

CO₂-Reductieplan

Opdrachtgever: voest Alpine Railpro
Naam: Eric Brink

Martin Havik
De Duurzame Adviseurs

Versie 4.4: 03-04-2020



**de duurzame
adviseurs**

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	2
1 INLEIDING.....	3
1.1 LEESWIJZER.....	3
2 ENERGIEBEOORDELING	4
2.1 CONTROLE OP INVENTARISATIE VAN EMISSIES	4
2.2 IDENTIFICATIE GROOTSTE VERBRUIKERS	4
2.3 TRENDS IN ENERGIEVERBRUIK EN VOORTGANG CO ₂ -REDUCTIE	4
2.4 VOORGAANDE ENERGIEBEOORDELINGEN	5
2.5 VERBETERPOTENTIEEL	6
3 STRATEGISCH PLAN SCOPE 3	9
3.1 SIGNIFICANTE SCOPE 3 EMISSIES	9
3.2 KWALITATIEVE SCOPE 3 ANALYSE	9
3.3 KWANTITATIEVE SCOPE 3 ANALYSE.....	9
3.4 KETENANALYSE(S)	10
3.5 REDUCTIESTRATEGIE SCOPE 3.....	10
3.6 INVENTARISATIE REDUCTIESTRATEGIEËN	10
4 DOELSTELLINGEN.....	12
4.1 VERGELIJKING MET SECTORGENOTEN	12
4.1.1 Sectorgenoot 1 Ricardo Rail (niveau 5)	12
4.1.2 Sectorgenoot 2 Two-B Engineering (niveau 5)	12
4.2 HOOFDDOELSTELLING	13
4.2.1 Scope 1 Subdoelstelling brandstofverbruik wagenpark.....	13
4.2.2 Scope 1 Subdoelstelling brandstofverbruik bedrijfsmiddelen.....	13
4.2.3 Scope 1 Subdoelstelling gasverbruik kantoren.....	13
4.2.4 Scope 2 Subdoelstelling elektraverbruik kantoren	14
4.2.5 Scope 2 Subdoelstelling zakelijk (vlieg)verkeer	14
4.2.6 Scope 3 Subdoelstelling afgeleid uit ketenanalyse.....	14
5 VOORTGANG CO ₂ -REDUCTIE.....	15
6 PARTICIPATIE SECTOR- EN KETENINITIATIEVEN	17
6.1 ACTIEVE DEELNAME	17
6.2 LOPENDE INITIATIEVEN	17
BIJLAGE A INVENTARISATIE SECTOR- EN KETENINITIATIEVEN.....	18

1 | Inleiding

In dit document worden de scope 1, 2 en 3 CO₂-reductiedoelstellingen van voestalpine Railpro gepresenteerd en de voortgang van de CO₂-reductie beoordeeld. Voorafgaand hieraan is de CO₂-footprint voor scope 1, 2 en 3 opgesteld conform ISO 14064-1 en het GHG-protocol.

Voor het bepalen van de CO₂-reducerende maatregelen die binnen voestalpine Railpro toegepast kunnen worden, is eerst een inventarisatie van mogelijke reductiemaatregelen uitgevoerd. Deze inventarisatie is als apart tabblad opgenomen in het Excel bestand 'CO₂-reductiemaatregelen 2018-2021'. Aan de hand van de maatregelen die voor voestalpine Railpro relevant zijn, is vervolgens het CO₂-Reductieplan opgesteld. Hierin worden de reductiedoelstellingen en de daarbij behorende maatregelen beschreven.

In hoofdstuk 2 van dit document wordt de energiebeoordeling beschreven waarin een analyse is uitgevoerd over de voortgang in CO₂-reductie en mogelijke verbeterpunten. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de doelstellingen beschreven. Het concrete plan van aanpak en de status van de uit te voeren maatregelen is weergegeven in hoofdstuk 4.

Dit reductieplan is opgesteld in overleg met en met goedkeuring van het management. De voortgang in (sub)doelstellingen en maatregelen wordt ieder half jaar beoordeeld.

1.1 Leeswijzer

Dit document is ter onderbouwing van de eisen van de CO₂-Prestatieladder. Per hoofdstuk wordt een eis behandeld. Hieronder een leeswijzer.

Hoofdstuk in dit document	Eis in de CO ₂ -Prestatieladder
Hoofdstuk 2: Energiebeoordeling	2.A.3
Hoofdstuk 3: Strategisch plan scope 3	5.B.1
Hoofdstuk 4: Doelstellingen	3.B.1
Hoofdstuk 5: Voortgang CO ₂ -reductie	3.B.1
Hoofdstuk 6: Participatie sector- en keteninitiatief	3.D.1 en 3.D.2
Bijlage A	1.D.1

2 | Energiebeoordeling

Het doel van deze energiebeoordeling is de huidige en de historische energieverbruiken van voestalpine Railpro in kaart te brengen. Deze beoordeling geeft minimaal 80% van de energiestromen weer. Zo zijn door deze analyse de grootste verbruikers geïdentificeerd en kan daar individueel op gestuurd worden. Daardoor kunnen de belangrijkste processen die bijdragen aan CO₂-uitstoot effectief aangepakt worden. De analyse zelf is terug te vinden als extra tabblad in Emissie-inventaris (2.A.3 & 3.A.1). Deze energiebeoordeling is uitgevoerd over het jaar 2019.

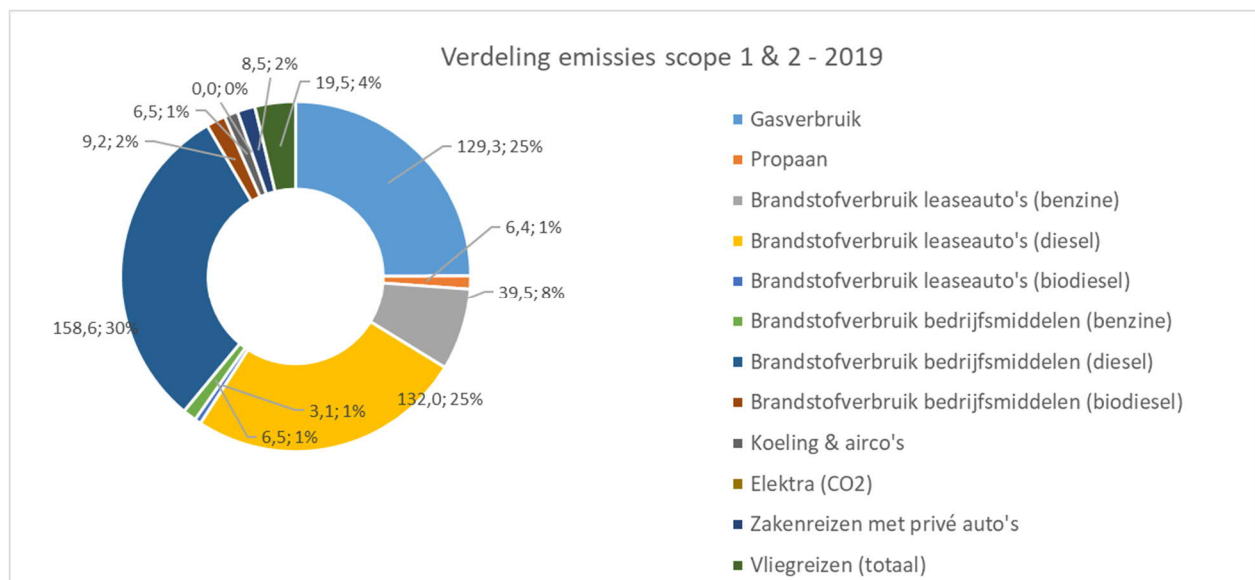
2.1 Controle op inventarisatie van emissies

Een onafhankelijke controle op de emissie-inventarisatie wordt gelijktijdig uitgevoerd met de interne audit en wordt in het interne audit rapport opgenomen

2.2 Identificatie grootste verbruikers

De 80% grootste emissiestromen in 2019 van voestalpine Railpro zijn:

- ✓ Brandstof wagenpark 34%
- ✓ Brandstof bedrijfsmiddelen 34%
- ✓ Gasverbruik: 25%



De bedrijfsmiddelen bestaan uit een aantal locs, kranen en heftrucks, het wagenpark bestaat uit leaseauto's en het gasverbruik concentreert zich voornamelijk op het Magazijn (LSC), het hoofdkantoor en enkele bijgebouwen.

2.3 Trends in energieverbruik en voortgang CO₂-reductie

De trend binnen voestalpine Railpro is een vrij stabiele CO₂-uitstoot in scope 1 en 2 sinds 2015. Dit ondanks de reductie doelstellingen en het actief uitvoeren van diverse maatregelen. De maatregelen hebben geresulteerd in een aanzienlijke daling van absolute CO₂-uitstoot op diverse vlakken (zoals elektriciteitsverbruik en gasverbruik). Dat de totale relatieve CO₂-uitstoot slechts zeer licht daalt is toe te wijzen aan diverse oorzaken welke hieronder worden beschreven.

- Er wordt gerefereerd aan omzet, maar daarbij wordt niet gekeken naar de aard van de werkzaamheden binnen deze omzet. Sommige werken vragen meer inzet van wagenpark of bedrijfsmiddelen.
- Uitbreiding met een spoorstaaffreesfabriek in 2017.
- Er is steeds meer buitenlandse activiteit waardoor er meer gevlogen wordt
- Er wordt veel aandacht besteed aan de reductie van elektra verbruik, maar door de inkoop van groene stroom heeft dit geen zichtbaar effect op de CO₂-uitstoot.
- Er is mede door de krapte op de arbeidsmarkt niet gehandhaafd op het beleid om enkel A-label leaseauto's te kunnen kiezen. Hierdoor zijn er ook C en D label leaseauto's bijgekomen in het wagenpark.
- Er is een verandering in de bedrijfsvoering doorgevoerd vanuit de holding. Er wordt nu met "shared services" gewerkt, waardoor personeel vaker naar locaties van zusterbedrijven moet rijden. Dit zorgt voor meer kilometers in zowel lease- als privéauto's.
- De mogelijkheid tot reductie van verbruik lijkt nog zeer beperkt. Er moet daarom gezocht worden naar inzet van alternatieve energiebronnen welke voor minder CO₂-uitstoot zorgen. Dit gaat gepaard met hogere investeringen, vergunning aanvragen en levertijden waardoor de procesdoorloop langer is en resultaten pas later zichtbaar worden.
- De maatregelen kunnen niet allemaal zonder meer doorgang vinden. Sommige blijken na haalbaarheidsonderzoek niet uitvoerbaar en andere blijken na praktijktests niet te werken.

2.4 Voorgaande energiebeoordelingen

De afgelopen jaren zijn energie-audits uitgevoerd over het brandstof- en gasverbruik van voest Alpine Railpro. Daaruit zijn de volgende conclusies en verbeterpunten naar voren gekomen.

2016-2019

- ✓ Conclusie 1: Het brandstofverbruik zorgt voor de grootste CO₂-uitstoot en hierop is het meeste invloed uit te oefenen.
- ✓ Conclusie 2: Significante reductie op gasverbruik is op korte termijn niet realiseerbaar.
- ✓ Verbeterpunt 1: er is meer inzicht nodig in het exacte verbruik per auto en per km
- ✓ Verbeterpunt 2: zorgen dat er alleen A-label auto's in het wagenpark zijn
- ✓ Verbeterpunt 3: het gedrag van het personeel omtrent zuinig rijden kan beter
- ✓ Verbeterpunt 4: er is meer inzicht nodig in het exacte verbruik van het materieel
- ✓ Verbeterpunt 5: er lijkt een mogelijkheid te zijn voor alternatief materieel met minder uitstoot (bijvoorbeeld elektrisch).

Tbv bovenstaande verbeterpunten zijn een aantal maatregelen opgesteld waarvan de volgende de belangrijkste zijn:

Wagenpark

- Maatregel 1: Bepalen van een maximale CO₂-uitstoot per auto.
- Maatregel 2: Bepalen van een beleid rondom (semi) elektrisch rijden.
- Maatregel 3: Het verbruik berekenen aan de hand van de ingevoerde kilometerstanden en leaserijders attenderen op het belang hiervan.
- Maatregel 4: Cursus 'het nieuwe rijden' aanbieden voor leaserijders.
- Maatregel 5: Plaatsen van een slimme bandenpomp op eigen terrein voor zowel leaserijders als voor medewerkers met een eigen auto.
- Maatregel 6: Het monitoren van het rijgedrag en koppel hier een competitie aan met aantrekkelijke prijzen en/of bonus (positief motiveren)

Materieel

- Maatregel 1: Het plaatsen van een registratiesysteem op de tankinstallatie op het eigen terrein in verband met het verbeteren van het inzicht per machine/middel.
- Maatregel 2: Vervangen van de diesel heftrucks voor elektrische heftrucks.
- Maatregel 3: Toepassen biodiesel voor alle bedrijfsmiddelen

Niet alle maatregelen bleken uitvoerbaar. Het vervangen van de heftrucks blijkt tot nu toe niet haalbaar, omdat de kracht en capaciteit van elektrische heftrucks nog niet voldoende is om de diesel heftrucks te kunnen vervangen, dit zou de bedrijfsvoering te negatief beïnvloeden. Ook zijn er keuzes gemaakt die bovenstaande maatregelen op hold hebben gezet. Door het plaatsen van de nieuwe biodiesel tankinstallatie op het terrein is investeren in meetapparatuur tbv verbruiksgegevens uitgesteld. Daarnaast heeft de krapte op de arbeidsmarkt gezorgd voor een milder beleid omtrent de keuze van leaseauto's (mbt uitstoot en label).

2.5 Verbeterpotentieel

Op basis van de mogelijkheid tot meer inzicht in verbruik van het wagenpark en de wens tot monitoring van de reductie door toepassing van biodiesel en meer elektrisch rijden in de komende jaren, is gekozen ook dit jaar het energieverbruik hiervan nader te onderzoeken.

Er wordt ieder kwartaal een update over de verbruiksgegevens rondgestuurd onder het personeel. Dit vormt al een belangrijk onderdeel van de analyse en energiebeoordeling van het wagenpark.

Kenteken	Type auto	Brandstof	Zuinigheids label	CO ₂ uitstoot gecomb. gr/km
GD504V	Audi A3 Limousine	Euro 95	A	109
HF021R	BMW 520I	Euro 95	B	139
HF520S	Peugeot 308 SW	Diesel	A	82
HK624R	Peugeot 308 SW	Diesel	A	82
HS590J	Volvo V40	Diesel	A	82
JG911Z	Volkswagen Passat 1.4 TSI GTE	Euro 95 / Elektra	A	37
KB478N	Skoda Suberb	Diesel	B	103
KK269D	Nissan Qashqai	Diesel	D	99
ND633V	VW Passat Variant 1.4 TSI GTE	Euro 95 / Elektra	A	37
NV801H	Volvo V60 Cross Country	Diesel	D	120
NZ089K	Opel Astra Sports Tourer 1.4	Euro 95	A	114
NZ545Z	Peugeot 308 SW	Diesel	B	88
PH763S	Skoda Octavia	Diesel	C	105
PN070Z	Alfa Romeo Giulietta 1.6	Diesel	D	99
PR404N	Opel Astra Sports Tourer 1.6 CDTI	Diesel	B	89
RB581F	Skoda Octavia	Diesel	C	105
RB641L	Peugeot 5008	Diesel	D	112
RD291L	Citroën C4 Cactus BlueHDI	Diesel	C	89
RG144T	Peugeot 308 SW	Diesel	B	85
RV036J	Renault Kadjar Energy dCi	Diesel	C	99
RX815D	BMW 1 Serie 116	Diesel	D	99
SH362V	Skoda Octavia	Diesel	D	105

TK125T	Audi A3 Sportback	Euro 95	B	108
TS173J	Skoda Octavia	Diesel	onb.	103
XV613J	Audi A4 Avant	Euro 95	onb.	137
ZB019H	Mercedes-Benz A klasse 180 D	Diesel	onb.	111
ZB814V	Skoda Octavia	Diesel	onb.	103
ZL260N	Kia Niro	Elektriciteit	onb.	0
ZN030B	Skoda Octavia	Diesel	onb.	107
G701FB	Mercedes-Benz C klasse 200 D	Diesel	onb.	108
G836NL	Volkswagen Polo1.5	Diesel	onb.	97
G973NX	Tesla model 3	Elektriciteit	onb.	0
G983PH	Tesla model 3	Elektriciteit	onb.	0
G443PS	BMW i3s	Elektriciteit	onb.	0
G679SB	Volkswagen Polo 1,0	Euro 95	onb.	111
G847VR	Hyundai Kona	Elektriciteit	onb.	0
H237GD	Peugeot 5008	Euro 95	onb.	115
			GEM:	86
Eigendom:				
VK809P	Volkswagen Caddy	Diesel	onb.	149
V842XB	Peugot Expert	Diesel	onb.	155
SH552H	Volkswagen golf	Diesel	D	103
VT440B	Volkswagen Caddy	Diesel	onb.	130
6VDZ26	IVECO 40C18	Diesel	onb.	
01VLX4	Renault Kangoo	Diesel	onb.	
VJ064J	Volkswagen Transporter Doublecab	Diesel	onb.	193
VR339K	Volkswagen Crafter	Diesel	onb.	216
V558HR	Volkswagen Caddy	Diesel	onb.	127
VBZ24V	Volkswagen Caddy	Diesel	onb.	140
80VXH8	Volkswagen Caddy	Diesel	onb.	
SB001N	Renault ZOE	Elektriciteit	onb.	
1ZNB91	Volkswagen up	Diesel	B	82
			GEM:	144

Overzicht bedrijfsmiddelen:	Brandstof getankt in 2019
BU Hergebruik & Recycling	
Jungheinrich heftruck	Diesel & HVO
Komatsu bandenkraan	Diesel & HVO
Volvo bandenkraan	Diesel & HVO
TCM heftruck (sleutel vermist 281119)	Diesel & HVO
Heftruck	Propaan
BU Railtransport & -materieel	
Unimog	Diesel & HVO
SAL-trein	Diesel
SAL-trein (sleutel vermist 070219)	Diesel
Lindetruck H 25 D 392 9 (ingeleverd 131219)	Diesel & HVO
BU Beschikbaarheid	
Shovel Volvo L90C	Diesel & HVO
BEMO	Diesel & HVO

BU Rail Services	
Robelkranen	Diesel & HVO
Warmwater hogedrukreiniger	Diesel & HVO

Verbetering in inzicht

Om in de toekomst een beter inzicht in de grootste verbruikers te krijgen, kan het volgende verbeterd worden:

- ✓ Maatregel 1: Ook inzicht krijgen in de exacte verbruiken van het wagenpark dat in eigen bezit is
- ✓ Maatregel 2: stimuleren van medewerkers voor het juist invullen van de kilometerstanden
- ✓ Maatregel 3: inzicht in einde lease-contract/afschrijvingsdatum
- ✓ Maatregel 4: inzicht verkrijgen in de wensen/opinie van personeel over elektrisch rijden (en waarom hier wel of niet voor gekozen wordt)

Reductiepotentieel

De volgende mogelijkheden zijn uit de analyse naar voren gekomen om de CO₂-uitstoot verder te reduceren:

- ✓ Maatregel 1: Verduurzamen wagenpark door instellen plafond voor CO₂-uitstoot in leasebeleid.
- ✓ Maatregel 2: Meer elektrische auto's.
- ✓ Maatregel 3: goede informatiekaart over zuinig rijden in iedere auto leggen.
- ✓ Maatregel 4: elektrische fiets/auto voor persoonsvervoer en op de werf.

Bovenstaande maatregelen zijn opgenomen in het CO₂-Reductieplan.

3 | Strategisch plan scope 3

voestalpine Railpro vindt het belangrijk om inzicht te verkrijgen in haar belangrijkste scope 3 emissies. Om dit inzicht te verkrijgen is er een kwalitatieve en kwantitatieve dominantie analyse uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden hieronder weergegeven. Tevens wordt er een strategie geformuleerd om deze scope 3 emissies te reduceren.

3.1 Significante scope 3 emissies

Aan de hand van zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve scope 3 analyse zijn de emissies in de keten van voestalpine Railpro in kaart gebracht.

3.2 Kwalitatieve scope 3 analyse

Op basis van een indeling in Product-Marktcombinaties en de kwalitatieve benoeming van de grootte van invloed en mogelijkheden die voestalpine Railpro op de verschillende Product-Marktcombinaties heeft, is de volgende top 3 naar voren gekomen:

- 1 Leveren spoorproducten - Privaat
- 2 Leveren spoorproducten - Overheid
- 3 Logistieke diensten - Privaat

Producten en markten: Opdrachtgevers:	Overheid ProRail GVB RET	Private partijen Aannemers	% van de totale omzet
Leveren spoorproducten	8%	80%	88%
Logistieke diensten tbv spooraannemers	0%	7%	7%
Opslag materialen opdrachtgevers (stock)	5%	0%	5%
			0%
	13%	87%	100%

3.3 Kwantitatieve scope 3 analyse

Aan de hand van de 15 GHG-genererende categorieën voor scope 3 is 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). Zie hieronder de resultaten van de meest significante scope 3 categorieën voor voestalpine Railpro:

1	Categorie:	Aangekochte goederen	62.395	ton CO ₂
2	Categorie:	Upstream transport en distributie	1.595	ton CO ₂
3	Categorie:	Aangekochte diensten	1.510	ton CO ₂
4	Categorie:	Woon-werkverkeer	190	ton CO ₂
5	Categorie:	Productieafval	43	ton CO ₂

Onzekerheden zijn de berekeningen op basis van omzetbedrag van transport en de onbekendheid van een aantal gegevens van afval en transport waardoor hier niets voor is meegenomen in de berekening. De trend is dat geheel scope 3 vooral bepaald wordt door de markt vraag.

3.4 Ketenganalyse(s)

De doelstellingen van de eerder opgestelde ketenganalyse van betonnen dwarsliggers is inmiddels gehaald. De grootste kans om nog meer CO₂ te reduceren in deze ketens is het verder toepassen van hergebruik. De nieuwe ketenganalyse is daarom gericht op het hergebruik van betonnen dwarsliggers die betrekking heeft op de vermeden CO₂-uitstoot als hergebruik wordt toegepast in plaats van nieuwe producten (op basis van de beschikbare MKI berekeningen van diverse onderdelen). De ketenganalyse is nu nog beperkt tot betonnen dwarsliggers, maar de ambitie is om dit uit te breiden met spoorstaven (voor emplacementen en op maat geschaafd als reparatiestukken van diverse lengtes) en wissels.

De doelstelling staat kwantitatief omschreven in hoofdstuk 4.2.6.

3.5 Reductiestrategie scope 3

Voordat er een strategie geformuleerd wordt, is er aan de hand van de 15 GHG-categorieën een analyse uitgevoerd over de mogelijkheden die voestalpine Railpro heeft om de up- en downstream emissies te beïnvloeden, inclusief de betrokken ketenpartners. De resultaten van deze analyse zijn terug te vinden in 5.A.1, Kwantitatieve Analyse. In de volgende paragrafen wordt beschreven voor welke strategie er uiteindelijk is gekozen om de scope 3 emissies te beïnvloeden en te reduceren.

3.6 Inventarisatie reductiestrategieën

Onderstaand is een opsomming gegeven van de relevante mogelijk strategieën in de keten + bijbehorende autonome acties:

- ✓ Inkoop;
 - Inkoopbeleid verscherpen t.a.v. het voeren van een CO₂-beleid van leveranciers.
 - Aanscherpen inkoop van zuinigere voertuigen
 - Zoveel als mogelijk bulk inkopen
 - Rail Infra Pool, hierbij maken partners en aannemers uit de railsector gebruik van elkaar materieel (nacht- dag verbruik)
 - CO₂-reductie op de agenda bij leveranciersbeoordelingen
- ✓ Woon-werk verkeer:
 - Onderzoek uitvoeren en haalbaarheid testen naar het gebruik van alternatieve brandstoffen voor de voertuigen;
 - Het promoten van carpoolen;
 - Medewerkers de mogelijkheid geven om met de fiets naar het werk te komen (fietsplan).
 - Exacte ritten achterhalen (woonadres en standplaats),
 - Medewerkers die tot 20 km van standplaats wonen een fietsregeling aanbieden
 - Mobiliteitsregeling waarbij er meer wordt gestimuleerd tot het gebruik van het OV
 - Inventariseren onder medewerkers welk type auto ze rijden en welke brandstofsoort'
 - Thuiswerk regeling uitbreiden,
 - Buiten de spits rijden voor medewerkers,
- ✓ Transport derden:
 - Promoten wagon gebruik (over het spoor) in plaats van vrachtvervoer
 - Navragen bij transporteur welke acties hij onderneemt op het gebied van CO₂ reductie.
 - Vrachtwagens inzetten met een EURO 6 motor.
 - Aankaarten bij transporteur om CO₂ footprint in kaart te brengen

- o Navraag doen bij transporteur over hoe er wordt omgegaan met Het Nieuwe Rijden en onnodig stationair laten draaien van motor.
- o Transport direct naar opdrachtgever in plaats van naar Railpro.
- ✓ Afval:
 - o Het aantal afvalstromen in kaart brengen en het volume
 - o Mogelijkheden tot afvalscheiding onderzoeken en beschrijven
 - o Bewustwording bij medewerkers creëren voor het scheiden van afval
 - o Met leverancier bespreken op welke wijze er minder verpakkingsmateriaal kan worden gebruikt
 - o Selecteren van duurzame leverancier van kantoorartikelen
 - o Voorraadbeheer optimaliseren
 - o Gebruik van verantwoord (FSC en ongebleekt) papier
 - o Dubbelzijdig en zwart-wit printen
 - o Hergebruik materialen die uit het spoor komen. Hierdoor is het geen afval maar wordt het weer grondstof (hergebruikfabriek).

voestल्पine Railpro kiest ervoor zich te focussen op de aangekochte goederen en diensten. Daarbij is een kwantitatieve doelstelling geformuleerd die zich het vermijden van CO₂-uitstoot door hergebruik van betonnen dwarsliggers. De belangrijkste ketenpartners zijn de opdrachtgevers. Zij bepalen in de bestekken en projectomschrijvingen of er wel of geen hergebruik toegepast mag worden. Verder kan er met de hoofdaannemers en transporteurs gekeken worden naar beperking van CO₂-uitstoot door inzet bedrijfsmiddelen.

De belangrijkste ketenpartners zijn:

Ketenpartner	Rol	Eigen certificering/kennisniveau
ProRail	Hoofdopdrachtgever	CO ₂ -prestatieladder N5/ ISO14001
BAM	Hoofdaannemer, opdrachtgever Railpro	CO ₂ -prestatieladder N5/ ISO 14001 / MKI
Strukton	Hoofdaannemer, opdrachtgever Railpro	CO ₂ -prestatieladder N5/ ISO 14001 / MKI
DuraVermeer	Hoofdaannemer, opdrachtgever Railpro	CO ₂ -prestatieladder N5 / ISO 14001 / MKI
Transportbedrijf Van der Meijden	Transporteur	CO ₂ -prestatieladder N3
Transportbedrijf Chris Hop	Transporteur	

4 | Doelstellingen

Aan de hand van voorgaande hoofdstukken wordt bepaald of de reeds opgestelde doelstellingen nog steeds actueel zijn, of dat deze mogelijk aangepast (aangescherpt of juist afgezwakt) moeten worden, teneinde ambitieus én realiseerbaar te blijven. Dit wordt in de volgende alinea's verder beschreven. Aanpassingen aan de doelstellingen worden ook besproken in het managementoverleg.

4.1 Vergelijking met sectorgenoten

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om reductiedoelstellingen op te stellen die zowel ambitieus als realistisch zijn. Daarom is voor het opstellen van de doelstelling onderzocht welke maatregelen en doelstellingen sectorgenoten ambiëren. Voestalpine Railpro schat zichzelf op het gebied van CO₂-reductie in als voorloper vergeleken met sectorgenoten. Dit op grond van de in de afgelopen behaalde reductieresultaten sinds de start met de CO₂-prestatieladder en de continue verbeteringen en innovatieve oplossingen in de afgelopen jaren. Op basis van wat er allemaal aan energiebesparing is en wordt gedaan zal de reductiedoelstelling hoger liggen dan die van sectorgenoten.

Volgens de maatregelenlijst van SKAO behaalt Voestalpine Railpro een overall gemiddelde score van C-Ambitieuus.

Enkele voorbeelden van sectorgenoten die in het bezit zijn van het CO₂-bewust Certificaat hebben de volgende doelstellingen:

4.1.1 Sectorgenoot 1 | Ricardo Rail (niveau 5)

Voor de periode 2012-2020 is het doel om de CO₂-uitstoot met 55 procent te verminderen (scope 1 en 2). Om deze doelstelling te realiseren hebben zij de volgende maatregelen genomen:

- ✓ Minder kantoor m² gebruiken en deze ook afschakelen
- ✓ CO₂ vriendelijkere huurauto's
- ✓ Eco-drive tips in alle auto's leggen (ook huur)
- ✓ Zuinigere auto's
- ✓ Bandenspanning

Voor Scope 3 heeft Ricardo Rail geen kwantitatieve doelstelling, maar enkel de volgende maatregelen als doel:

- ✓ Informeren bij leveranciers naar duurzaamheid geleverde producten en alternatieven.
- ✓ Afvalscheiding: papier; plastic, groen, overig, glas, ICT-afval, KCA

4.1.2 Sectorgenoot 2 | Two-B Engineering (niveau 5)

Zij hebben als doel gesteld om 7% CO₂ op scope 1 en 2 te reduceren in 2020 tov 2014. Om deze doelstelling te realiseren hebben zij de volgende maatregelen genomen:

- ✓ Limiet aan CO₂-uitstoot nieuwe auto's
- ✓ Banden op spanning houden
- ✓ Kachel/airco alleen aan wanneer nodig
- ✓ Onderzoeken mogelijkheden groene stroom vestiging Polen
- ✓ Bewustwording

Voor Scope 3 wil Two-B Engineering binnen de keten van het graven van proefsleuven in 2018 ten opzichte van 2014 20% minder CO₂ uitstoten

- ✓ Aannemers leren om landmetingen zelf te doen
- ✓ Nieuwe methode van het graven van proefsleuven toepassen

4.2 Hoofddoelstelling

voest Alpine Railpro heeft als doel gesteld om in de komende drie jaar, gemeten vanaf het referentiejaar 2017 tot aan het jaar van herbeoordeling, onderstaande CO₂-reductie te realiseren.

Scope 1 en 2 doelstellingen voest Alpine Railpro

voest Alpine Railpro wil in 2021 ten opzichte van 2017 27,1% minder CO₂ uitstoten

Bovengenoemde doelstelling wordt gerelateerd aan de behaalde omzet om de voortgang in CO₂-reductie te monitoren.

Nader gespecificeerd voor scope 1 en 2 zijn de doelstellingen als volgt:

Scope 1: 27,1% reductie in 2021 ten opzichte van 2017

Scope 2: 50% reductie op elektraverbruik in 2021 ten opzichte van 2017*

*) let wel, de scope 2 doelstelling betreft géén CO₂-reductie doelstelling, maar echt reductie op verbruik van elektra.

4.2.1 Scope 1 | Subdoelstelling brandstofverbruik wagenpark

Om de scope 1 doelstelling te kunnen behalen is aan de hand van de mogelijke reductiemaatregelen bekeken hoeveel brandstof kan worden bespaard met de bedrijfsauto's. Dit is ingeschat op ongeveer 6,5% reductie in de komende drie jaar. Deze reductie is gerelateerd aan het totaal aantal gereden kilometers. Er zal hiervoor meer elektrisch gereden moeten worden en auto's met hoge uitstoot moeten uit het wagenpark worden geweerd.

De eerdere doelstelling om 20% HVO diesel toe te passen is niet meer relevant vanwege praktische onuitvoerbaarheid en problemen met diverse auto's en vervallende garanties. Ook is het initiatief om een biodiesel pomp in Hilversum te plaatsen (in samenwerking met diverse organisaties en de gemeente) is in 2019 niet haalbaar geacht op korte termijn.

4.2.2 Scope 1 | Subdoelstelling brandstofverbruik bedrijfsmiddelen

Om de scope 1 doelstelling te kunnen behalen is aan de hand van de mogelijke reductiemaatregelen bekeken hoeveel brandstof kan worden bespaard met de machines en het materieel of in hoeverre de uitstoot kan worden beperkt door toepassing van alternatieve brandstoffen. De CO₂ reductie is ingeschat op 36% in de komende drie jaar.

Hiervan is 50% doorberekend in de hoofddoelstelling, omdat er nog maar een zeer korte ervaringsperiode is en het effect op de motoren nog niet inzichtelijk is. Ook loopt er nog een onderzoek naar de emissiefactor van HVO biodiesel, waarvan de inschatting is dat deze omhoog gaat.

4.2.3 Scope 1 | Subdoelstelling gasverbruik kantoren

Om het gasverbruik en de bijbehorende CO₂-uitstoot te kunnen verlagen zijn maatregelen geïnventariseerd die op voest Alpine Railpro van toepassing zijn. Dit is ingeschat op een verlaging van het verbruik van 2,4% in de komende drie jaar. Om dit te kunnen monitoren wordt de voortgang gekoppeld aan het aantal graaddagen.

Afhankelijk van de uitslag van het haalbaarheidsonderzoek voor gebruik van restwarmte kan een reductie van nog eens 4% mogelijk zijn.

4.2.4 Scope 2 | Subdoelstelling elektraverbruik kantoren

De CO₂-uitstoot van de elektra is al 0,0 door het toepassen van groene stroom. De behoefte om het verbruik te reduceren bestaat nog steeds. Ook is er de wil om zelf elektra op een duurzame wijze op te wekken op de eigen locatie. In de komende drie jaar zal de afname van groene stroom uit het net drastisch afnemen, waardoor er meer capaciteit beschikbaar komt voor andere afnemers in Nederland. Om dit te kunnen monitoren worden slimme meters geplaatst. Het doel is om het elektraverbruik met 50% te verminderen. Dit percentage kan alleen gerealiseerd worden als de zonnepanelen installatie geplaatst kan worden.

4.2.5 Scope 2 | Subdoelstelling zakelijk (vlieg)verkeer

Om het aantal afgelegde kilometers met privéauto's en het vliegverkeer terug te dringen is bekeken welke mogelijkheden er zijn om dit te realiseren. Het is echter de verwachting dat dit ondanks reductiemaatregelen eerder toeneemt dan afneemt vanwege de uitbreiding van werken in het (verre) buitenland en de shared-services met WBN met de locatie in Alkmaar. De doelstelling is daarom op 0% gezet in deze categorie.

4.2.6 Scope 3 | Subdoelstelling afgeleid uit ketenanalyse

De doelstelling uit de eerder opgestelde ketenanalyse is gerealiseerd. Doordat alle dwarsliggers inmiddels door de twee leverancier worden geproduceerd met CEMIII is een reductie gerealiseerd van 21,8%. Dit getal is gebaseerd op de berekeningen uit de ketenanalyse. De beïnvloeding van de keten door voestalpine Railpro is daarmee een groot succes te noemen. Omdat het product en het productieproces verder niet veel mogelijkheden overlaten tot CO₂ reductie, is ervoor gekozen om in de nieuwe/aangepaste de ketenanalyse in te zetten op hergebruik.

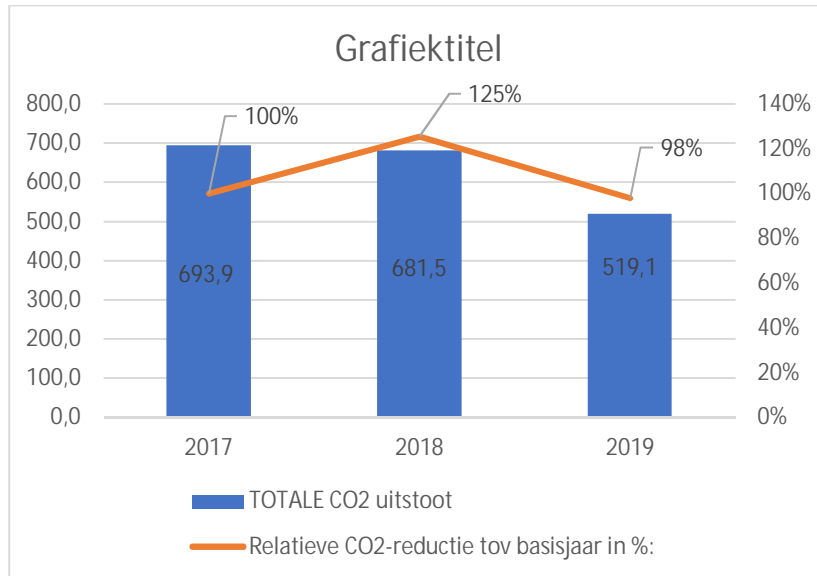
voestalpine Railpro heeft aan de hand van de ketenanalyse de doelstelling geformuleerd om het aandeel hergebruik van betonnen dwarsliggers 1,5 keer te vergroten in 2022 t.o.v. 2019. Dit kan leiden tot een CO₂-reductie van 1,5% in de keten van betonnen dwarsliggers.

Door vergroting van het aandeel hergebruik is CO₂-reductie te realiseren omdat CO₂-uitstoot van productie en afvalverwerking wordt vermeden.

In paragraaf 4.1 zijn de scope 3 doelstellingen van de sectorgenoten weergegeven. Gezien de specifieke of juist zeer algemene doelstellingen is een goed vergelijk qua ambitieniveau hier niet te maken.

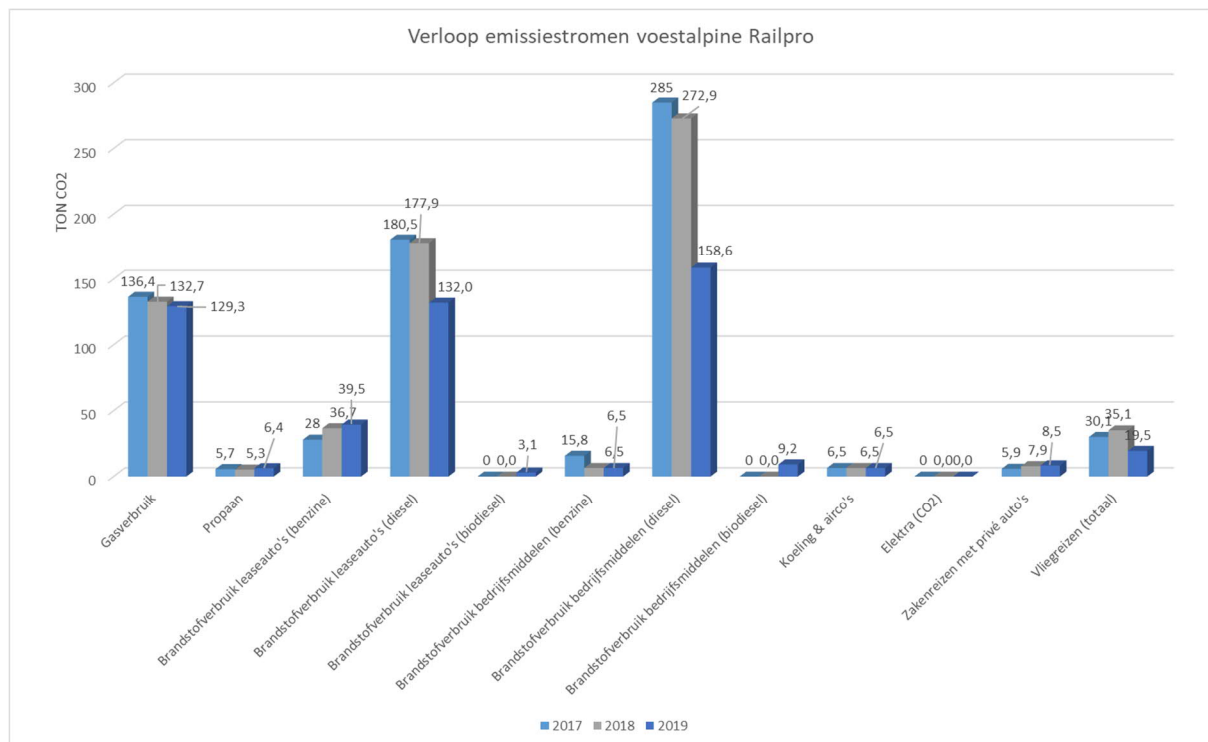
5 | Voortgang CO₂-reductie

In onderstaand figuur is de voortgang van de CO₂-uitstoot van voestalpine Railpro opgenomen ten opzichte van het basisjaar 2017.



Figuur 1 | Voortgang van de CO₂-uitstoot.

Naast de evaluatie van de voortgang van heel scope 1 en 2, is de hoofddoelstelling ook uitgesplitst per emissiestroom om zodoende doelstellingen te formuleren die gedetailleerder en beter meetbaar zijn. Ieder half jaar, tijdens de evaluatie van het reductieplan, zal hieronder per subdoelstelling de voortgang in CO₂-reductie beschreven worden. Deze voortgang wordt aangetoond op basis van de verzamelde emissiegegevens betreffende scope 1 en 2.



Het gasverbruik daalt gestaag door de continue verbeteringen. Het is echter ook de minst betrouwbare gegevensbron omdat het van veel externe zaken afhankelijk is (waaronder vooral het weer). Ook het meten ten opzichte van gewogen graaddagen bieden hier niet de betrouwbaarheid die gewenst is.

De afname van CO₂-uitstoot door toepassing van HVO biodiesel bij de bedrijfsmiddelen is duidelijk zichtbaar. Er wordt verwacht dat dit in 2020 nog duidelijker zichtbaar gaat worden omdat er dan een heel jaar enkel HVO biodiesel getankt wordt voor de bedrijfsmiddelen. Het enige bedrijfsmiddel dat om technische redenen niet op HVO rijdt is de stoflooslostrein.

Voor het wagenpark is een lichtere daling te zien dan gehoopt. Het toepassen van HVO biodiesel leverde motorische problemen op bij enkele auto's en navraag bij leveranciers en dealers heeft uitgewezen dat zij garantiebeperkingen opleggen zodra HVO biodiesel getankt wordt. Dit wordt als onwenselijk beschouwd door de directie, waardoor nog maar een tweetal bestuurders HVO biodiesel mogen tanken. Voor hen is het logistiek een uitdaging omdat de tankinstallaties waar dit mogelijk is ernstig uit de route liggen. De focus wordt nu in overleg met de directie verlegd naar meer elektrische auto's. Dit is nog niet beleidsmatig opgenomen, maar er is wel al uitspraak gedaan over een prioriteit voor elektrisch rijden. Verder kan het beleid nog aangescherpt worden voor de maximale CO₂-uitstoot van nieuw te kiezen auto's, dat is momenteel vastgesteld op een ambitie-arme 120gr/km.

Om het elektraverbruik terug te dringen is een uitgebreide scan gedaan voor het vervangen van de binnen- en terreinverlichting door LED. Voor de binnenverlichting is opdracht gegeven om in de komende 5 jaar stapsgewijs alles te vervangen voor LED. Er ligt voor de buitenverlichting momenteel een offerte bij de directie ter beoordeling.

Het plaatsen van zonnepanelen is helaas helemaal van de baan omdat de verhuurder van de panden (NS vastgoed) niet mee wil werken aan het plaatsen van de panelen op de verschillende daken.

Voortgang per maatregel is verder terug te vinden in het bestand "CO₂-reductiemaatregelen 2018-2021 versie 2".

6 | Participatie sector- en keteninitiatieven

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om deelname aan een sector- of keteninitiatief. Het bedrijf dient zich daarbij op de hoogte te stellen van de initiatieven die binnen de branche spelen.

6.1 Actieve deelname

De gedachte achter deelname aan een initiatief is dat door interactie met andere bedrijven informatie kan worden uitgewisseld en in samenwerking nieuwe ideeën en ontwikkelingen op het gebied van CO₂-reductie tot stand kunnen komen. Vanuit dit doel vraagt de norm om een actieve deelname, middels bijvoorbeeld werkgroepen. Verslagen van bijeenkomsten en van overlegmomenten en presentaties van het bedrijf in de werkgroep kunnen tegenover de auditor dienen als bewijs van actieve deelname.

Mocht een initiatief waaraan wordt deelgenomen op zeker moment niet meer relevant zijn voor het bedrijf (wanneer gedurende een half jaar of langer geen voortgang in het initiatief of actieve deelname aangetoond kan worden) en de deelname wordt beëindigd, dan kan de inventarisatie van de initiatieven dienen als bron voor het kiezen van deelname aan een ander initiatief.

6.2 Lopende initiatieven

Door voestल्पine Railpro wordt deelgenomen aan diverse initiatieven. Ook worden initiatieven georganiseerd. Voor de lopende initiatieven: zie onderstaande tabel

Omschrijving	Eenheid	Budget
Duurzame Leverancier	Jaarlijks	€ 300,-
RITS	Jaarlijks	€ 200,-
Periodiek overleg duurzaamheid Prorail	Per kwartaal	€ 0,-
Project hergebruik Groningen	Per kwartaal	€ 0,-
CO ₂ visie 2050	Jaarlijks	€ 500,-
SKAO	Jaarlijks	€ 1409,65
Totaal		€ 3609,65

Bijlage A | Inventarisatie sector- en keteninitiatieven

Sector- en keteninitiatieven omtrent CO ₂ -reductie	
Initiatieven van sectorgenoten/regionale initiatieven	
<p>Nederland CO₂ Neutraal</p> <p>Werken aan CO₂-reductie kan ook leuk zijn! Dat is de boodschap die de oprichters van het initiatief Nederland CO₂ Neutraal haar deelnemers meegeven. Het doel achter het initiatief is het actief informeren en betrekken van bedrijven bij de verschillende mogelijkheden om CO₂-reductie te bewerkstelligen. Dit wordt niet alleen gerealiseerd door het verstrekken van informatie, maar ook door het organiseren van bijeenkomsten en werkgroepen.</p>	<p>http://nlco2neutraal.nl/</p>
<p>Duurzameleverancier.nl</p> <p>Sectorinitiatief van Movares. Samen met andere marktpartijen uit de sector (van ingenieursbureaus tot aannemers) bouwt Movares aan een platform van partijen die hun leveranciers actief ondersteunen in het opzetten en uitvoeren van duurzame bedrijfsvoering, te beginnen door bij de belangrijkste leveranciers na te vragen wat zij op dit gebied al doen.</p>	<p>https://www.duurzameleverancier.nl/</p> <p>Railpro neemt deel aan dit initiatief (afhankelijk van de onderwerpen) meestal 3 maal per jaar.</p>
<p>DGBC</p> <p>De Dutch Green Building Council (DGBC) is een onafhankelijke non-profit organisatie die streeft naar blijvende verduurzaming van de bebouwde omgeving in Nederland.</p>	<p>https://www.dgbc.nl/</p>
<p>Lean and Green</p> <p>Lean and Green is een stimuleringsprogramma voor bedrijven en overheid dat wordt uitgevoerd door Connekt. Het stimuleert organisaties om te groeien naar een hoger duurzaamheidsniveau door maatregelen te nemen die niet alleen kosten besparen, maar gelijktijdig milieubelasting reduceren.</p>	<p>http://lean-green.nl/</p>
<p>Duurzaamgebouwd.nl</p> <p>Een platform voor kennisdeling en innovatie op het gebied van duurzaam bouwen.</p>	<p>http://www.duurzaamgebouwd.nl/</p>
<p>Beter Benutten</p> <p>Een platform van het ministerie van Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van het programma Beter Benutten. Rijk, regio en bedrijfsleven nemen in dit programma samen innovatieve maatregelen om de bereikbaarheid in de drukste regio's te verbeteren.</p>	<p>http://www.beterbenutten.nl/</p>
<p>Leaders for Nature</p> <p>Een Programma van IUCN NL dat tot doel heeft het Nederlandse bedrijfsleven te helpen verduurzamen met bijzonder oog voor biodiversiteit. Vanaf 2016 gaan ze de samenwerking met bedrijven intensiveren via langlopende individuele partnerschappen.</p>	<p>https://www.iucn.nl/actueel/terugblik-10-jaar-leaders-for-nature</p>

<p>Groencollectief Groencollectief Nederland is een landelijk samenwerkingsverband van regionaal opererende zelfstandige ondernemers, allen toonaangevend op het gebied van professionele groenvoorziening. Door samenwerking op het gebied van marktwerking, kennisdeling, CO₂-reductie, innovatie en inkoop versterkt Groencollectief Nederland haar positie alsmede de positie van haar zakelijke relaties. Kortom: gebundelde krachten om samen te werken aan een groene toekomst.</p>	<p>http://www.groencollectiefnederland.nl/</p>
<p>Sturen op CO₂ Meerjarig initiatief opgezet door Cumela, brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra. Uitwisseling van informatie en ideeën, onder andere in workshops. Meerdere bijeenkomsten per jaar.</p>	<p>https://www.cumela.nl/cursus/brandstof-co2/sturen-op-co2-sectorinitiatief</p>
<p>Platform Groene Netten Alle infrabeheerders (Enexis, Gasunie, Alliander, Stedin, TenneT, KPN en ProRail) hebben vanuit hun rol een duidelijke maatschappelijke verantwoordelijkheid. De verduurzaming van de samenleving is een uitdaging die uitstekend past binnen de activiteiten van de infrabeheerders. Zij kunnen de duurzame ontwikkeling vanuit de eigen ketenpositie, in samenwerking met leveranciers, versnellen door bewust om te gaan met emissiereductie en de migratie naar circulair materiaalgebruik. Gezien de grote collectieve impact van alle maatschappelijke infrabeheerders samen, draagt dit direct bij aan significant lagere CO₂-uitstoot in Nederland en de kanteling naar een circulaire economie.</p>	<p>http://www.groenenetten.org/nl/</p>
<p>Aanpak Duurzaam GWW Een samenwerkingsverband tussen marktpartijen, overheidsopdrachtgevers en kennisinstellingen. Gericht op de Spoor en Grond-, Weg- en Waterbouwsector. De kern van de Aanpak Duurzaam GWW is het meewegen van duurzaamheidsaspecten vanaf een vroege planfase en het streven naar een optimale balans tussen People, Planet en Profit. Het meewegen van duurzaamheidsaspecten in alle fasen van een project draait om het formuleren, vastleggen en uitvoeren van ambities en deze door te geven naar de volgende projectfase.</p>	<p>http://www.duurzaamgww.nl/</p>
<p>Railforum Netwerk/ CO₂-visie 2050 Railforum bestaat sinds 1992 en is het onafhankelijke kennisnetwerk van ruim 85 bedrijven en organisaties die actief zijn in de brede railsector. In november 2015 is er een doorstart gemaakt en hebben alle grote stakeholders uit de sector de CO₂-visie 2050 ondertekend. Een stuurgroep in samenwerking met</p>	<p>https://www.railforum.nl</p> <p>Railpro neemt deel aan dit initiatief, in gevallen wij binnen de duurzaamheid vraagstukken kunnen aansluiten.</p>

<p>Climate Neutral Group beoogt de hele sector te betrekken door elk bedrijf te ondersteunen in het aanmaken van een footprint en het zetten van de eerste stappen op de CO₂-Prestatieladder. Met als doel dat er een complete footprint van de hele sector ontstaat.</p>	
<p>InnoRail Een netwerk dat zich richt op verbeteringen en innovaties in het assetmanagement domein van ProRail. Dit domein is voortdurend in verandering door uitbreiding, vervanging, nieuwe interne en externe ontwikkelingen en nieuwe eisen. Het domein staat voor een voortdurende opgave zich aan te passen en haar prestaties te verbeteren. Het netwerk maakt deze ontwikkelingen proactief bespreekbaar. Het behandelt in dit kader thema's, vraagstukken inzake techniek-, proces- en productinnovatie ter bevordering van duurzaam en economisch assetmanagement. Doelstelling is om technische en procesmatige innovaties rondom het werkveld van beheer en onderhoud te bevorderen.</p>	<p>https://www.railcenter.nl</p> <p>Railpro neemt deel aan dit initiatief, dit gebeurt in een wisselende samenstelling afh. van de agenda.</p>
<p>Nederland ICT – Milieu stichting Stichting ICT Milieu is onderdeel van Nederland ICT en organiseert met Wecycle de inzameling en verwerking van ruim 12 miljoen kg afgedankte ICT-apparatuur. ICT Milieu neemt de deelnemers zo veel mogelijk werk uit handen en is de spreekbuis van de ICT-sector als het op milieu aankomt. ICT-inzamelsysteem ICT Milieu zorgt voor de monitoring van de hoeveelheid ingezameld ICT-afval en de verplichte rapportage aan het nationaal WEEE-register. We publiceren jaarlijks het inzamelresultaat in de ICT Milieumonitor.</p>	<p>https://www.nederlandict.nl/diensten/ict-milieu/</p>
<p>Climate Neutral Group Climate Neutral Group is met een groep bedrijven aan de slag met klimaatneutraliteit: de Coalition of the Doing. Hierin wordt aan een klimaatneutrale(re) bedrijfsvoering gewerkt en concrete CO₂-reductie. De groep laat zien dat het nú tijd is om tot actie over te gaan! Alle deelnemers werken actief mee aan het behalen van het Klimaatakkoord en willen daarmee anderen inspireren.</p>	<p>https://www.climateneutralgroup.com/</p>
<p>Anders Reizen Anders Reizen is een initiatief van Natuur&Milieu, NS, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en VNO-NCW. De deelnemende organisaties werken samen aan duurzame, zakelijke mobiliteit om hun CO₂-uitstoot te reduceren. Dat betekent minder met de auto, meer fiets en trein of elektrisch vervoer.</p>	<p>https://www.andersreizen.nu/</p>
<p>Low Car Diet – stichting Urgenda Low Car Diet is de grootste duurzame mobiliteitswedstrijd in Nederland tussen bedrijven en</p>	<p>http://www.lowcardiet.nl/</p>

<p>collega's onderling. Het Low Car Diet brengt bedrijven, Organisaties en medewerkers in aanraking met verschillende vormen van duurzaam vervoer. Workshops en online tools leveren informatie over CO₂-reductie.</p>	
<p>Circulaire spoor Circulair Spoor is een samenwerkingsverband tussen RailPro, BAM Rail, RHDHV, Asset Rail en Prorail. Deze samenwerking heeft tot doel om de eerste concrete baten van circulair spoor in kaart te brengen en ervoor zorg te dragen dat de hele sector aanhaakt. Op basis van een QuickScan van de materiaal intensieve spoorelementen komt er een circulaire businesscase voor ballast, spoorstaven, wissels, rijdraden en etagefietsrekken. Iedere partner in het samenwerkingsverband is 'sponsor' van één casus. De uitdaging voor ProRail is om te onderzoeken hoe ballast een meer circulair karakter kan krijgen.</p>	<p>Railpro neemt deel aan dit initiatief. Bijvoorbeeld voor het project hergebruik Groningen hierin zijn grote hoeveelheden hergebruik spoorstaven en dwarsliggers toegepast op initiatief van Railpro.</p>
<p>Hilversumse Energie Transitie Hilversumse Energie Transitie is een lokale energiecoöperatie. HET is opgericht door en voor Hilversummers. Wij zetten ons in voor een energieneutraal Hilversum. Wij vinden dat jij en ik de energietransitie samen vormgeven. Met elkaar: inwoners, bedrijven, verenigingen en scholen. Iedereen kan lid worden. Leden praten mee, doen mee en beslissen samen. Met elkaar boeken we resultaten in onze projecten. En omdat we samen HET zijn, delen we ook wat we bereiken. Als we met onze projecten winst maken, dan is die winst voor ons allemaal: voor de coöperatie en dus voor de leden.</p>	<p>Railpro neemt deel aan dit initiatief. een concreet voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van de plaatsing van de zonnepanelen.</p>

Colofon

Auteur(s)	Martin Havik (De Duurzame Adviseurs)
Kenmerk	CO ₂ -Reductieplan
Datum	03-04-2020
Versie	4.4
Verantwoordelijke manager	Eric Brink

Handtekening autoriserend verantwoordelijk manager:



Eric Brink
