

CO₂-beleid Swietelsky Rail Benelux

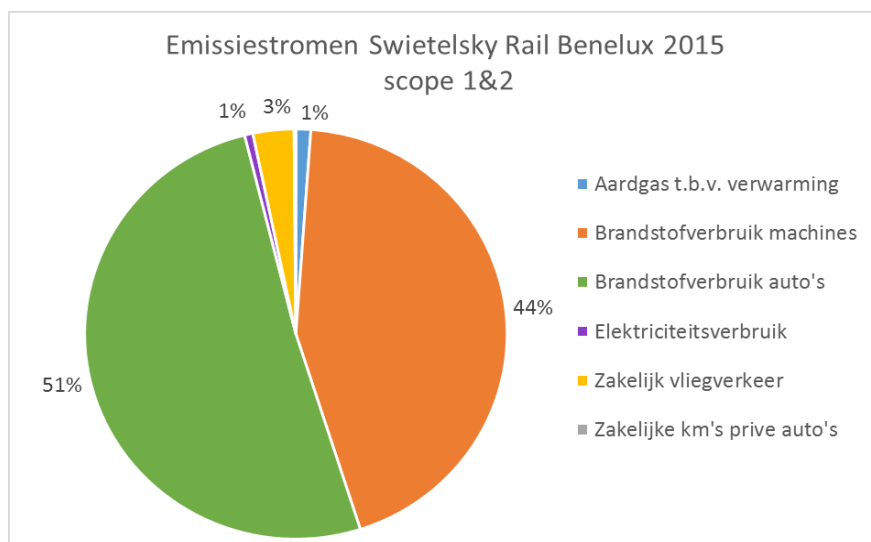
Swietelsky Rail Benelux voert al sinds 2011 een CO₂-reductiebeleid, waarbij de CO₂-uitstoot voor het eigen bedrijf en in de keten geïnventariseerd wordt. Daarbij wordt verschil gemaakt tussen zogenoemde 'scopes':

- scope 1: verbruik waarbij direct CO₂ de lucht in gaat, zoals via de uitlaatpijp wanneer je auto rijdt,
- scope 2: verbruik waarbij de CO₂ ergens anders uitgestoten wordt, zoals bij de elektriciteitscentrale wanneer je op kantoor het licht aandoet,
- scope 3: verbruik waarbij iemand anders deze veroorzaakt, dus in de keten, zoals de transporteur die voor jou een pakket bezorgt.

Middels een reductieplan is in kaart gebracht welke maatregelen uitgevoerd gaan worden om de CO₂-uitstoot te verminderen. Ieder half jaar worden de emissies van Swietelsky Rail Benelux van het afgelopen half jaar in kaart gebracht en zowel intern als extern gecommuniceerd.

Bedrijfsemissies (scope 1&2)

De grootste verbruikers van Swietelsky Rail Benelux betreffen het wagenpark en het materieel (samen 95% van de scope 1&2 emissies):



In 2015 is in totaal 631,3 ton CO₂ uitgestoten; 612,8 ton in scope 1 en 18,5 ton in scope 2. Ten opzichte van het basisjaar 2012 is dat een stijging van 540%. Deze stijging wordt veroorzaakt door de sterke groei van de organisatie in de afgelopen jaren. Wanneer gekeken wordt naar de doelstellingen per emissiestroom, is de CO₂-uitstoot van het wagenpark, gerelateerd aan het aantal gereden kilometers, met 4,9% gestegen. In 2015 is er een pick-up (Ford Ranger) bij gekomen die heel veel gebruikt wordt; deze wagen is noodzakelijk voor het vervoer van bepaalde materialen maar de wagen zelf verbruikt wel relatief veel brandstof. Wat betreft vlieggreizen gerelateerd aan FTE is juist een grote reductie van 50% behaald ten opzichte van 2012.

Analyse wagenpark

Door een analyse op het wagenpark van Swietelsky Rail Benelux uit te voeren, is onderzocht wat de huidige status van het wagenpark is en waar nog verbetering mogelijk is. Via de website ovi.rdw.nl

kan voor met name personenauto's eenvoudig opgezocht worden welk label en normverbruik bij dit type wagen hoort. Uit de analyse blijkt dat de meeste personenauto's label A hebben, en een aantal label B. Als laatste zijn er nog twee wagens met label D. Daarnaast heeft één bestelwagen het Euro 6-label en de anderen Euro 5. Ook zijn de werkelijke verbruiken vergeleken met het normverbruik: het verbruik van de bestuurders varieert waarbij een deel netjes in de buurt van het normverbruik ligt maar ook een deel toch vrij hoge verbruiken laat zien. Het gemiddelde verbruik van de personenauto's ligt op 6,5 liter per 100 km; het gemiddelde van de bestelbusjes op 7,4 liter per 100 km.

Projecten met gunningvoordeel

In totaal is door inzet van eigen materieel (alleen de machines, dus excl. vrachtwagens) in 2015 in de projecten met gunningvoordeel 52.644 liter brandstof verbruikt, wat een aandeel van 71% op de totale inzet van eigen materieel is. In 2014 was dit aandeel ook 71%. Aangenomen wordt dat de verdeling voor vrachtwagens, wagenpark en kantoorverbruik gelijk is aan die van de inzet van materieel, wat betekent dat in 2015 voor de projecten met gunningvoordeel in totaal 358 ton CO₂ uitgestoten is. De maatregelen voor scope 1&2 voor de projecten zijn generiek aan die van het bedrijf. Voor de keten spelen er wel project-specifieke maatregelen, zoals het hergebruik van LED-seinen, en spoormaterialen en het reduceren van TVP's.

Ketenemissies (scope 3)

Op basis van een indeling in Product-Marktcombinaties en de kwalitatieve benoeming van de grootte van invloed en mogelijkheden die Swietelsky Rail Benelux op de verschillende Product-Marktcombinaties heeft, is bepaald dat de Product-Marktcombinatie 'Benelux- spoorbouw' de meest relevante is. Daarnaast is aan de hand van 15 categorieën voor scope 3 een kwantitatieve analyse opgesteld. Bij deze kwantitatieve analyse is ook per categorie een inventarisatie gemaakt van welke ketenpartners betrokken zijn en welke reductiemogelijkheden er zijn (zie excel-bestand Scope 3 Analyses). De top 6 daarvan is als volgt:

1	Ingekochte goederen en diensten	12.212 ton CO ₂
2	Verhuur van materieel	643 ton CO ₂
3	Distributie (downstream)	436 ton CO ₂
4	Kapitaalgoederen	215 ton CO ₂
5	Brandstof- en energie (niet in scope 1&2)	59 ton CO ₂
6	Transport (upstream)	10 ton CO ₂

De grootste uitstoot (75%) in categorie 1 wordt veroorzaakt door de productie van staal.

Voortgang doelstelling

In 2015 is veel meer per schip vervoerd, omdat een deel van het vervoer vanaf de groeve rechtstreeks naar de werkplek door Swietelsky Rail Benelux is uitgevoerd. Dit vervoer is per schip uitgevoerd, terwijl in voorgaande jaren veel meer per vrachtwagen (door de leverancier naar Maarssen en vanuit Maarssen door Swietelsky Rail Benelux naar de werkplek) werd vervoerd. Een gunstige ontwikkeling dus want qua kilometers en qua transporttype is de manier zoals in 2015

uitgevoerd gunstiger voor het milieu. In onderstaande tabel is dan ook te zien dat het aandeel van transport per schip in 2015 groter was dan in 2014:

Transport ballast	2012		2013		2014		2015	
Transport materialen per as	14,8	13%	55,0	13%	129,2	43%	476,9	50%
Transport materialen per trein	97,4	87%	146,0	34%	67,1	22%	65,6	7%
Transport materialen per schip	-	0%	232,4	54%	103,7	35%	415,1	43%
TOTAAL	112,3	100%	433,4	100%	300,0	100%	957,6	100%

De uitstoot per ton getransporteerde ballast was in 2014 5,420; in 2015 was deze 5,417. Daarmee is een zeer kleine reductie van 0,07% behaald.

Gouden Onderlegplaat

In het project BBV Gelre 2016 zijn wij samen met ProRail, Sweco, Loetjoe en Swietelsky heel concreet bezig geweest met duurzaamheid. Dit heeft geresulteerd in de winst van de Gouden Onderlegplaat, een interne duurzaamheid prijs van ProRail Projecten.

