

# Voortgangsrapportage & Energie-actieplan CO2 2018

Q3-Q4

Versie | 1.0

Datum | 23 maart 2019



<b>Auteur</b> Mart Folkerts Hoofd AM & QHSE	<b>Vrijgave</b> Jorn Pruntel Directeur
Paraaf 	Paraaf 

## Copyright © 2019 ASSET Rail

Alle rechten voorbehouden. Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige ander manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteursrechthebbend.



## INHOUD

<b>INHOUD</b> .....	<b>3</b>
<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>4</b>
MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN .....	4
STUURCYCLUS EN RAPPORTAGE .....	4
<b>2. TRENDANALYSE</b> .....	<b>5</b>
BESCHRIJVING VAN DE ORGANISATIE .....	5
VERANTWOORDELIJKHEDEN .....	5
BASISJAAR .....	5
RAPPORTAGEPERIODE .....	5
VERIFICATIE .....	5
<b>3. AFBAKENING</b> .....	<b>6</b>
ORGANISATORISCHE GRENZEN .....	6
GROEI IN 2017 EN 2018 .....	6
<b>4. BEREKENINGSMETHODIEK</b> .....	<b>7</b>
ACTUELE BEREKENINGSMETHODIEK EN CONVERSIEFACTOREN .....	7
WIJZIGINGEN BEREKENINGSMETHODIEK .....	7
DOELSTELLINGEN .....	8
UITSLUITINGEN .....	9
OPNAME VAN CO2 .....	9
BIOMASSA .....	9
<b>5. EMISSIES</b> .....	<b>10</b>
FOOTPRINT REFERENTIEJAAR .....	10
FOOTPRINT RAPPORTAGE PERIODE .....	10
TREND OVER DE JAREN PER CATEGORIE (SCOPE 1 EN 2) .....	11
TREND OVER DE JAREN PER CATEGORIE (SCOPE 1) .....	11
TREND OVER DE JAREN PER CATEGORIE (SCOPE 2) .....	12
EMISSIES PER KILOMETER SPOOR .....	12
TREND OVER DE JAREN PER BEDRIJFSONDERDEEL/ PROJECT .....	13
<b>6. CO2 PER SCOPE (1 EN 2)</b> .....	<b>14</b>
SCOPE 3 KETENANALYSES .....	16
DOELSTELLINGEN EN VOORTGANG .....	16
VOORTGANG REDUCTIEMAATREGELEN .....	17
ONZEKERHEDEN .....	18
MEDEWERKER BIJDRAGE .....	18
<b>7. INITIATIEVEN</b> .....	<b>19</b>

## 1. INLEIDING

### Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Vanuit oogpunt van Maatschappelijk verantwoord ondernemen zet ASSET Rail zich al jaren in voor duurzaamheid en heeft ervoor gekozen om de CO<sub>2</sub>-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.

### Stuurcyclus en rapportage

Het opstellen van de periodieke rapportage is onderdeel van de stuurcyclus binnen het energiemanagementsysteem dat in het kader van de CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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. Deze norm geeft richtlijnen voor kwantificering en verslaglegging van broeikasgasemissies en -verwijdering op bedrijfsniveau.

## 2. TRENDANALYSE

### Beschrijving van de organisatie

- ASSET Rail B.V. heeft haar hoofdvestiging in Bommel. Van hieruit wordt de organisatie aangestuurd.
- Het contractgebied Gelre wordt vanuit Doetinchem aangestuurd. Hier is ook een magazijn en storingsmagazijn ingericht. Tot 1 juni 2018 was dit georganiseerd in Bommel. In Bommel is nu alleen het magazijn en storingsmagazijn van team landelijk ingericht.
- Het contractgebied Eemland wordt vanuit de nevenvestiging Amersfoort aangestuurd. Hier is ook een magazijn en storingsmagazijn ingericht.
- Het contractgebied De Peel wordt vanuit de nevenvestiging Venlo aangestuurd. Hier is ook een magazijn en storingsmagazijn ingericht. Als uitvalsbasis wordt tevens gebruik gemaakt van een steunpunt in Nuenen.
- Het contractgebied Drenthe wordt vanuit de nevenvestiging Zwolle aangestuurd. Hier is ook een magazijn en storingsmagazijn ingericht. Als uitvalsbasis wordt tevens gebruik gemaakt van een steunpunt in Tynaarlo.
- Het contractgebied Dordrecht wordt vanuit de nevenvestiging Sliedrecht aangestuurd. Hier is ook een magazijn en storingsmagazijn ingericht.

### Verantwoordelijkheden

- Eindverantwoordelijke – Directeur : J. Pruntel
- Verantwoordelijke stuurcyclus – Hoofd QHSE & AM: M.J Folkerts
- Contactpersoon emissie-inventaris – QHSE Adviseur: M.E. van Loenen- van den Akker / Ramon van der Velden

### Basisjaar

Het basisjaar is 2016.

### Rapportageperiode

Deze rapportage beschrijft de periode 1 januari 2018 t/m 31 december 2018

### Verificatie

De footprint is niet extern geverifieerd.

### 3. AFBAKENING

#### Organisatorische grenzen

ASSET Rail B.V.	Rechtspersoon	Opmerkingen
Bemmel (De Houtakker 33)	Vestiging	2-5-2008
Project PGO De Peel2	Project	Start 01-01-2017
Mierlo (Ambachtweg 52)	Vestiging	Gesloten in Q4 2017
Venlo (Vasco da Gamaweg 17)	Vestiging	Start 1-12-2017
Nuenen (Collse Heide 50d)	Vestiging	Start 1-5-2018
Project PGO Drenthe2	Project	Start 01-06-2017
Tynaarlo (Mercuriusweg 3a)	Vestiging	Start 01-06-2017
Zwolle (Nikolaus Ottostraat 14)	Vestiging	Start 01-06-2017
Project PGO Gelre2	Project	Start 01-06-2017
Arnhem (Dienstgebouw Arriva)	Vestiging	Gesloten in Q1 2018
Doetinchem (Grutbroek 53a)	Vestiging	Gesloten in Q1 2018
Nijmegen (Tollenstraat 235)	Vestiging	Gesloten in Q1 2018
Doetinchem (Innovatieweg 26a)	Vestiging	Start 01-05-2018
Project PGO Eemland2	Project	Start 01-07-2013
Amersfoort (Siliciumweg 16)	Vestiging	Start 01-07-2013
Project PGO Dordrecht2	Project	Start 1-8-2018
Slidrecht (Leeghwaterstraat 31)	Vestiging	Start 1-8-2018

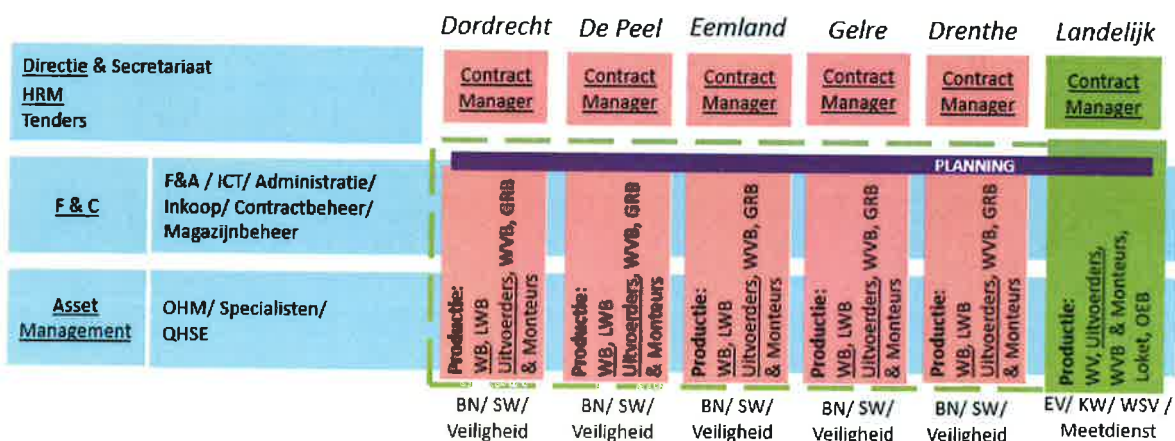
Tabel 1 - Organisatorische grenzen

#### Groei in 2017 en 2018

In 2017 heeft ASSET Rail 2 nieuwe PGO-gebieden in onderhoud genomen en in 2018 is er nog een nieuw PGO-gebied bij gekomen (augustus). Hiermee is het marktaandeel behoorlijk gegroeid en is ASSET Rail van 215 medewerkers (op 1 januari 2018) naar 252 medewerkers (op 31 januari 2018) gegaan.

#### Organisatiematrix per 1 oktober 2018

## Organisatie



Figuur 1 - Organisatie ASSET Rail per 1 oktober 2018

## 4. BEREKENINGSMETHODIEK

### Actuele berekeningsmethodiek en conversiefactoren

Omdat deze Periodieke rapportage onderdeel is van een CO<sub>2</sub>-prestatieladder certificaat wordt de methodiek aangehouden zoals voorgeschreven in het Handboek 3.0, geldig m.i.v. 10-6-2015, 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 emissiefactoren zijn overeenkomstig de waarden zoals vermeld op de website CO<sub>2</sub>emissiefactoren.nl.

### Wijzigingen berekeningsmethodiek

Voor het bepalen van het verbruik van verbruikte brandstoffen voor bedrijfs- en leaseauto's worden 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. Uitgangspunt hierbij is dat voertuigen die gebruikt worden door uitvoerend personeel in de categorie Bedrijfsauto's vallen. Voor de gedeclareerde kilometers wordt met ingang van de jaarrapportage 2011 geen onderscheid gemaakt in het soort voertuig. Reden hiervoor is dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van deze emissiestroom beperkt is (2010: 0,9%). In plaats hiervan wordt gebruik gemaakt van een emissiestroom waarbij het brandstoftype niet bekend is. Vanaf 2011 worden door ASSET Rail door eigen personeel laswerkzaamheden uitgevoerd en worden 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 acetyleneengas (kg, in flessen).

#### *Bepaling CO<sub>2</sub>-uitstoot*

- Met ingang van 1 januari 2018 zijn de steunpunten Nijmegen en Arnhem afgestoten.
- Met ingang van 1 juli 2013 wordt de nevenvestiging Amersfoort meegenomen. 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 locatie zijn gebaseerd op de Milieubarometer voor kantoren van de Stichting Stimular. De Stichting Stimular heeft de normverbruikcijfers bepaald met behulp van het gemiddelde verbruik over 2016 van de referentiegroep.
- Vanaf december 2017 wordt de nevenvestiging Venlo meegenomen. Het pand in Venlo beschikt over eigen meters. De nevenvestiging Mierlo vervalt hiermee. Daarnaast wordt het steunpunt in Nuenen vanaf 1 mei 2018 meegenomen. Voor dit pand geldt dat er slechts een deel van het pand wordt gehuurd en er geen tussenmeter gasverbruik aanwezig is. Het energieverbruik is derhalve gebaseerd op normverbruikcijfers. Deze normverbruikcijfers voor de locatie zijn gebaseerd op de Milieubarometer voor kantoren en magazijnen van de Stichting Stimular. In het pand is wel een tussenmeter voor energieverbruik aanwezig.
- Vanaf 3 mei 2017 wordt de nevenvestiging Zwolle en het steunpunt Tynaarlo meegenomen in de bepaling van de uitstoot CO<sub>2</sub>. Beiden locaties beschikken over eigen meters.
- Vanaf 1 mei 2018 is de nieuwe vestiging in Doetinchem geopend. Deze locatie beschikt over eigen meters.
- Vanaf 1 Oktober wordt de nevenvestiging Sliedrecht meegenomen.

Hiervoor is de onderstaande systematiek gehanteerd:

Emissiestroom	Niveau gegenereerde uitstoot	Wijze van bepalen aandeel uitstoot
Grijze stroom/groene stroom	Algemeen & Project	Afhankelijk van locatie van vestiging wordt de uitstoot aan het betreffende project toegerekend. De uitstoot van de vestiging Bemmelen wordt voor 1/3 deel toegerekend aan Project Gelre, 2/3 deel wordt als algemene uitstoot gezien. Vanaf 1 juni 2018 wordt Gelre aangestuurd vanuit Doetinchem en vervalt bovenstaande.
Verwarming	Algemeen & Project	Afhankelijk van locatie van vestiging wordt de uitstoot aan het betreffende project toegerekend. De uitstoot van de vestiging Bemmelen wordt voor 1/3 deel toegerekend aan Project Gelre, 2/3 deel wordt als algemene uitstoot gezien. Vanaf 1 juni 2018 wordt Gelre aangestuurd vanuit Doetinchem en vervalt bovenstaande.
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. Vanaf 2018 wordt ingekocht op betreffende onderhoudsgebied.
KMG benzine	Project	Verbruik brandstof werd gebaseerd op percentage van aantal km spoor in onderhoud binnen project ten opzichte van totaal aantal km spoor in onderhoud. Vanaf 2017 wordt ingekocht op betreffende onderhoudsgebied.
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 2 - Berekeningsmethodiek

## Doelstellingen

Na 2013 is besloten de doelstelling 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. Naar aanleiding van het verwerven van 2 nieuwe gebieden in 2016 is opnieuw gekeken naar de KPI om de doelstelling voor de uitstoot te realiseren. De prestatie-indicator CO2 per kilometerspoor x FTE zorgt voor hele kleine getallen, zodat het lastig is te zien wat het precieze resultaat is. De trend is erg vlak en een dalende lijn is marginaal aan te tonen. De conclusie dat de doelstellingen gehaald wordt, is hiermee lastig te onderbouwen. Daarnaast lijkt de factor FTE een ruisfactor die weinig toevoegt, aangezien het niets zegt over de feitelijke prestatie. Een betere indicator zou dus zijn kg CO2 per kilometerspoor aangezien dit veel transparanter is en een simpel antwoord geeft op de vraag hoeveel CO2 er wordt uitgestoten om 1 kilometer spoor in stand te houden. Vanaf 2017 heeft ASSET Rail een aantal concrete veranderingen doorgevoerd ten aanzien van de aanpak van de CO2-uitstoot, namelijk kg CO2 per kilometerspoor kiezen als nieuwe prestatie-



indicator voor de toekomst. Dit is opgenomen in het Energiemanagementprogramma ASSET Rail 2015-2018 v1.4.

### **Uitsluitingen**

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

### **Opname van CO2**

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

### **Biomassa**

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

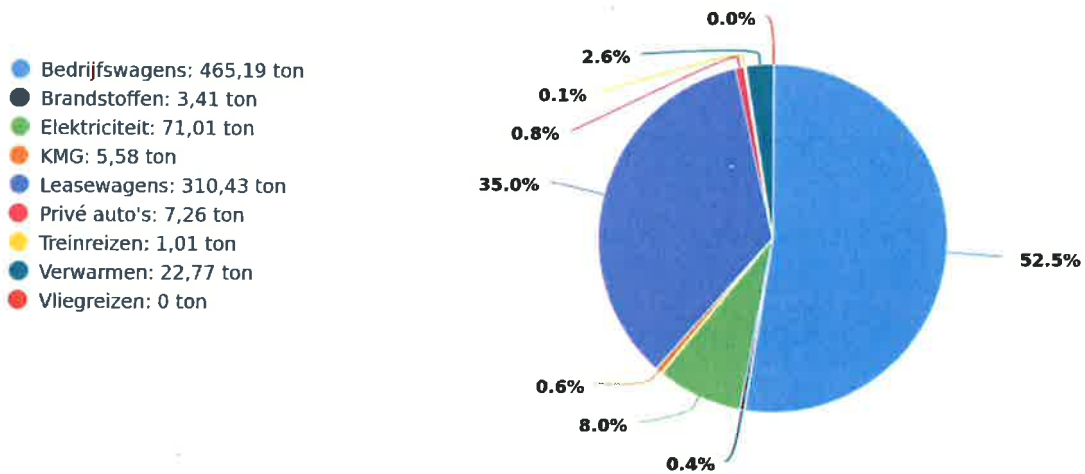
## 5. EMISSIES

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

### Footprint referentiejaar

CO2 (886,66 ton)

2016

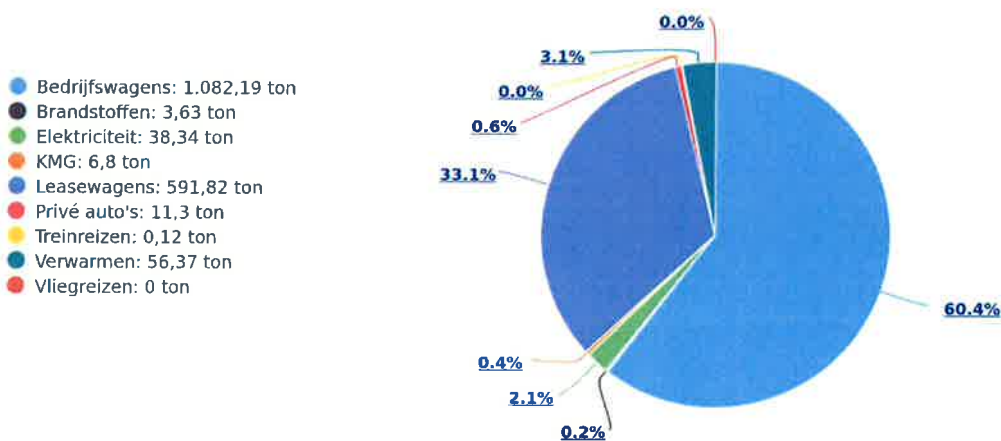


Grafiek 1 - Footprint referentiejaar 2016

### Footprint rapportage periode

CO2e (1.791 ton)

2018

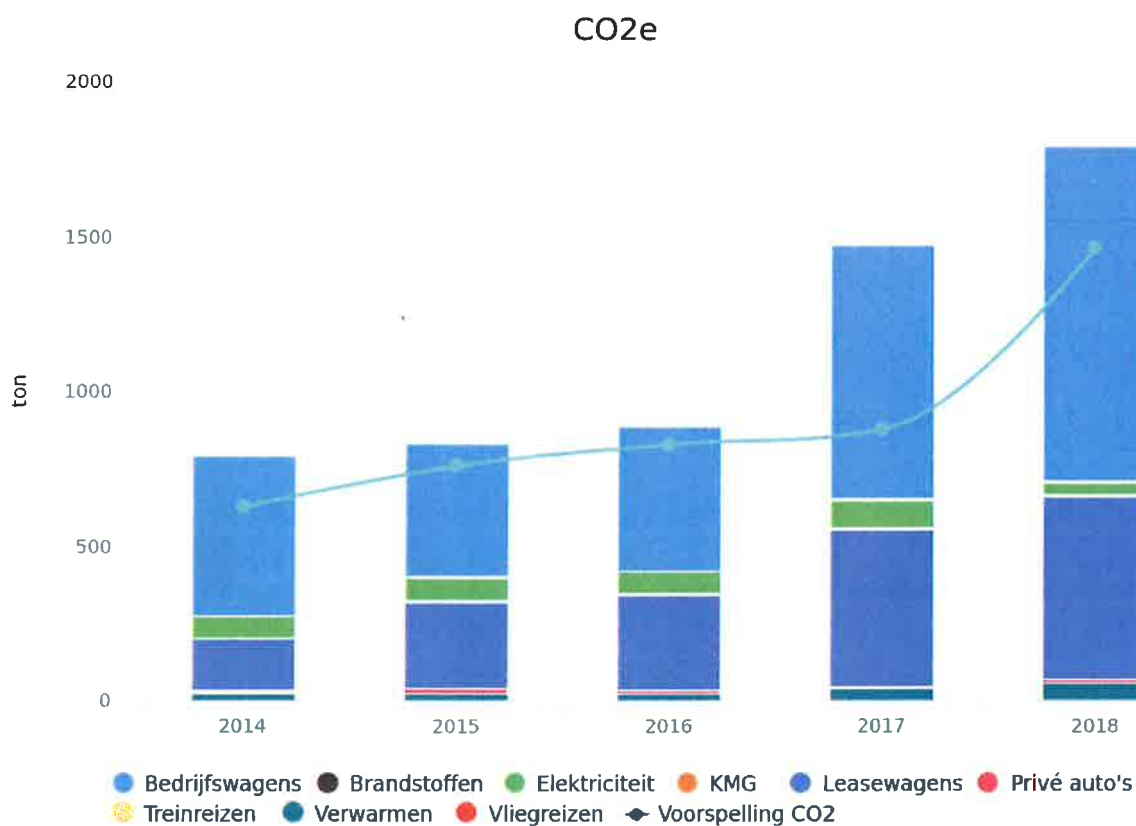


Grafiek 2 -

Footprint Rapportageperiode 2018

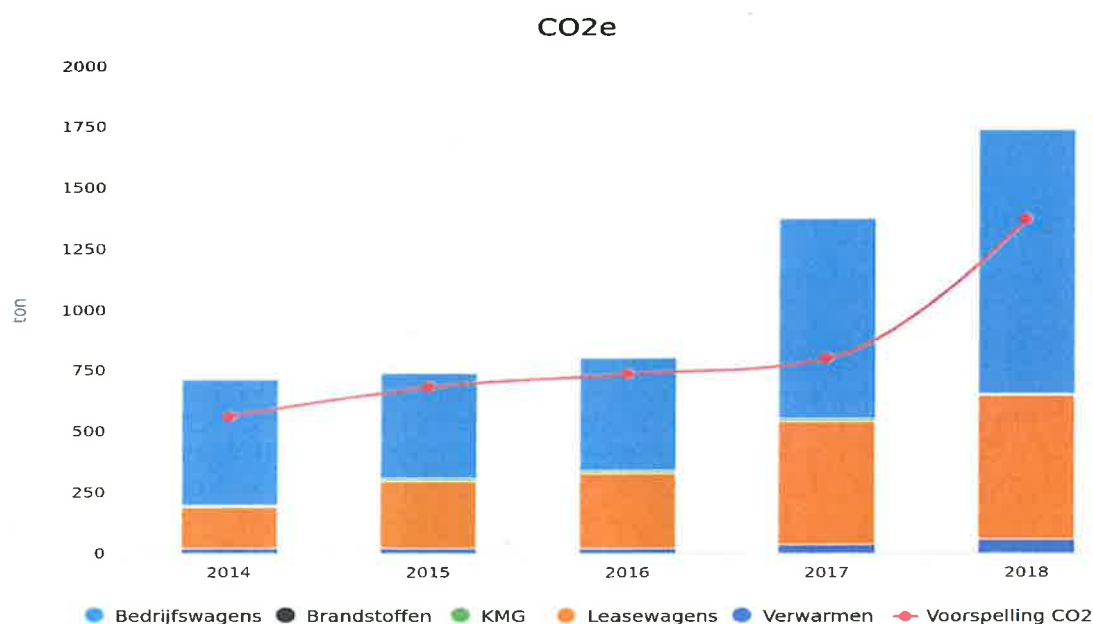
### Trend over de jaren per categorie (scope 1 en 2)

In 2017 is er een trendbreuk vanwege de toename in onderhoudsgebieden. Dit betekent dat vanaf 2017 een nieuwe trendreeks start.



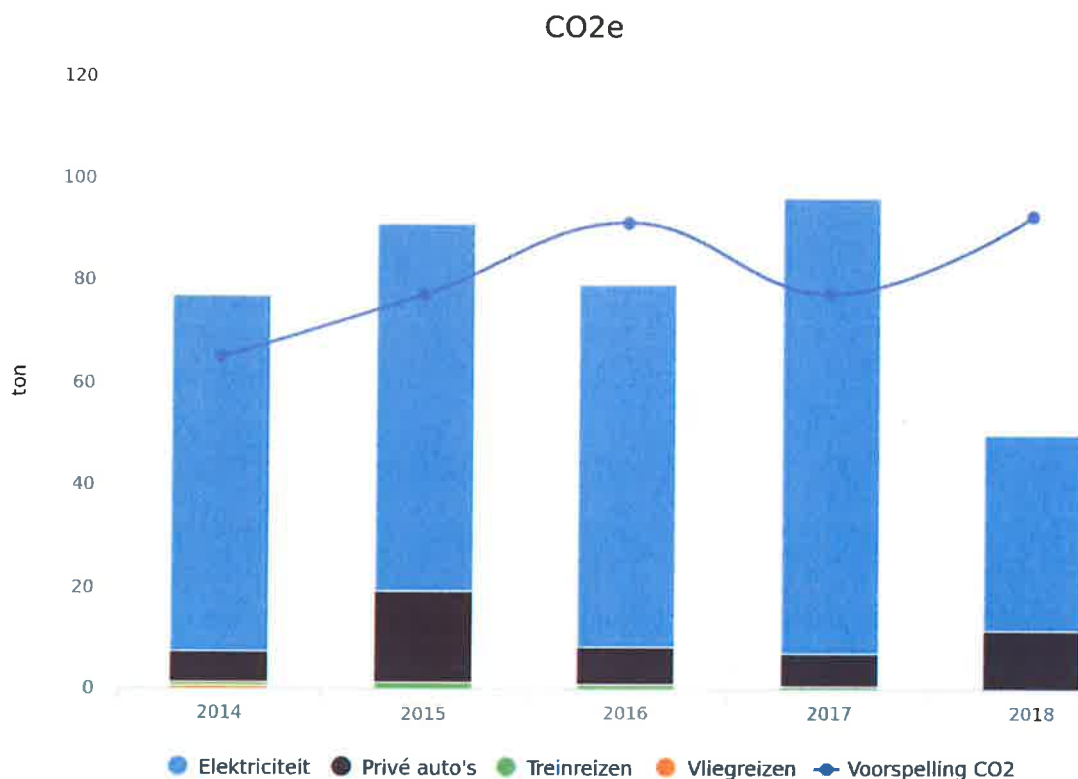
Grafiek 3 - Trend van de jaren per categorie (scope 1 en 2)

### Trend over de jaren per categorie (scope 1)



Grafiek 4 - Trend van de jaren per categorie (scope 1)

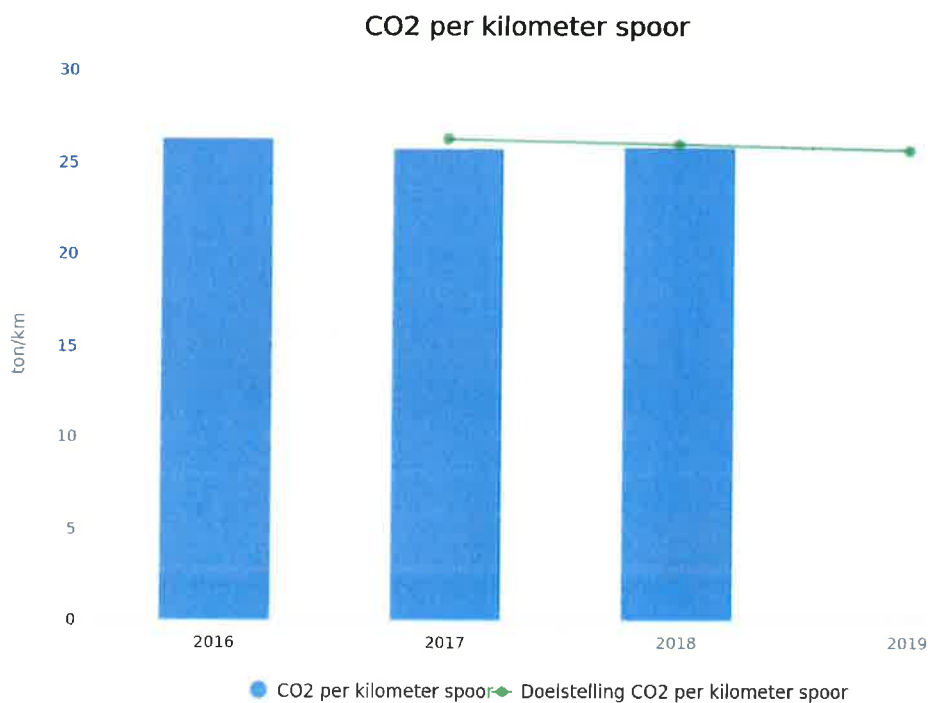
### Trend over de jaren per categorie (scope 2)



Grafiek 5 - Trend van de jaren per categorie (scope 2)

### Emissies per Kilometer spoor

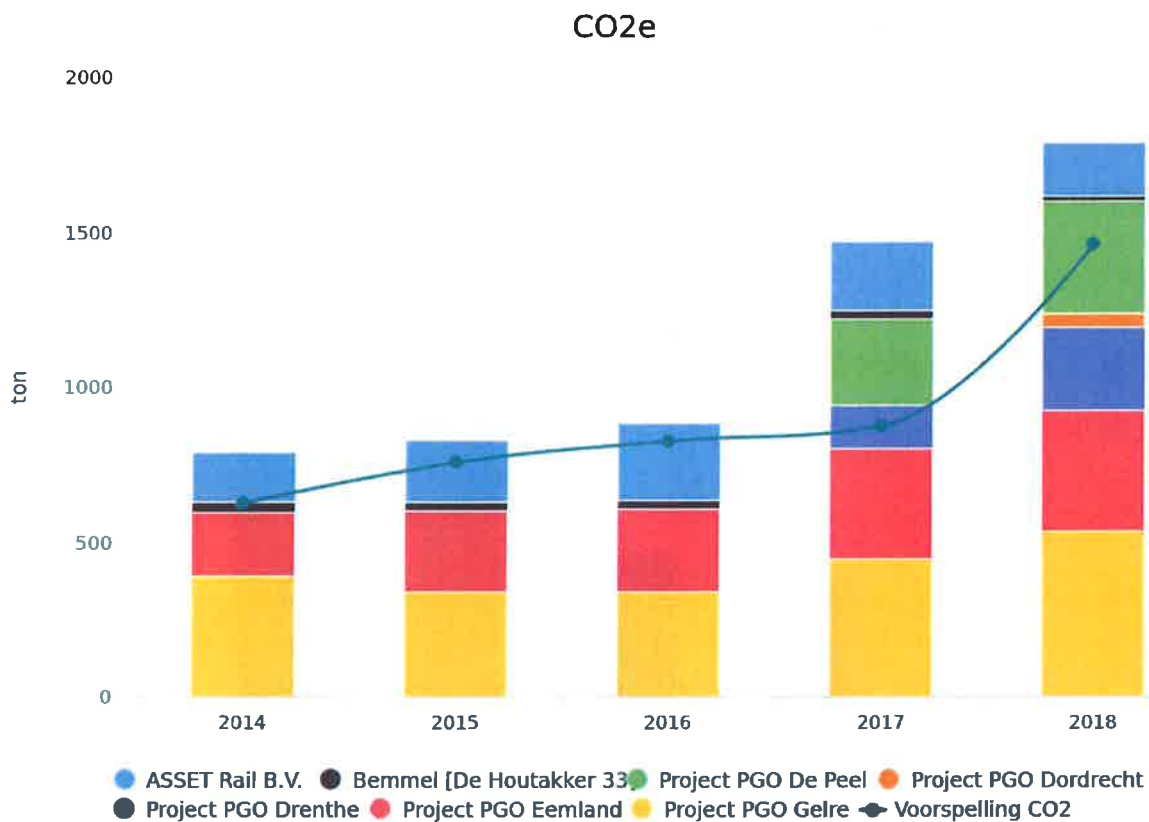
In onderstaande grafiek is de ontwikkeling van de uitstoot CO2 per kilometer spoor over de afgelopen jaren inzichtelijk gemaakt.



Grafiek 6 - Kg CO2 per kilometer

### Trend over de jaren per bedrijfsonderdeel/ project

In 2017 is er een trendbreuk vanwege de toename in onderhoudsgebieden. Dit betekent dat vanaf 2017 een nieuwe trendreeks start.

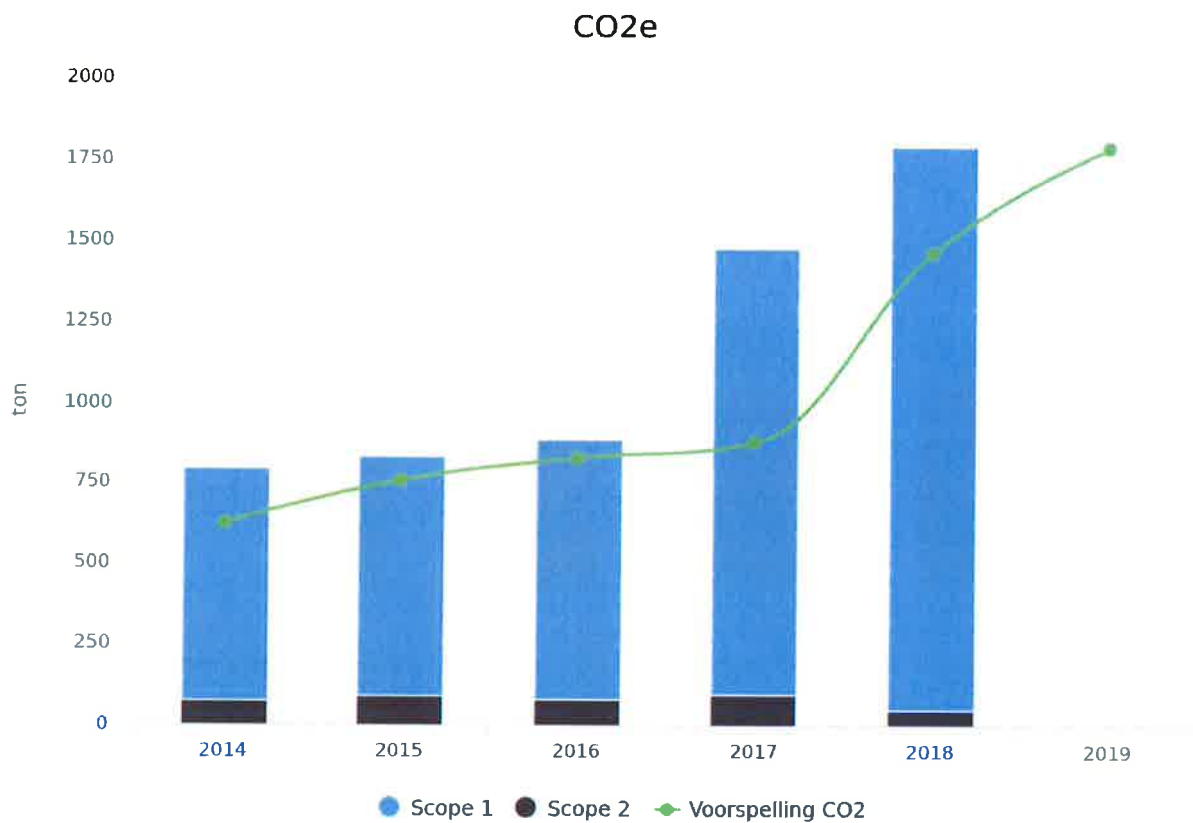


Grafiek 7 - Trend over de jaren per bedrijfsonderdeel/ project

## 6. CO2 PER SCOPE (1 EN 2)

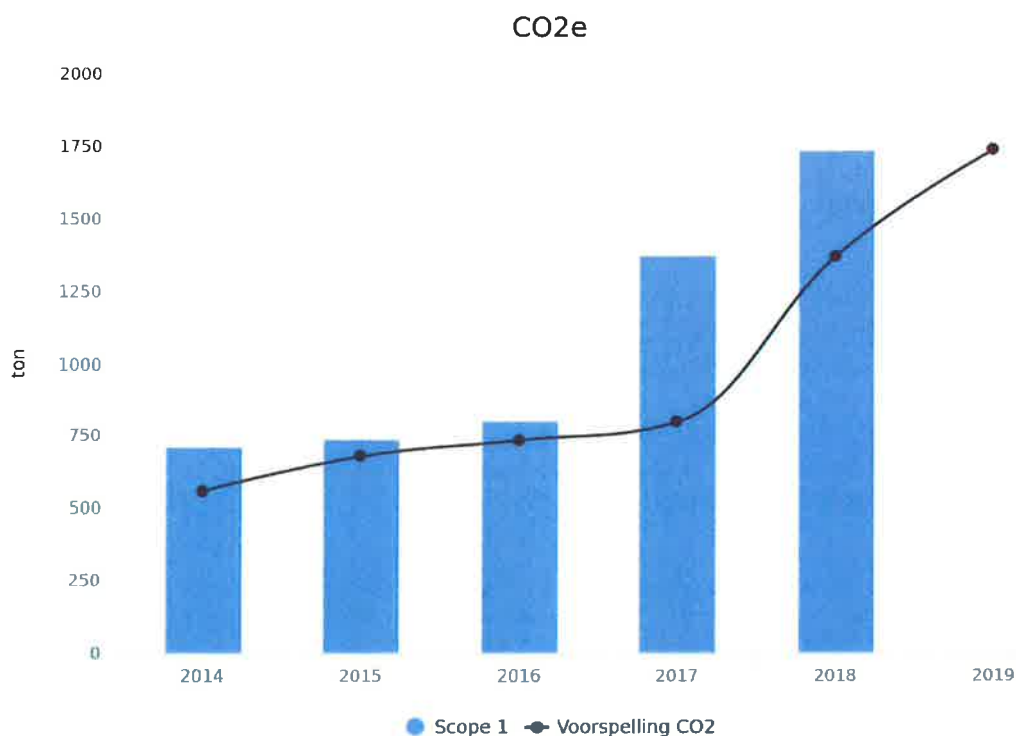
### Scope 1 en 2

De voorspelling voor 2017 was nog gebaseerd op de historische gegevens van 2 onderhoudsgebieden. Vanaf 2019 is de voorspelling gebaseerd op 5 onderhoudsgebieden en geeft dus een realistisch beeld.



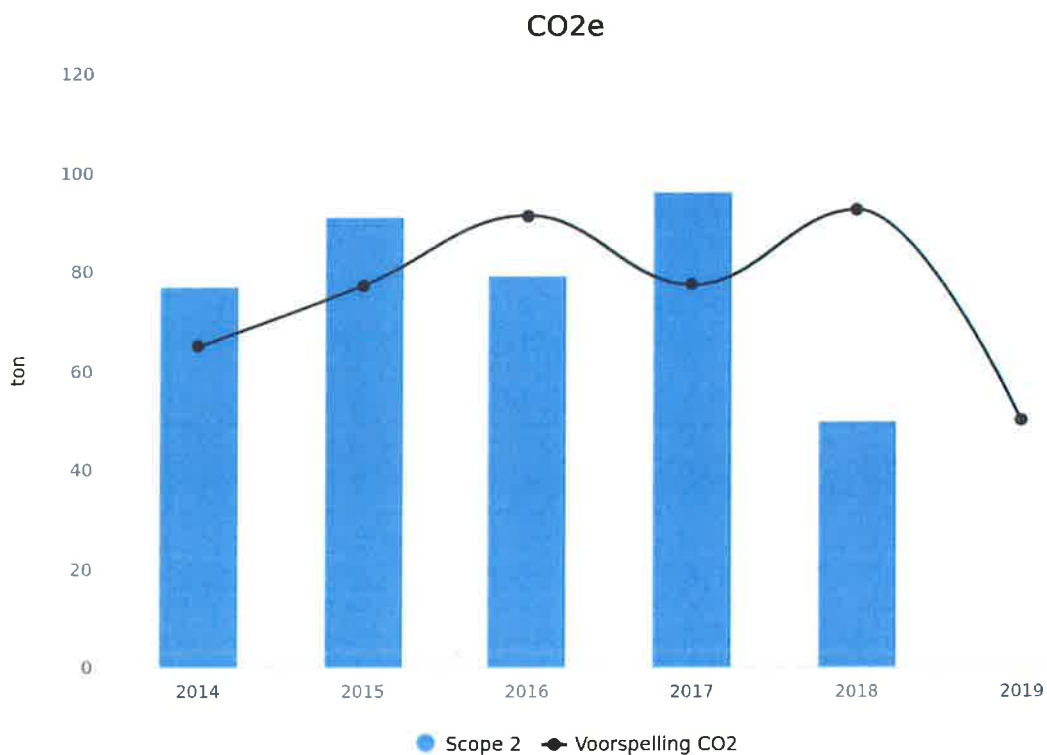
Grafiek 8 - CO2 per scope (1 en 2)

### Scope 1



Grafiek 9 - CO2 per scope (1)

### Scope 2



Grafiek 10 - CO2 per scope (2)

## Scope 3 Ketenanalyses

In 2017 is Assetrail gestart met de volgende ketenanalyse:

### Ketenanalyse Onderhoud Spoorstaven

De keten waarin de spoorstaven onderhouden worden versus de keten waar de spoorstaven enkel vervangen worden.

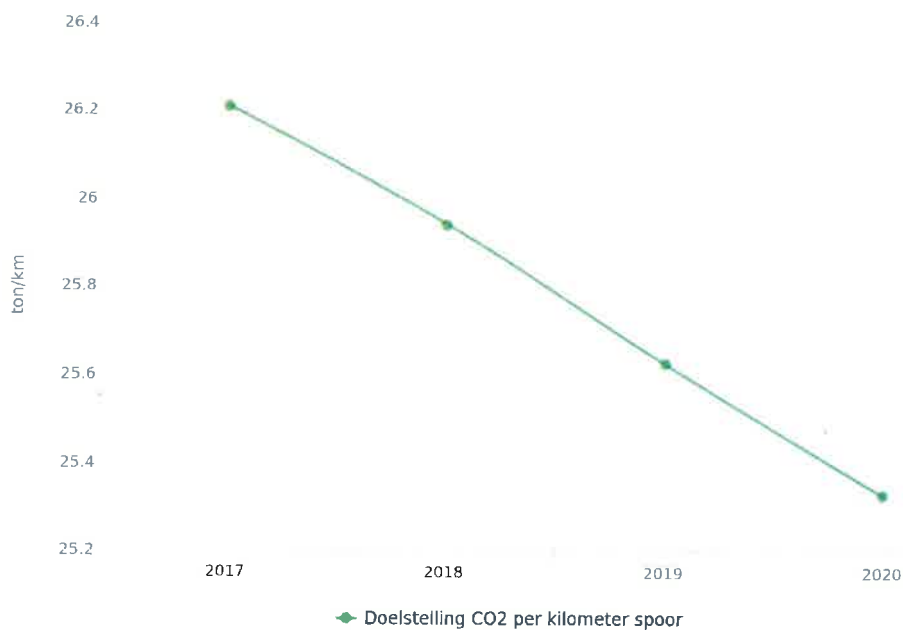
## Doelstellingen en voortgang

### Scope 1 en 2

Door de directie zijn de volgende doelstellingen geformuleerd met betrekking tot afname uitstoot van kg CO2 per kilometer spoor. De doelstellingen voor scope 1 en 2 zijn tijdens de Directiebeoordeling in september 2017 vastgesteld. ASSET Rail heeft de doelstelling van 8% minder CO2 uitstoot per kilometer spoor in 2018 behaald.

Voor jaar	Effect scope 1[%]	Effect scope 2[%]	Referentie-jaar	Doel CO2 per km spoor	Gerealiseerd
2017	-4%	-4%	2016	26,21	25,74
2018	-8%	-8%	2016	25,94	25,84
2019	-12%	-12%	2016	25,63	
2020	-15%	-15%	2016	25,33	

Doelstelling CO2 per kilometer spoor





### Scope 3

Door de directie is de doelstelling geformuleerd om jaarlijks 13 kilometer spoor conform methode Aspotversnelling te slijpen of frezen. Dit komt overeen met een afname uitstoot per km spoor van circa 1% per jaar (zie tabel 4). De doelstelling voor scope 3 is gebaseerd op de Ketenanalyse Onderhoud spoorstaven ASSET Rail 2018. In 2018 is er nog geen spoor gefreesd of geslepen, maar de verwachting is dat dit in 2019 wel zal worden gedaan. De huidige ketenanalyse zal ook worden geüpdatet en er zal worden gekeken naar de mogelijkheden voor een extra ketenanalyse.

Voor jaar	Effect scope 3[%]	Referentiejaar
2017	-0,2%	2016
2018	-1%	2016
2019	-2%	2016
2020	-3%	2016

Tabel 3 - Doelstellingen per scope

Berekening afname uitstoot op basis van methode Aspotversnelling		
	Inzet methode Aspotversnelling	Ton uitstoot per km sp*
2016	0 km	24,52
2017	2,15 km	24,48
2018	0 km	24,52
Afname o.b.v. 2,15 km	0,16% (24,48/24,52)	
Schatting o.b.v. 13 km	0,99% (0,16/2,15*13)	

Tabel 4 – Onderbouwing doelstelling scope 3 (Bron: Vergelijking 1 kg CO2-emissies per ketenstap, vergeleken tussen de twee ketenanalyses)

### Voortgang reductiemaatregelen

De reductiemaatregelen zijn opgenomen in de CO2 managementtool. De maatregelen zijn in 2018 gebundeld in thema's, waaronder diverse acties zullen vallen die aan vermindering van CO2-uitstoot van het betreffende thema zullen bijdragen. Hierdoor kunnen de maatregelen beter worden gemonitord op hun bijdrage aan de vermindering van de CO2-uitstoot. In 2019 zullen de maatregelen nog verder worden uitgewerkt in de CO2 managementtool.

Reductiemaatregel	Status & Besluitvorming
Plaatsen laadpalen elektrische auto's bij locaties ASSET Rail	Alle vestigingen zijn voorzien van laadpalen
Positief beïnvloeden autogebruik (brandstofverbruik en slijtage) door implementeren ProDrive E-learning.	In 2016 hebben alle lease rijders van ASSET Rail deze training gedaan. ASSET Rail zal in 2019 de keuze maken of zij dit programma ook aan haar nieuwe medewerkers wil aanbieden.
Actualiseren huidige wagenpark ten behoeve van het bepalen besparingspotentieel	Er is eind 2017 een nieuw leasebeleid ingevoerd waarbij de keuzemogelijkheden van leaseauto's sterk gereduceerd is en gewerkt gaat worden met poolauto's. Deze poolauto's zullen in nabije toekomst zoveel mogelijk elektrisch zijn. 1 elektrische poolauto is al gerealiseerd
Verminderen aantal leaseauto's	Er is eind 2017 een nieuw leasebeleid ingevoerd waarin het aantal leaseauto's sterk gereduceerd wordt en gewerkt gaat worden met poolauto's. Deze poolauto's zullen in nabije toekomst zoveel mogelijk elektrisch zijn. 1 elektrische poolauto is al gerealiseerd
Aanschaf energiezuinige bedrijfswagens bij vervanging of uitbreiding wagenpark – deze	De CO2 uitstoot van de Renault is al aanzienlijk lager dan die van de Ford, dit heeft er, naast de prijs, mede voor gezorgd dat ASSET Rail is overgestapt. Er is daarnaast een proef gedaan met een elektrische

afweging vastleggen in het inkoopbeleid voor bedrijfsauto's	bestelbus maar dit was helaas geen succes in verband met het beperkte aantal kilometers wat deze bus in de praktijk behaalde.
Verder implementeren systemen voor "op afstand monitoren" van infrastructuur	In 2018 is de OPS Room binnen ASSET Rail volop in gebruik. Deze "Operatiekamer" kijkt actief mee met de calamiteiten buiten en stuurt bij indien nodig. Zo kunnen zij de dichtstbijzijnde monteur naar een storing sturen en ondersteuning bieden bij het snel verhelpen van calamiteiten. ASSET Rail heeft in de OPS room meerdere software-applicaties in beheer genomen die bijdragen aan CO2 reductie (TomTom navigatie, Spoorweb, POSS, Wisselverwarmingsmonitoring, ATB-vv monitoring)
Op kantoor Bemmelen (en eventueel steunpunten) verlichting op beweging sensor installeren	Dit CO2 verbetervoorstel is in het nieuwe pand in Zwolle al uitgevoerd en voor de verbouwing in Bemmelen zal ook bekeken worden of dit te realiseren is. Ook zal bij verbouwingen in de toekomst dit worden gebruikt als uitgangspunt.
Vervangen seinlampen door Ledlampen	Is op grote schaal gebeurd, maar nog niet alles is LED. Door een lagere onderhoudsfrequentie (en langere levensduur lampen) reduceert ASSET Rail de gereden kilometers van de bedrijfswagens. Voor de scope 3 uitstoot (energieverbruik seinlampen) overweegt ASSET Rail in de toekomst een ketenanalyse te maken aangezien het energieverbruik voordeel in deze voor ProRail is.
Inkoop groene energie	ASSET Rail is voor haar eigen gebouwen per 23 augustus 2017 overgestapt naar Eneco Hollandse Windenergie. Daarnaast maakt het gehuurde pand in Tynaarlo ook gebruik van Hollandse Windenergie (NUON zakelijk Groen). Alleen het pand in Nuenen wordt nog niet voorzien van groene stroom.
Monteurs in een personenauto rijden i.p.v. een bus	In 2017 is hier een pilot mee gedraaid maar dit heeft niet het gewenste effect opgeleverd doordat de monteur niet is met beperkte middelen (gereedschap en materialen) kon werken. Een nieuwe pilot start met personeel EV in het onderhoudsgebied Dordrecht.

## Onzekerheden

Bij het bepalen van de directe of indirecte uitstoot van CO2 van ASSET Rail zorgt een aantal aspecten voor onzekerheden met betrekking tot de gerapporteerde en te rapporteren cijfers. Dit betreft met name de vestigingen waarbij er een schatting gemaakt wordt van het verbruik van de emissiestromen gas en elektriciteit op basis van oppervlakte dat in gebruik is.

Bij Scope 3 betreft de onzekerheid dat niet bekend is of de gebruikte gegevens uit de ketenanalyses van derden dezelfde conversiefactoren bevatten als die in de ketenanalyse van ASSET Rail. Bij de vervolgberekeningen in onze ketenanalyse hebben we dit wel aangenomen.

## Medewerker bijdrage

De medewerkersbijdrage is over deze periode vooral gerelateerd aan de maatregel van het werken met ProDrive en verbeterinitiatieven.

## 7. INITIATIEVEN

Naam	Startdatum	Top tien	Deelname	Onderwerp	Resultaten 2018
Railforum	01-01-2015	Ja	Hoofd AM en QHSE	ASSET Rail is lid van Railforum. Bij Railforum zijn bedrijven en organisaties aangesloten zijn die waarde hechten aan het maatschappelijk belang van het railvervoer voor zowel personen als goederen. Een van de onderwerpen die ze behartigen is CO2 reductie in de Railbranche.	Deelnemen aan een bijeenkomst over brandstofgebruik van de aannemers (materieel en voertuigen) wat de grootste CO2 bron in de keten is (CO2 ketenanalyse ProRail).
Platform Duurzaam OV en Spoor	20-09-2016	Ja	Hoofd AM en QHSE	Samen werken aan CO2 neutraal spoor.	Bijdrage aan werkgroep bij passend onderwerp
NL CO2 Neutraal	01-10-2017	Ja	QHSE-Trainee	NL CO2 neutraal organiseert minimaal 4 bijeenkomsten per jaar.	Bijdrage aan werkgroep

Tabel 5 - CO2 Initiatieven ASSET Rail

