

CO2-emissie reductieprogramma

Eurailscout

(medio) 2015 - 2017

Aad van der Zouwen

Juni 2015
Versie 1.0

Inhoud

1 Algemeen	4
1.1 Inleiding en doel	4
1.2 Scopes	4
1.3 Kwaliteit	5
1.4 Informatie, besturing en communicatie	5
1.5 Leeswijzer	5
2 Mobiliteit	5
2.1 Probleemstelling	5
2.2 Doelen en oplossingen	6
2.2.1 Nieuwe leaseregeling	6
2.2.2 Nieuwe werken	6
2.2.3 Openbaar vervoer	7
2.3 Randvoorwaarden en risico's	7
2.4 Uitgangspunten en projectgrenzen	7
3 Groene stroom / minder elektriciteit	8
3.1 Probleemstelling	8
3.2 Doelen en oplossingsrichtingen	8
3.3 Randvoorwaarden en risico's	8
4 Inhaalritten vermijden	8
4.1 Probleemstelling	8
4.2 Doelen en oplossingsrichtingen	8
4.3 Randvoorwaarden en risico's	9
4.4 Uitgangspunten en projectgrenzen	10
5 Papier	10
5.1 Probleemstelling	10
5.2 Doelen en oplossingsrichtingen	10
5.3 Randvoorwaarden en risico's	10
6 Oplossen storingen op afstand	11
6.1 Probleemstelling	11
6.2 Status en mogelijke toekomst	
7 Bewustwording medewerkers, houding en gedrag	11
7.1 Probleemstelling	11
7.2 Doelen en oplossingsrichtingen	12
7.3 Randvoorwaarden en risico's	12



8	Huidige footprint en concrete ambities	12
8.1	Huidige footprint	12
8.2	Emissiereductieprogramma	12

1 Algemeen

1.1 Inleiding en doel

Eurailscout onderschrijft het ambitieuze milieubeleid van ProRail en wil met een eigen concreet programma hieraan bijdragen. Hiertoe zijn in 2010 meerdere Plannen van Aanpak (PvA's) geformuleerd die allen een (significante) CO₂-emissiereductie kunnen bewerkstelligen. Voor de volgende thema's bestaat nog een PvA dan wel is inmiddels geformuleerd beleid in de processen geïmplementeerd.

NB: In dat laatste geval is een continue aandacht voor de verdere implementatie, verbetering noodzakelijk:

1. Mobiliteit
2. Groene stroom / minder stroom
3. Inhaalritten vermijden
4. Papier
5. Oplossen storingen op afstand
6. Verbruik treinen

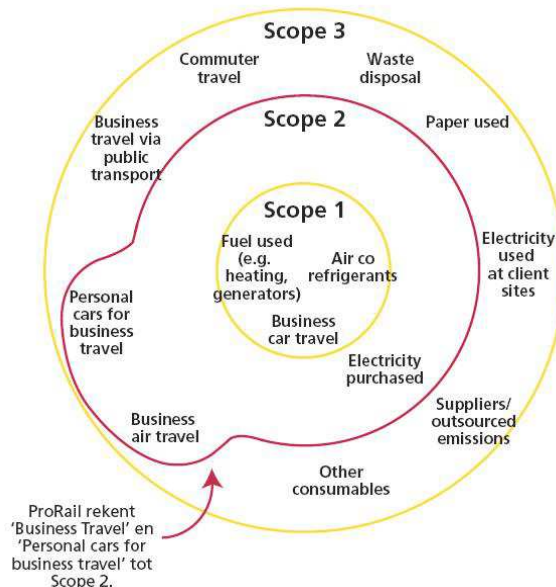
Eurailscout stelde zich tot doel om voor de gehele reikwijdte van energiemangement vanaf 2012 elk jaar minimaal 2% reductie in de CO₂-uitstoot te realiseren ten opzichte van het voorgaande jaar, resulterend in 20% reductie in 2020. Eind 2014 is deze doelstelling, zowel in absolute als relatieve zin (gerelateerd aan de geactiveerde productie) al gehaald!

Maart 2015 heeft het managementteam van Eurailscout besloten tot een aangepast doel: een productie gerelateerde reductie in 2020 van minimaal 12% ten opzichte van 2014

1.2 Scopes

Een belangrijke term bij het bepalen van de CO₂-footprint en de reducties is de scope. (Grotendeels) conform het GHG-protocol definieert SKAO 3 scopes (zie het scopediagram hiernaast):

1. Scope 1 emissies of directe emissies (bijv. zakelijk autoverkeer en eigen brandstofverbruik);
2. Scope 2 emissies of indirecte emissies (bijv. ingekochte elektriciteit);
3. Scope 3 emissies of overige indirecte emissies (bijv. reizen met de trein).



De PvA's cq het ingezette beleid zullen ingrijpen op zowel scope 1, 2 als 3.

1.3 Kwaliteit

De kwaliteit van het beoogde resultaat en de wijze waarop de zeven projecten of aandachtsgebieden worden uitgevoerd, wordt gewaarborgd door de inrichting, fasering en monitoring van de projecten en de competenties van betrokkenen dan wel de monitoring op de verdere ontwikkeling van het ingezette beleid.

1.4 Informatie, besturing en communicatie

Ieder project wordt bestuurd op Resultaat, Tijd en, voor zover van toepassing Kosten. Jaarlijks worden de resultaten van zowel de projecten of de geformuleerde het geformuleerde beleid op de reductiemogelijkheden besproken met de medewerkers en gepubliceerd op de website en op het intranet. Op detailniveau wordt er mondeling gecommuniceerd met de projectleider en opdrachtgever cq verantwoordelijke managers..

NB:

Het jaar 2013 is in sterke mate beïnvloed door de overdracht van de aandelen van Knape aan de SNCF. De focus van Eurailscout verbreedde zich hierdoor op de Franse markt waarbij een groot aantal vragen vanuit die markt snel opgepakt moesten worden. Dat is ten koste gegaan van de aandacht voor andere projecten, aandachtspunten. Ook heeft het tot gevolg gehad dat bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot ten gevolge van vluchten tussen 700 en 2500 kilometer in absolute zin toenam.

Daarnaast is vanuit een analyse omtrent (veiligheids)incidenten en uit evaluatie van het voorgaande reductieprogramma gebleken dat op beide aspecten "houding en gedrag" van zowel management als medewerkers van groot belang is om succesvol te zijn.

Houding en gedrag is voor zowel Veiligheid als MVO een belangrijk speerpunt voor Eurailscout de komende jaren. Het reeds ingezette beleid (bijvoorbeeld ten aanzien van zuinig rijden, gebruik maken van trein in plaats van vliegtuig, gebruik van video conferenzen e.d.) moet blijvend ingebed en uitgebouwd worden. En dat vraagt dan ook blijvende betrokkenheid van alle medewerkers.

Om deze reden wordt in dit reductieprogramma hier specifiek aandacht aan besteed.

1.5 Leeswijzer

De Plannen van Aanpak (PvA's) cq het ingezette beleid, hebben allen een eigen hoofdstuk en zijn ook op dezelfde manier ingedeeld. Eerst wordt kort de probleemstelling omschreven. Dan volgen concrete doelen en oplossingsrichtingen. Ook randvoorwaarden & risico's alsmede uitgangspunten & projectgrenzen hebben hun eigen paragraaf. Dit programma wordt afgesloten met een samenvattend hoofdstuk waar de totale potentiële CO₂-emissiereductie overzichtelijk wordt gepresenteerd, inclusief de route om dit te bereiken, verantwoordelijken en een tijdsschema.

2 Mobiliteit

2.1 Probleemstelling

De mobiliteit van medewerkers van Eurailscout zorgt voor een groot deel van de footprint. Reductie in de mobiliteit is uitermate belangrijk voor het behalen van de CO₂-reductiedoelstelling.

2.2 Doelen en oplossingen

Door een pakket van maatregelen is de CO₂-uitstoot als gevolg van mobiliteit teruggedrongen.

1. Nieuwe leaseregeling;
2. Nieuwe werken
3. NS Businesscard

2.2.1 Nieuwe leaseregeling

Halverwege 2011 is de nieuwe lease regeling ingegaan. Door vanaf 2012 ons huidige wagenpark te vervangen door auto's met een lagere CO₂-uitstoot, wordt een reductie bewerkstelligd van ca. 10% per leaseauto. Met ingang van 2014 is de leaseregeling verder aangescherpt met strengere regels ten aanzien van toegestane auto's, gebruik in het buitenland etc. Op basis daarvan verwachten wij een nog verdere besparing te kunnen bereiken. Wel nam en neemt als gevolg van de groei van onze onderneming het aantal auto's toe. Zo is het aantal ultrasonisten a.g.v. aanscherping van de veiligheidsregels uitgebreid. Daarnaast worden in 2015 nog oudere auto's vervangen ook daarvan zullen we de resultaten nog kunnen inboeken.

In 2013 en in 2014 hebben de medewerkers een cursus Eco-driving gevolgd. De leerpunten zullen in de komende jaren regelmatig weer onder de aandacht worden gebracht. (zie ook hoofdstuk 7) We mikken op een aanvullende besparing van circa 2,5% zijnde circa 7 ton reductie.

Het "hardware-aspect" van dit beleid (in casu de leaseregeling) is ingericht. Voor het "zachte aspect", het daadwerkelijk zo milieubewust "Eco-driven" is het Mt verantwoordelijk (TWO, Week van de Duurzaamheid, Blog op Intranet etc.) met als aanspreekpunt CEO Erland Tegelberg, daarin bijgestaan door Han Wendt.

2.2.2 Nieuwe werken

Nieuwe werken; voor verschillende functies is het mogelijk om "het nieuwe werken" toe te passen. Als doel wordt gesteld om locatie onafhankelijk werken met IT te ondersteunen. Een snelle besparing is gerealiseerd door het inrichten van een video conferentiesysteem op de kantoren in Amersfoort, Berlijn en Parijs. Ook kunnen, met een goede planning, in voorkomende gevallen meerdaagse vergaderingen worden georganiseerd waardoor we het reizen tussen deze drie steden verder kunnen reduceren.

Daarnaast maken we nu ook meer gebruik van Skype, waarbij vooral het gebruik tussen Eurailscout-vestigingen en "Italië" van belang is.

Een blijvend gebruik alsmede intensivering van deze hulpmiddelen is uiteraard van groot belang om de reeds behaalde reductie blijvend te houden en waar mogelijk te verhogen.

De emissie a.g.v. vliegreizen bedroeg in 2010: 109,99 ton en in 2014: 62,31 ton!

Een verdere verlaging van 5% te bereiken in 2017 wordt haalbaar geacht: 3 ton reductie

Verantwoordelijk is het Mt met als aanspreekpunt Michael van Milt.

2.2.3 Openbaar vervoer

Binnen ERS werd relatief veel gevlogen tussen Amsterdam en Berlijn. Veel van deze vluchten worden gevlogen op 1 dag, voor vergaderingen met een duur van maximaal 4 uur. Naast het gebruik van video conferenzen, kan meer besparing van CO2 uitstoot worden gerealiseerd door de medewerkers te stimuleren deze reizen per trein te ondernemen. Het vervangen van het vliegtuig door de trein zal direct een vermindering van de CO2 uitstoot realiseren. In de praktijk blijkt dat zeker ook voor meerdaagse trips de trein een uitstekende vervanging is. Het beleid is er op gericht het gebruik van de trein op dit traject te intensiveren. Op het traject Amersfoort – Parijs is de trein, behoudens incidentele uitzondering (staking op het spoor) inmiddels standaard.

Voor de jaren 2015-2017 is de doelstelling een aanvullende reductie te realiseren op het aantal vluchten korter dan 700 km.

Berekening besparing uitstoot door trein i.p.v. vliegtuig

Reductie vluchten enkele reis:	$16 * 580 \text{ km} * \text{factor } 270 =$	-/-	2,6 uitstoot
Vervangen door trein	$: 16 * 615 \text{ km} * \text{factor } 65 =$	+/+	0,6 uitstoot
Besparing CO2 uitstoot op jaarbasis			2,0 uitstoot

Voor de verdere uitrol, intensivering van dit beleid is het Mt verantwoordelijk met als aanspreekpunt Michael van Milt.

2.3 Randvoorwaarden en risico's

- Een randvoorwaarde voor dit project is dat medewerkers bewust kiezen om wel of niet te reizen en op welke manier. Goede informatievoorziening is hierbij nodig.
- Het management dient het gebruik te bevorderen van videoconferentie door zorg te dragen voor adequate snel werkende systemen, voor zowel groepsgewijze conferentie alsmede een systeem voor een op een conferentie.
- Het management zal zo nodig dwingende procedures vaststellen in welke situaties er per trein of per vliegtuig gereisd kan/mag worden.

2.4 Uitgangspunten

Het belangrijkste uitgangspunt is dat medewerkers worden gestimuleerd om minder en milieuvriendelijker te reizen. De volgende aannames worden gedaan:

- Leasecontracten worden niet verlengd, waardoor de nieuwe leaseregeling zorgt voor schonere auto's
- De gemiddelde CO₂-emissiefactor in het leasewagenpark is 210 gram CO₂ per voertuig km.
- De trein levert ook nog CO₂-uitstoot op, namelijk 65 gram CO₂ per reizigers km. (uitgaande dat het treintype onbekend is);
- De persoon die nu met de trein gaat, reed eerst altijd in zijn eentje in de auto.
- De vliegafstand tussen Berlijn en Amsterdam is 580 km.
- De treinafstand tussen Berlijn en Amsterdam is 615 km.

3 Groene stroom / minder elektriciteit

3.1 Probleemstelling

Er wordt veel energie verbruikt bij het rijden met elektrische treinen. Het gebruik van minder stroom of groener opgewekte stroom zorgt direct voor een kleinere CO₂-footprint van Eurailscout.

3.2 Doelen en oplossingsrichtingen

Om de CO₂-uitstoot van elektriciteit te verlagen kan je het verbruik verminderen of duurzame energiebronnen gebruiken. De onderstaande doelstelling is bepaald:

100% groene stroom afnemen voor tractie energie. Dit is begin 2013 gerealiseerd en daarmee dus de besparing van circa 44 ton CO₂..

Daarnaast zal er voorlichting aan alle medewerkers worden gegeven over onnodig energieverbruik. Voorlichting richt zich onder meer op:

- Kantoorverlichting uitschakelen
- Ongebruikte acculaders en andere apparaten uit stopcontact halen
- Beeldschermen en computers uit schakelen (eventueel software matig)

De komende jaren zal hier nadrukkelijk blijvend aandacht voor worden gevraagd, zie ook onder "bewustwording"

Besparing kan hier niet worden ingeschat. We blijven in onze CO₂-footprint uitgaan van een convesiefactor per vloeroppervlakte.

3.3 Randvoorwaarden en risico's.

Randvoorwaarde is dat schakelaars/software geen processen verstoren die moeten blijven draaien.

4 Inhaalritten vermijden

4.1 Probleemstelling

De belangrijkste CO₂ emissie bron is het rijden met meettreinen. Door inhaalritten worden er extra kilometers gemaakt. Het vermijden van inhaalritten zorgt direct voor een lagere CO₂-footprint van Eurailscout.

4.2 Doelen en oplossingsrichtingen

Eurailscout stelde zich als doel om tot 3% minder inhaalritten (inzetten) te komen. Er moeten inhaalritten gereden worden omdat de werkelijk verkregen rijweg tijdens de meting niet overeenkomt met de aangevraagde rijweg. Oorzaken daarvoor zijn:

- Onbekendheid van treindienstleiders met de noodzaak tot het verkrijgen van exacte de aangevraagde rijweg i.p.v. een verplaatsing van A naar B.
- Door vertraging van onze treinen t.o.v. het aangevraagde tijdspad is het aangevraagde tijdspad voor de specifieke rijweg niet meer beschikbaar.

Om deze problematiek te adresseren worden verschillende acties ondernemen:

- Door de machinist tijdens de meet-rit vooruit te laten bellen naar de treindienstleiders, wordt kort voor het meten de juiste (aangevraagde) rijweg nog eens doorgenomen.
- Door reguliere bezoeken aan verkeersleidingsposten waarbij uitleg wordt gegeven over onze treinen en het belang van het verkrijgen van de specifieke rijwegen.
- Door het inplannen van pauzes tussen bewegingen in de meet-rit worden vertragingen die in het begin van een meet-dag worden opgelopen niet de gehele meet-dag meegenomen.
- Door de implementatie van het planningspakket EB-ViCoP kunnen gemakkelijker alternatieve inhaal mogelijkheden (zonder een extra inzet) worden bepaald.

Mede als gevolg van verscherping van de zogenaamde kruisingsregels door ProRail begin 2013 en de toenemende druk op het spoor blijkt de praktijk hier nog steeds bijzonder weerbarstig. Als gevolg van een efficiëntere planning echter is het wel gelukt om het aantal geplande ritten te verminderen.

Het bezoeken van verkeersleidingsposten en tijdig contact opnemen met de treindienstleiders is en blijft echter een belangrijk middel om problemen met de uitvoering van de geplande ritten te voorkomen. We zullen deze handelwijze de komende jaren onverkort blijven nastreven.

Daarnaast zijn in 2014 gesprekken gevoerd met onze opdrachtgever met als doel hen zelf de ritten te laten inplannen. We verwachten daarvan (met ingang van 2015, maar vooral vanaf dat jaar) een positief effect op de uiteindelijke "realisatiequota". Nu is echter nog niet in te schatten wat de uiteindelijke ingangsdatum alsmede het effect zal zijn.

De uitstoot bedroeg in 2010, 961,85 ton en in 2014, 673,37 ton. Alle acties hebben dan ook zeker een goed effect gehad.

Voor de komende jaren is de verwachting dat, zei het niet meer zo spectaculair, er nog wel degelijk winst te behalen zal zijn. De gemaakte afspraken met ProRail ten aanzien van de te plannen lengte van de ritten zal mogelijk een, vanuit de optiek van CO2-reductie, negatief effect kunnen hebben. De reductie uiterlijk te behalen in 2017 wordt ingeschat op 2%: 13 ton

Zowel de blijvende aandacht naar de machinisten op hun pro-activiteit in het verminderen van inhaalritten, het in overleg met ProRail over de planningen en het samenspel met de treindienstleiders is een verantwoordelijkheid van manager productie Rien Nederveen, daarin bijgestaan door de clustermanagers.

4.3 Randvoorwaarden en risico's

Bij het vermijden van inhaalritten (inzetten) moet ervoor gewaakt worden dat diensten niet veel langer worden, door het inplannen van extra slagen in een meet-dag of het introduceren van pauzes tijdens de meetritten.

Een duidelijk risico is dat de bezetting van het spoor steeds groter wordt en waardoor de huidige (lager dan baanvaksnelheid) meetsnelheden een grotere impact hebben op het treindienstverkeer. Dit kan eerder leiden tot vertragingen en het niet verkrijgen van de aangevraagde rijwegen.

4.4 Uitgangspunten en projectgrenzen

Uitgangspunt is dat zonder (of slechts met zeer geringe) extra financiële investeringen invulling gegeven kan worden aan de hierboven beschreven oplossingsrichtingen. Deze “investeringen” bestaan voor het overgrote deel aan uren van staffunctionarissen. Daartegenover staat een duidelijk financieel voordeel: aanzienlijk minder kosten voor inkoop diesel.

5 Papier

5.1 Probleemstelling

Papierverbruik verbruikt schaarse middelen (hout) en zorgt voor CO₂-uitstoot door de energie intensieve productiemethodes. De omvang van het papierverbruik binnen Eurailscout is van dermate omvang, dat het verminderen van papierverbruik zeer zinvol is. Mogelijk nog zinvoller is het dat we langs deze weg, dit doel het onze visie op Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen aan alle medewerkers zichtbaar(der) kunnen maken.

5.2 Doelen en oplossingsrichtingen

Eurailscout stelde zich als doel om in 2013 5% minder papier te verbruiken dan in 2011.

Om dit doel te bereiken werden de volgende maatregelen gepland:

- Dubbelzijdig printen; alle printers met de mogelijkheid om dubbelzijdig te printen werden per 1-10-2011 standaard ingesteld op dubbelzijdig printen.
- Digitaliseren draaiboeken; draaiboeken worden gebruikt om aan te geven welke routes er gepland zijn en welke in werkelijkheid gevolgd worden. Het stelt de machinist in staat om vooruit te bellen (waarmee de juiste route wordt gegarandeerd en er minder inhaal ritten nodig zijn, zie ‘inhaalritten vermijden’). De draaiboeken worden nu in ‘hard-copy’ formaat verstrekt. Door de verwerking van de gerealiseerde routes in digitaal PDF formaat wordt een deel van de papierstroom vermeden. Gebleken is echter dat het gebruik van een laptop de machinist af kan leiden van zijn werkzaamheden hetgeen tot gevaarlijke situaties kan leiden. Op de treinen moet dan ook met hard copy gewerkt blijven worden.

De berekening besparing uitstoot door papierreductie was

5% van 1566,5 kg. x de conversiefactor van 1,208 kg¹. = 0,095 ton CO₂

Met de komst van de handhelds voor de ultrasonisten eind 2014 is echter een andere besparingsmogelijkheid voor de komende jaren wel reëel: Waar in het verleden onze ultrasonisten met grote hoeveelheden (A3) papier op pad werden gestuurd kan nu volledig digitaal gewerkt worden. We verwachten dan ook de geplande besparing de komende jaren wel te kunnen realiseren.

5.3 Randvoorwaarden en risico's

Randvoorwaarde is dat het mogelijk moet zijn om ook in bepaalde gevallen afgeweken kan worden van de standaard, maar daar moeten dan specifieke handelingen voor genomen worden.

¹ Bron: Stichting Stimular, CO₂ factoren in de Milieubarometer (26 juni 2011)

Een risico is dat wordt vergeten het dubbelzijdig printen uit te zetten wanneer enkelzijdig afdrucken gewenst zijn. Met als mogelijk gevolg dat nog een keer wordt afgedrukt.

Vooraf voor de Mt-leden ligt hier de taak om te blijven controleren op het toepassen van dubbelzijdige prints: het goede voorbeeld geven en (maar eenmalig) accepteren van enkelzijdige prints van medewerkers als voorbeeld.

6 Oplossen storingen op afstand

6.1 Probleemstelling

De meetsystemen op de treinen dienen betrouwbare informatie op te leveren voor de klant. Storingen tijdens een campagne moeten daarom direct opgelost worden. Afhankelijk van de locatie van de meettrein worden veel kilometers afgelegd om de storingen ter plekke door monteurs te verhelpen.

6.2 Status en –mogelijke- toekomst

Voor de SIM's blijkt het in de praktijk goed mogelijk om softwarestoringen op afstand te kunnen oplossen.

Voor de meettreinen (unicaten en meerdere systeemleveranciers!) blijkt dat in de praktijk aanzienlijk lastiger te zijn. Op dit moment wordt ingeschat dat inrichting van verdere mogelijkheden op de meettreinen te veel tijd en geld zal gaan kosten. Dit ook, omdat we onvoldoende beeld hebben van de aard, omvang en frequentie van de diverse storingen. Met de herinrichting van de organisatie in het voorjaar van 2015 is ook de taak van systeembeheer inclusief het inzicht in de MTBF's nadrukkelijk belegd. Mogelijk geeft detailinformatie t.z.t. voldoende inzicht in meetsystemen waar dit wel mogelijk, haalbaar is.

Om deze reden blijft dit aspect als "reminder" in het reductieplan staan.

7 Bewustwording medewerkers, houding en gedag.

7.1 Probleemstelling

De corebusiness, de hoofdprocessen en dus ook de acties om tot CO2-besparing te komen zijn voor Eurailscout vrij eenduidig:

Minder en/of zuiniger en/of niet rijden met auto's, treinen en idem gebruik van het vliegtuig..

Daarnaast dienen we vanuit ons beleid en ambitie ten aanzien van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen zeker ook onze aandacht te richten op afvalstromen en gebruik van –schadelijke- hulpmiddelen.

Tot op heden zien we dat we slechts een relatief klein gedeelte van onze medewerkers enthousiast maken voor een ons milieubeleid. Indien we dat aandeel en het enthousiasme kunnen vergroten heeft dat twee voordelen:

- Binnen Eurailscout genereren we meer ideeën, meer inzet en meer resultaat
- Daarnaast is er een spin-off mogelijk naar de thuissituatie van elke medewerker. (Gebleken is dat in het duurzaamheidsblog 2014 de input/discussie over “energiebesparing thuis” zeker een topic was)

7.2 Doelen en oplossingsrichtingen

In 2015 en daarna wordt regelmatig, zowel in woord als geschrift, aandacht besteed aan het aspect “Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen”, de taak die Eurailscout zich hierbij stelt, de medewerking die zij daarbij van haar medewerkers verwacht alsmede de mogelijkheden die men in de eigen situatie heeft om energie- en milieubewust te leven..

7.3 Randvoorwaarden en risico's

De informatie moet praktisch, uitdagend (energiebesparing is geld besparen) en niet (te) belerend zijn. Ten aanzien van de Eurailscout doelen en acties mag/moet het nadrukkelijk sturend zijn.

Er dient ruim voldoende tijd en aandacht te worden gegeven aan de “inhoud” alsmede de “aanpak”.

Voor de inhoud van de informatie zal geput worden uit dit reductieplan maar ook uit breder verkregen informatie (vanuit Prorail, Urgenda, U15, collega-bedrijven enz.)

Voor wat betreft de aanpak, de approach zal Eurailscout binnen het U15-netwerk actief deelnemen aan de community gedragsverandering

Vanuit beide speerpunten moet ruim voldoende aandacht en input voor dit programma gewaarborgd kunnen worden.

Het Mt is verantwoordelijk voor het “programma”. (bespreekbaar maken tijdens toolboxen, TWO, in Nieuwsflitsen, op intranet etc.) Han Wendt zal dit coördineren, bewaken.

8 Huidige footprint en concrete ambities

8.1 Huidige footprint

De CO2-footprint van Eurailscout bedroeg in 2014: 1153,27 Ton.

8.2 Emissiereductieprogramma

Maart 2015 heeft het managementteam van Eurailscout besloten tot een aangepast doel: een productie gerelateerde reductie in 2020 van minimaal 12% ten opzichte van 2014

CO2-emissie reductieprogramma Eurailscout

In tabel 8.2 is het reductieprogramma en de ambitie samenvattend weergegeven.

PvA	Scope (conform SKAO)	Organisatie		Plandatum gereed	Ambitie CO ₂ -emissiereductie (2016 - 2017) in %*
		Opdrachtgever	Projectleider		
Mobiliteit	2.2.1. Leaseregeling 2.2.2 Nieuwe werken 2.2.3. Openbaar vervoer	Directeur	CEO – ET CFO – MvM CFO - MvM	31 december 2017	1,04%
Groene stroom / minder stroom	2 (Electricity purchased)		Mt	31 december 2017	--
Inhaalritten vermijden/ efficiënte plannings	2 (Electricity purchased) Inkoop diesel		Productie manager	31 december 2017	1,13%
Papier	3 (paper used)		Mt	31 december 2017	-**
Oplossen storingen op afstand	1 (Business car travel)		Mt	n.t.b.	--
Bewustwording mw's	1, 2 en3		Mt	31 december 2017	onbekend

Totaal

2,17%

*: Als percentage van de CO₂-footprint van 2014

** : Vallen niet onder de CO₂-footprint van Eurailscout, dus is er geen percentage te geven.