit opnieuw vastgesteld moeten worden. Hierbij zal een hogere uitstoot voor mobiliteit gecompenseerd moeten worden door een lagere uitstoot in een van de andere categorieën, zodat het ambitieniveau om de CO₂-uitstoot terug te dringen minimaal gelijk blijft.

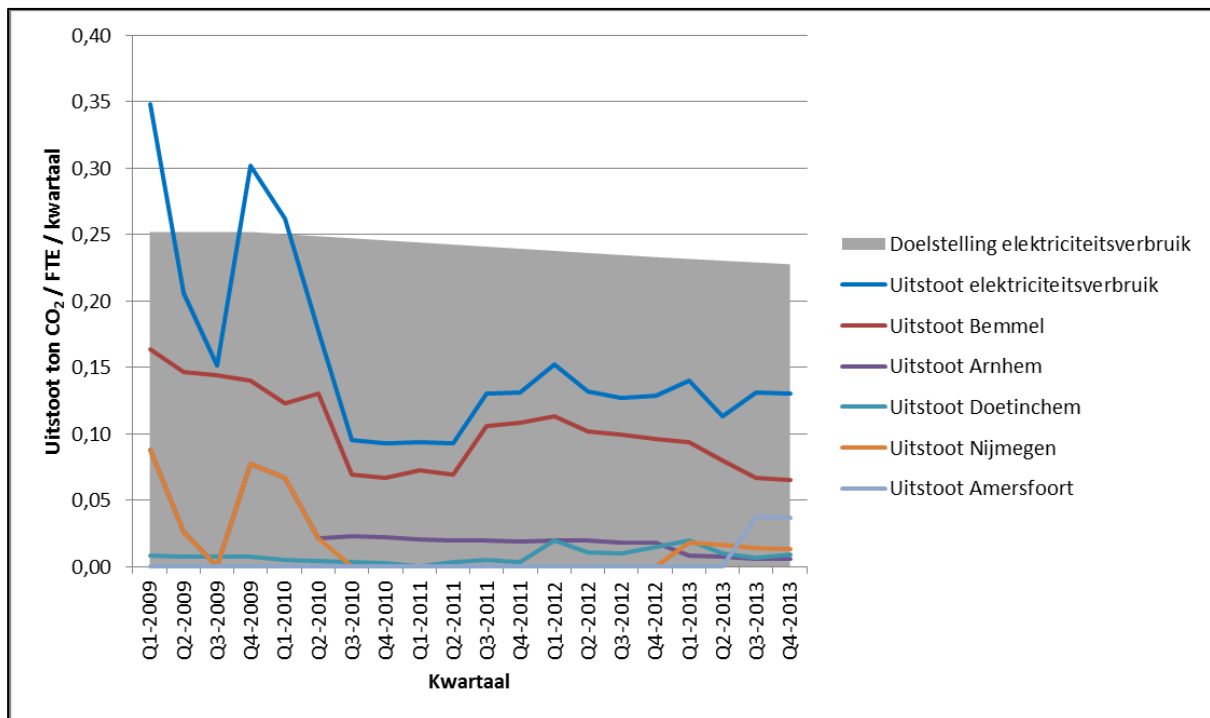
6.4.2 Emissies en doelstellingen gasverbruik



Figuur 9: Trend uitstoot CO₂ per FTE gasverbruik

De doelstelling voor het gasverbruik valt na de overschrijding in Q1-2013 weer binnen de doelstelling voor Q2 en Q3-2013. In Q4 is weer een opgaande trend zichtbaar. Dit is het gevolg van lagere buitentemperaturen. De totale uitstoot CO₂ per FTE valt ultimo Q4-2013 binnen de doelstelling.

6.4.3 Emissies en doelstellingen elektriciteitsverbruik

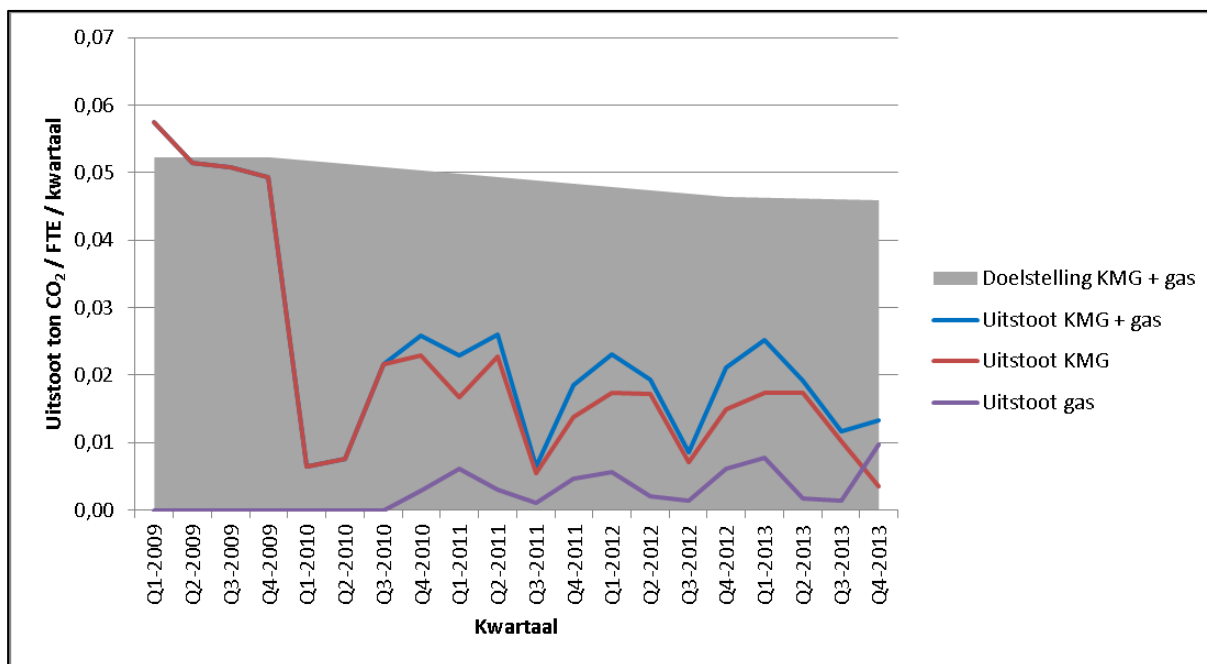


Figuur 10: Trend uitstoot CO₂ per FTE elektriciteitsgebruik

In de eerste twee kwartalen van 2013 laat de CO₂-uitstoot per medewerker een dalende trend zien. Dit is het gevolg van het deels vervangen van de verlichting in het pand te Bemmel door een energiezuinige variant. Tevens zijn een aantal vaste PC's vervangen door energiezuinige laptops. In Q3 is het verbruik gestegen doordat het pand in Amersfoort in gebruik is genomen. De uitstoot is in Q4 ten opzichte van Q3-2013 geconsolideerd.

Door gebruik te maken van groene stroom, met garanties van oorsprong, voor de locaties Bemmel en Doetinchem (de locatie waarbij de uitstoot is gebaseerd op het daadwerkelijk verbruik) kan een besparing van ruim 40% op de CO₂-uitstoot behaald worden.

6.4.4 Emissies en doelstellingen KMG en gas



Figuur 11: Trend uitstoot CO₂ per FTE t.g.v. gebruik KMG en gas

In de bovenstaande figuur is de invloed van de langdurige koude periode van eind 2012 en begin 2013 duidelijk waarneembaar. Het gebruik van gas wat gebruikt wordt voor het ijs- en sneeuwrij maken van wissels is sterk toegenomen. In Q4-2014 is uit voorzorg voor een winterperiode relatief veel gas ingekocht. Per saldo laat de uitstoot van CO₂ ten gevolge van het gebruik van KMG en gas per FTE een stijgende lijn zien. Dit is het gevolg van de gewijzigde samenstelling van het personeelsbestand: het aandeel uitvoerenden neemt toe, terwijl het aandeel kantoorpersoneel afneemt.

6.5 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 onzekerhei d per emissie-stroom	Bijdrage emissie-stroom aan totale uitstoot	Gewogen onzekerhei d	Reden onzekerheid
Gasverbruik	Bemmel	0%	52,2%	0,0%			
	Amersfoort	10%	14,1%	1,4%			Geschat verbruik o.b.v. m ²
	Doetinchem	0%	20,8%	0,0%			
	Arnhem	10%	4,0%	0,4%			Geschat verbruik o.b.v. m ²
	Nijmegen	10%	8,9%	0,9%			Geschat verbruik o.b.v. m ²
	Totaal		100,0%	2,70%	4,2%	0,1%	
Elektriciteits-verbruik	Bemmel	0%	58,3%	0,0%			
	Amersfoort	10%	16,3%	1,6%			Geschat verbruik o.b.v. m ³
	Doetinchem	0%	8,3%	0,0%			
	Arnhem	10%	5,3%	0,5%			Geschat verbruik o.b.v. m ³
	Nijmegen	10%	11,8%	1,2%			Geschat verbruik o.b.v. m ³
	Totaal		100,0%	3,3%	9,0%	0,3%	
Bedrijfsauto's	Totaal	1%	100,0%	1,0%	61,0%	0,6%	Geschatte privégebruik enkele voertuigen
Leaseauto's	Totaal	2%	100,0%	2,0%	23,3%	0,5%	Geschatte privégebruik meerdere voertuigen
Gedeclareerde km's		0%	100,0%	0,0%	1,0%	0,0%	
Vliegtuig KMG		0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
	Totaal	0%	100,0%	0,0%	1,6%	0,0%	
Totaal						1,5%	

De berekende onzekerheid van de gerapporteerde CO₂-uitstoot is 1,5%. Dit komt overeen met 8,8 ton CO₂.

7 SCOPE 3 EMISSIES - KETENANALYSES

7.1 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.

7.2 KETENANALYSE OVERWEGBOMEN

7.2.1 *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. In 2013 heeft de opdrachtgever ProRail te kennen gegeven dat zij haar eerder genomen besluit wil heroverwegen. Dit heeft nog niet tot een andere beslissing geleid maar heeft wel de gezamenlijke aandacht van ASSET Rail en ProRail, vooral ook om gezamenlijk toch te komen tot verbeteringen in de energieconsumptie en de daaraan gekoppelde vermindering van de CO₂ uitstoot.

Omdat de beslissing voorlopig nog staat, heeft ASSET Rail haar aangepaste maatregel doorgezet en worden nu, indien mogelijk alleen vervangende onderdelen van de overwegboom besteld en verwerkt in plaats van het compleet vervangen van de overwegboom.

Daarnaast heeft het overdragen van het beheer van het magazijn aan Railpro tot een duidelijke verbetering van de logistiek geleid. In vergelijking met de eerdere werkwijze is het aantal aanvoeren (vrachtwagens) gereduceerd van 5 x per week naar 2 keer per week. Hiermee wordt, over alle aan/afvoeren van materialen, een reductie van 60 % gerealiseerd. In de ritten, die nu nog veel meer worden gecombineerd, worden ook de overwegbomen meegenomen 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.

7.2.2 *Het kwantificeren van de emissies*

In 2013 zijn er 37 bomen of onderdelen daarvan uitgeleverd en ingebouwd (2 aluminium bomen, 31 hele houten bomen en 4 boomtoppen).

De bomen zijn met 17 transporten aangevoerd waarvan 1 transport van aluminium bomen niet gecombineerd is. Van de overige transporten zijn 8 gecombineerde transporten uitgevoerd.

Dit betekent voor de aluminium bomen dat 50 % 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 % eveneens 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 Bemmels hersteld. Hierdoor ontstaat een lagere aanvoer van de incourante bomen die lastiger gecombineerd kunnen worden door de grotere spreiding in de tijd. Hier staat tegenover dat doordat de logistiek wordt verzorgd door de leverancier/beheerder van het magazijn (Railpro – partner in de keten), zowel de beladingsgraad van de vrachtauto's als het totale aantal transporten naar het magazijn in Bemmels respectievelijk zijn verbeterd en verminderd. Dit zijn twee factoren die beide positief bijdragen aan het reduceren van de uitstoot van CO₂ in deze keten.

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 11 % gerealiseerd. Dit ligt onder de doelstelling van 20 %. Omdat de mogelijkheid tot het herstellen van de overwegbomen sterk afhankelijk is van de schade die aan de boom is ontstaan (door derden/wegverkeer) en dit door ASSET Rail niet beïnvloed kan worden, hebben we hier geen flankerende maatregelen ingesteld om het reductiepercentage alsnog te halen. In 2014 gaat ASSET Rail wederom streven naar een herstelpercentage dat boven de 20 % ligt.

Bij het aanvoeren van de aluminium overwegbomen is, door het gecombineerd aanvoeren, een reductie gerealiseerd van 0,19 ton CO₂ uitstoot wat neerkomt op een reductie van 73%.

Bij het aanvoeren van de houten overwegbomen is, door het verder optimaliseren van de aanvoer in gecombineerde ritten, de reductie gestegen tot 0,29 ton wat overeenkomt met een reductie van 10%.

7.2.3 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 combinatieritten is door de afspraak met Railpro op een veel hoger niveau gekomen en wordt een duidelijke reductie in uitstoot gerealiseerd.

7.3 KETENANALYSE BEVLOERING OVERWEGEN

7.3.1 *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.

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. ASSET Rail heeft ook in 2013 de extra (flankerende) beheersmaatregel inzake het oplossen van de afwijkingen 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.

7.3.2 *Het kwantificeren van de emissies*

In 2013 heeft ASSET Rail in 37 gevallen een onderhoudsactie (herziening) op een overweg moeten uitvoeren. Bij deze onderhoudsbeurten zijn totaal 15 platen vervangen.

Er is een substantiële groei van het aantal vervangen platen in de cijfers zichtbaar. De verklaring hiervoor ligt vooral in het nieuwe contractgebied Eemland dat in juli 2013 is gestart. In dit gebied zijn diverse overwegen afwijkingsvrij gemaakt met als gevolg een verhoogd aantal uitgewisselde platen.

De vernieuwingen van overwegplaten zijn hiermee opgelopen met 200 %. Doordat de oorzaak vooral ligt in het verwerven van een nieuw contractgebied is ASSET Rail nog gematigd tevreden over de cijfers maar realiseert zich dat de contaminatie van de cijfers een sterk vertekend beeld geeft en daarmee de betrouwbaarheid minder is dan gewenst. Desondanks is onze overtuiging dat het uitvoeren van de flankerende maatregelen mede bijdragen aan het consolideren van de resultaten.

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 eigen voetafdruk. Op basis van de gegevens van 2013 concluderen we dat de uitstoot door vervanging is opgelopen met 75%. De doelstelling van 12 % reductie op de uitstoot en 15 % op de vervangen platen wordt hiermee niet gehaald maar, zoals bovenstaand reeds aangegeven, verwachten wij dat dit een tijdelijke terugval is dit vooral veroorzaakt is door het operationeel worden van het nieuwe contractgebied.

Doordat het aantal overwegen dat onderhouden wordt vanaf 1 juli 2013 is gestegen van 306 (Gelre) naar 417 (Gelre + Eemland) is het aantal onderhoudsacties toegenomen met 26%.

7.3.3 *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 2013 tot een bevredigend resultaat geleid.

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 streven.

Mens

Planeet

Welvaart⁸

⁸ People, Planet, Prosperity