

Energie Management Actie Plan Swietelsky Rail Benelux B.V.



Opgesteld door: Kader B.V.
aangevuld door: CO2 Seminar
Versie: 2.0
Datum: maart 2015



Inhoud

1 Inleiding	3
2 Plan-Do-Check-Act.....	3
2.1 Plan (Doelstellingen)	3
2.2 Do (Maatregelen)	3
2.3 Check (Monitoren)	5
2.4 Act (Bijsturen).....	6
3. Middelen	6
3.1 Budget	6
3.2 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden	7
4. Kengetallen.....	7
5. Referentietabel.....	8

1 Inleiding

Het Energie Management Actie Plan (EMAP) geeft weer hoe binnen Swietelsky Rail Benelux B.V. de zogenaamde stuurcyclus (Plan-Do-Check-Act) wordt ingevuld om de prestaties en doelstellingen van het CO₂ reductiesysteem te kunnen bewaken en waar mogelijk bij te sturen. Via dit plan wordt tevens aangegeven hoe wordt voldaan aan enkele normelementen uit NEN-ISO 50001, zoals die worden gevraagd in het handboek CO₂ Prestatieladder, versie 2.2 van 4 april 2014.

2 Plan-Do-Check-Act



2.1 Plan (Doelstellingen)

De directie van Swietelsky Rail Benelux B.V. heeft in haar beleidsverklaring opgenomen dat gestreefd wordt naar, waar mogelijk, reductie van het energieverbruik en stimuleren van gebruik van alternatieve brandstoffen en/of groene stroom. Dit beleid is vertaald naar doelen en doelstellingen; om deze te kunnen realiseren zijn vanuit het management, de nodige tijd en middelen beschikbaar gesteld.

Aan de hand van de halfjaarlijkse emissie-inventaris wordt inzichtelijk gemaakt wat de belangrijkste bronnen van energieverbruik en emissie van broeikasgassen (CO₂) zijn. Op basis van deze inventarisatie en gegevens van gerealiseerd daadwerkelijk, berekend of geschat verbruik, wordt de CO₂ Footprint bepaald.

Deze CO₂ Footprint geeft aan wat voor Swietelsky Rail Benelux B.V. de belangrijkste bronnen van energieverbruik en emissie zijn; voor de onderscheiden scopes zijn reductiedoelstellingen vastgesteld en maatregelen bepaald om de gestelde doelen te kunnen realiseren.

De reductiedoelstellingen zijn opnieuw geformuleerd op basis van het referentiejaar 2012 en moeten zijn gerealiseerd eind 2015.

Scope 1: Een reductie van 3 % op de CO₂ uitstoot per gereden kilometer (gr CO₂/km).

Scope 2: Een reductie van 3% op de CO₂ uitstoot t.g.v. de zakelijke vlieguren per FTE (kg CO₂ /FTE).

Scope 3: Een reductie van 3% op de uitstoot per ton getransporteerde ballast (kg CO₂/ton ballast) in projecten waarin het slim combineren van logistiek mogelijk is.
Een reductie van 10% op de CO₂ uitstoot per ton verwerkte ballast bij de werkmethode onderbaansanering (kg CO₂/ton ballast toegepast).

2.2 Do (Maatregelen)

Vanuit deze reductiedoelstellingen zijn voor de verschillende scopes, diverse reductiemaatregelen en acties bepaald.

Algemeen

Bewustwording draagt op allerlei fronten bij aan het realiseren van onze doelstellingen met betrekking tot duurzaamheid en de reductie in het energieverbruik en vermindering van de CO₂ uitstoot.

Deze bewustwording vergroten wij door onze medewerkers actief te informeren over en te betrekken bij het onderwerp. Dit gebeurt o.a. door tijdens toolboxen en werkoverleggen de doelstellingen en maatregelen toe te lichten en aandacht te vragen voor de eigen inbreng om de doelstellingen te realiseren.

Scope 1

Verdere vergroening van het wagenpark door de aanschaf en/of lease van auto's met een ECO-label zal zowel effect hebben op het directe brandstofverbruik als ook op de uitstoot van o.a. fijnstof en CO₂. Concreet is deze maatregel ingevuld door het leasen van auto's binnen de Econetic productlijn van Ford.

Ook is er aandacht voor het rijgedrag van de berijders door jaarlijks het totale brandstofverbruik per gereden kilometer te berekenen en dit ook per individuele berijders te bepalen. Door mee te doen aan de Green Driver Challenge proberen we het rijgedrag positief te beïnvloeden.

Ten aanzien van het gasverbruik voor verwarming van het gebouw, zijn op korte termijn geen maatregelen te verwachten.

De CO₂ uitstoot door de inzet van eigen SRB machines op projecten bestaat tot op heden alleen uit de inzet van een KROL (Kraan op Lorries) en sinds september 2014 zijn er nog 2 krollen met hulpstukken, een shovel en een vrachtwagen met aanhanger bijgekomen. Ook het verbruik van deze kraan proberen we positief te beïnvloeden door aandacht te vragen voor Het Nieuwe Draaien (dit is een variant van Het Nieuwe Rijden, maar dan expliciet voor inzet van bouwmaterieel).

Scope 2

Onnodig verbruik van verlichting en elektrische apparatuur wordt zoveel mogelijk tegen gegaan doordat er voorzieningen zijn getroffen om die (automatisch) uit te schakelen. Hierdoor zal het elektriciteitsverbruik naar verwachting op hetzelfde niveau blijven.

Reductie op de uitstoot door de zakelijke vliegkilometers is met deze groeiende organisatie lastig te realiseren. Echter, we verwachten wel een daling in de uitstoot per FTE.

Scope 3

Van 2011 tot en met 2014 had Swietelsky Rail Benelux B.V. zich ten doel gesteld om een reductie in CO₂ uitstoot te realiseren, gerelateerd aan het aantal tonkilometers aan getransporteerde ballast. Hierbij is vooral reductie te behalen in wijzigingen in het type transport. In de afgelopen jaren is gebleken dat het inzetten op meer transporten via schip en trein in plaats van per as, niet mogelijk is. Daarom is er voor gekozen deze doelstelling te relateren aan het aantal ton getransporteerde ballast. Met deze doelstelling is het mogelijk om in te zetten op het aantal gereden kilometers. Reductie in de uitstoot van CO₂ bij transport van oude en nieuwe ballast moet worden gerealiseerd door het toepassen van slimme(re) logistieke concepten. Er vind hierover overleg plaats met ketenpartners. Ook heeft Swietelsky een 2^e lichtere loc ter beschikking voor inzetten in Nederland. Hierdoor kan voor de diverse transporten de passende loc worden ingezet.

Door de inzet van specifieke machines en een geïntegreerd concept t.a.v. hergebruik van vrijkomend onderbaanmateriaal, wordt een reductie behaald in de CO₂ uitstoot bij het vernieuwen van onderbanen. Hierbij kan gedacht worden aan inzet van onze saneringsmachine PM1000 of machines die ook ballast kunnen recycleren zoals de RU800. De keuze voor transport en de inzet van deze machines wordt echter ook bepaald door de vraag en voorwaarden van de opdrachtgever.

Specifieke bijdrage per maatregel

Iedere maatregel die is of wordt ingesteld, heeft een eigen effect op de hoeveelheid energie die wordt verbruikt en/of de CO₂ uitstoot die wordt gerealiseerd. Alle maatregelen tezamen moeten ervoor zorgen dat de reductiedoelstellingen worden gerealiseerd. De specifieke bijdrage per afzonderlijke maatregel aan het behalen van de doelstelling is indicatief weergegeven in tabel 1.

Tabel 1 Bijdrage van reductiemaatregelen

Scope	Reductiemaatregel	Indicatieve bijdrage		Planning
		Reductie	Op	
1	Bewustwording	--	Brandstofverbruik, energieverbruik.	2013
1	Het Nieuwe Rijden. Inzicht geven in verbruik per km (algemeen) en per individuele berijder	3 %	- Brandstofverbruik per km - CO ₂ uitstoot per km	2013- 2014
1	Het Nieuwe Draaien	3 %	- Brandstofverbruik per uur - CO ₂ uitstoot per draaiuur	2013-2015
2	Minder vlieguren per FTE	3 %	- CO ₂ uitstoot per km	2013-2015
3	Slimmere logistiek - Combineren van ritten	3 %	Aantal transporten, transportafstanden. Brandstofverbruik en/of CO ₂ uitstoot per ton getransporteerd	2013-2015
3	Inzet specifieke machines/ concepten - PM1000 - RU800	10 %	De totale hoeveelheid toegepaste ballast CO ₂ uitstoot per ton toegepaste materialen	2013-2015

2.3 Check (Monitoren)

Monitoren van effecten van reductiemaatregelen

Om te kunnen bepalen wat het uiteindelijke resultaat is van de toegepaste reductiemaatregelen en eventueel tussentijds te kunnen bijsturen, is het noodzakelijk om de effecten van de maatregelen (tijdig) inzichtelijk te hebben.

Door het maandelijks registreren van de standen van de gas- en elektriciteitsmeter, de kilometerstanden van de bedrijfswagens en personenauto's en het brandstofverbruik is inzichtelijk wat de feitelijke verbruikscijfers zijn. Deze cijfers worden 1x per jaar omgerekend naar de kengetallen (reductiedoelstellingen) zodat kan worden bepaald of en in welke mate de maatregelen hebben bijgedragen tot het realiseren daarvan. Op basis van projectadministratie wordt inzicht verkregen in het effect van de maatregelen op o.a. transportbewegingen en hoeveelheden toegepast product. De voortgang en effecten van de reductiemaatregelen worden besproken in het MT/KAM-overleg.



Monitoren van het Energie Management Actie Plan

Door middel van het uitvoeren van een jaarlijkse interne (energie) audit worden de actualiteit en accuratesse van de emissie-inventaris en de toepassing van het energie management systeem, getoetst.

Via de jaarlijkse directiebeoordeling worden o.a. de resultaten van de maatregelen en acties tegen het licht gehouden en de geformuleerde doelstellingen beoordeeld.

2.4 Act (Bijsturen)

Op basis van de uitkomsten van de interne (energie) audit, de externe audit, de directiebeoordeling en de voortgangsrapportage en eventuele andere input, wordt gezocht naar mogelijke oorzaken van het niet realiseren van doelstellingen of niet functioneren van (management) processen om zodoende, waar mogelijk, aanvullende maatregelen te treffen.

Het geformuleerde beleid, de reductiedoelstellingen en -maatregelen en documenten uit de portfolio, kunnen op grond van deze analyses, aangepast worden.

3. Middelen

3.1 Budget

Voor het realiseren van de doelstellingen uit dit Energie Management Actie Plan wordt jaarlijks een budget vastgesteld en worden de benodigde (personele) middelen vrijgemaakt om de acties en maatregelen, te kunnen uitvoeren.

3.2 Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden

In onderstaande tabel is nader gespecificeerd welke relevante taken in het kader van het Energie Management Actie Plan door de diverse functionarissen binnen Swietelsky Rail Benelux B.V. worden uitgevoerd.

Functie							
	Directeur	Office manager	Bedrijfsleider	Projectleiders	Calculators	Werkvoorbereiders	Secretariaat
Item/ taken							
Beleid en (reductie) doelstellingen vaststellen	V	B					
Opstellen en beheren van Emissie inventaris		V					
Opstellen van CO ₂ Footprint en voortgangsrapportage		V					
Inventariseren van sector en keten initiatieven en reductiemogelijkheden	V	B	B	B			
Invoeren en monitoren van maatregelen en acties t.b.v. het behalen van de reductiedoelstellingen		V	B				
(Laten) uitvoeren van (energie) audits		V					
Onderhouden van contacten met stakeholders (belangstellenden en belanghebbenden) en initiëren van initiatieven	V	B	B	B			
Informereren medewerkers over beleid, reductiedoelstellingen en maatregelen		V	B				
Uitvoeren van maatregelen en opvolgen van instructies		V	V	V	B	B	B
Publiceren en beheren van documenten uit de (CO ₂) portfolio		V					
Meedenken over besparingsmogelijkheden, ontwikkelen van initiatieven, nieuwe methoden/ technieken	V	V	V	V	V	V	V

V= verantwoordelijk

B= bevoegd tot handelen/ uitvoeren

4. Kengetallen

Omschrijving	Uitgangssituatie 2012		Doelstelling 2015	
	Resultaat	gr /	Reductie %	gr /
Aantal zakelijke kilometers per auto	475.042 km			
CO ₂ uitstoot t.g.v. eigen wagenpark	91.11 ton	191,8 / km	3	186,0 / km
Aantal zakelijke vliegkilometers	56.397 km			
Aantal FTE	19.7			
CO ₂ uitstoot t.g.v. zakelijk vliegverkeer	12.84 ton	651,8/ FTE	3	632,2 /FTE
Hoeveelheid getransporteerde ballast	50863 ton			
CO ₂ uitstoot t.g.v. ballast transport	92 ton	1.808,8 / ton	3	1754,5 /ton

5. Referentietabel

In onderstaande tabel de koppeling tussen de relevante paragrafen vanuit NEN 50001 en de paragrafen binnen het Energie Management Actie Plan waarin deze normen zijn opgenomen.

§ NEN50001	Titel	§ EMAP
4.4.3	Uitvoeren van een energie review	2.3
4.4.4	Opstellen van een referentiekader	2.1
4.4.5	Vastleggen van prestatie indicatoren voor monitoring	2.3
4.4.6	Doelstellingen, taakstellingen en management actieplan m.b.t. energie	3.2
4.6.1	Monitoring, meten en analyseren	2.2 2.3
4.6.4	Afwijkingen, correcties en corrigerende en preventieve maatregelen	2.2 2.3 2.4