

Scope 3 CO₂-prestatieladder



Eurailscout
Inspection & Analysis B.V.

Scope 3 CO₂-prestatieladder

Eurailscout
Inspection & Analysis B.V.

Rapportage

Dossier: 2016A41

Openbare versie

Januari 2016

Tot stand gekomen in samenwerking met J. Vroonhof van Vroonhof Milieu Advies
(www.vroonhof-milieu-advies.nl)

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	2
1.1	Doel van dit document	2
1.2	Eisen 4.A, 5.A, 4.B.1 en 5.B.1 van de CO ₂ -prestatieladder	2
2	SCOPE 3 ANALYSE (4.A.1 & 5.A.1)	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Waardeketen van Eurailscout	4
2.3	Inkoopstromen 2016	4
2.4	Belangrijkste ketenpartners Eurailscout in 2016	6
2.5	Raming van de CO ₂ -emissie scope 3	7
2.6	De meest materiële scope 3 emissies en keuze uit te voeren ketenanalyse	8
3	KETENANALYSE (4.A.1 & 4.A.3 & 4.B.1)	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Beschrijving keten	10
3.3	Ketenpartners	11
3.4	CO ₂ -emissie van de keten	11
3.5	Reductie doelstellingen (4.B.1)	12
4	KWALITEITSMANAGEMENT PLAN (4.A.2)	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Kwaliteitsmanagement plan van Eurailscout	13
5	AUTONOME MAATREGELEN (5.A.2 & 5.A.3 & 5.B.1)	15
5.1	Inleiding	15
5.2	Analyse autonome maatregelen voor reductie scope 3 CO ₂ -emissies	15
5.3	Strategieën en specifieke scope 3 gegevens van ketenpartners	17
5.4	Reductie doelen voor de scope 3 emissies (eis 5.B.1)	17
	BIJLAGE 1 RAMING CO ₂ -EMISSIONS	18

1 INLEIDING

1.1 Doel van dit document

Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent een wijze van ondernemen waarbij niet alleen wordt gekeken naar het bedrijfsresultaat, maar ook naar de factoren mens en omgeving. De essentie van het MVO-beleid van Eurailscout is dat elke medewerker en leverancier bij beslissingen een zorgvuldige afweging maakt tussen mens, bedrijf en omgeving. Eurailscout ziet deelname aan de CO₂-Prestatieladder als een uitstekend middel om haar beleid ten aanzien van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen ten aanzien van het aspect "omgeving" te concretiseren. Eurailscout streeft er dan ook naar om op het hoogste niveau, niveau 5, van de CO₂-Prestatieladder gecertificeerd te blijven.

Op 10 juni 2015 is het Handboek CO₂-Prestatieladder versie 3.0 verschenen. Ten opzichte van de eerdere versie zijn enkele eisen enigszins aangepast. Omdat Eurailscout in 2017 wil voldoen aan die aangepaste eisen, zodat zij gecertificeerd kan blijven voor niveau 5, is in 2016 gestart met het traject om aan de eisen te voldoen.

Dit rapport bevat de notities aangaande de eisen 4.A, 5.A en 4.B.1 en 5.B.1 van de CO₂-Prestatieladder.

1.2 Eisen 4.A, 5.A, 4.B.1 en 5.B.1 van de CO₂-prestatieladder

De eisen uit de CO₂-Prestatieladder 4A en 4.B.1 zijn:

4.A.1 Het bedrijf heeft aantoonbaar inzicht in de meest materiële emissies uit scope 3, en kan uit deze scope 3 emissies één analyse van de GHG-genererende (keten van) activiteiten voorleggen. Omdat Eurailscout volgens de definities van de CO₂-Prestatieladder wordt gezien als een klein bedrijf is slechts één ketenanalyse vereist.

4.A.2 Het bedrijf beschikt over een kwaliteitsmanagementsplan voor de inventaris.

4.A.3 De ketenanalyse uit 4.A.1 is professioneel ondersteund of becommentarieerd door een terzake bekwaam erkend en onafhankelijk kennisinstituut.

4.B.1 Het bedrijf heeft voor de keten waarvoor een ketenanalyse is opgesteld, reductiedoelstellingen geformuleerd.

De eisen uit de CO₂-Prestatieladder 5A en 5.B.1 zijn:

5.A.1 Het bedrijf heeft inzicht in de materiële scope 3 emissies van het bedrijf en de meest relevante partijen in de keten die daarbij betrokken zijn.

5.A.2 Het bedrijf beschikt over een portefeuille-brede, onderbouwde analyse van mogelijkheden van het bedrijf om de materiële scope 3 emissies te beïnvloeden. Voor inzicht in mogelijke strategieën om deze materiële emissies te reduceren is Eurailscout als klein bedrijf zijnde, vrijgesteld.

5.A.3 Eurailscout is hiervan vrijgesteld omdat het als klein bedrijf wordt gezien.

5.B.1 Het bedrijf heeft een strategie en reductiedoelstellingen voor de scope 3 emissies beschreven in 5.A.2.

2 SCOPE 3 ANALYSE (4.A.1 & 5.A.1)

2.1 Inleiding

Eurailscout dient voor de scope 3 analyse volgens eis 4.A.1 een rapportage te kunnen overleggen waarin het laat zien dat het zijn materiële scope 3 emissies kwalitatief in kaart heeft gebracht. Het gaat hier om relevante emissies, waarvoor criteria zijn gegeven in het GHG Protocol Scope 3 standard¹. Deze criteria gaan over omvang van de emissies, invloed van het bedrijf op de emissies, risico's voor het bedrijf, emissies die voor de sector van belang zijn en overige. Doel is om op basis van de relatieve omvang te komen tot een rangorde van de meest materiële/relevante scope 3 emissies die samen de grootste (70%-80%) bijdrage geven aan de totale scope 3 emissies van het bedrijf en tegelijkertijd beïnvloedbaar zijn door het bedrijf.

Conform de richtlijnen in de CO₂-Prestatieladder 3.0 (d.d. 18 juni 2015) is de analyse van scope 3 uitgevoerd op basis van een analyse van 15 hoofdcategorieën. De analyse is uitgevoerd voor 2016. Uit deze analyse wordt één van de belangrijkste scope 3 emissies gekozen voor een diepgaandere ketenanalyse.

In eis 5.A.1 wordt een kwantitatieve inschatting gevraagd van de materiële scope 3 emissies die bij eis 4.A.1 kwalitatief zijn bepaald. Het bedrijf weet bij welke partijen in de keten de materiële emissies ontstaan. Initieel kan de kwantitatieve inschatting worden bepaald op basis van inschattingen en kentallen. Deze inschattingen dienen met de tijd echter voor een deel steeds accurater te worden door het gebruik van specifieke emissiegegevens van producten en diensten, die in het kader van de gekozen strategie worden opgevraagd bij de ketenpartners. Aldus wordt het effect van maatregelen in de keten ook zichtbaar. Uitgangspunt bij het maken van inschattingen is de levenscyclus van producten en diensten. Als vuistregel kan worden gehanteerd dat de meest materiële emissies die samen de grootste bijdragen leveren aan de scope 3 emissies, samen 70%-80% van die totale emissies zouden moeten kunnen leveren.

De scope 3 analyse wordt in dit hoofdstuk beschreven aan de hand van de volgende stappen:

- A. Beschrijving van de waardeketen van Eurailscout (zie 2.2).
- B. Selectie van de belangrijkste inkoopstromen van Eurailscout (zie 2.3).
- C. Signalering van de belangrijkste ketenpartners (zie 2.4)
- D. Raming van de CO₂-emissies van de belangrijkste inkoopstromen (zie 2.5).
- E. Selectie van de meest materiële scope 3 emissies en keuze van de uit te voeren ketenanalyse (zie 2.6).

2.2 Waardeketen van Eurailscout

Eurailscout levert het toezicht op de toestand van de railinfrastructuur.

Om de veiligheid in het spoorwegverkeer te kunnen garanderen, is het absoluut noodzakelijk, de toestand van de spoorinfrastructuur accuraat te kennen. Ondergrond, bovenbouw, wissels, spoorstaven en bovenleiding vormen hierbij een totaalcomplex. De inspectie en analyse van deze componenten vormt ook de vereiste voorwaarde voor een op de toestand gebaseerde en preventieve instandhouding. Deze vormen op hun beurt de vereiste voorwaarde voor een duurzame daling van de levenscycluskosten van de componenten van de railinfrastructuur. De nieuwste meetsystemen, moderne meetvoertuigen, tot volle ontwikkeling gekomen processen en een uitstekend kwaliteitsmanagement systeem zijn daarbij de ondersteunende hulpmiddelen voor een team van meer dan honderd medewerkers van Eurailscout.

Eurailscout gebruikt voor haar metingen equipment die vaak speciaal voor haar worden gemaakt. Om de veiligheid van ultrasoon handmetingen te waarborgen wordt veel veiligheidspersoneel ingehuurd. De metingen aan spoorstaven en spoorstaafconstructies vinden plaats verspreid over geheel Nederland op voor het spoor rustige momenten. Dit betekent dat medewerkers van Eurailscout en ingehuurd veiligheidspersoneel door heel Nederland en vooral op nachtelijke werktijden worden ingezet. Zij moeten daardoor altijd met de auto naar de meetlocaties.

2.3 Inkoopstromen 2016

2.3.1 Categorieën

In het GHG protocol worden 15 categorieën voor de scope 3 emissies onderscheiden. Volgens de CO₂-PL dient bij voorkeur bij die indeling te worden aangesloten. De 15 categorieën zijn hieronder opgenomen. Aangegeven is welke categorieën voor Eurailscout relevant zijn.

Categorie 1 betreft alle gekochte goederen en diensten. Deze zijn verdeeld over subcategorieën. Per subcategorie zijn inkoopstromen naar omvang gerangschikt.

Categorie 2 betreft kapitaalgoederen. Het betreft hier gekochte gebouwen, installaties en materieel. Voor Eurailscout betreft het meettreinen en meetapparatuur.

Categorie 3 betreft brandstof en energie gerelateerde activiteiten niet vallend onder scope 1 en 2. Voor Eurailscout is deze categorie niet van toepassing.

Categorie 4 betreft transport en distributie upstream voor levering van goederen en diensten. Transport vindt plaats van meetapparatuur naar de te onderzoeken locaties.

Categorie 5 betreft gegenereerd afval. Voor Eurailscout is dit alleen afval uit het kantoor. Dit is niet beschouwd omdat het niet direct te maken heeft met de primaire activiteiten van Eurailscout.

Categorie 6 betreft het zakentransport. Bij de CO₂-Prestatieladder valt dit onder scope 1.

Categorie 7 is woon-werkverkeer van ingehuurd personeel. Door Eurailscout wordt veel personeel ingehuurd. Het betreft in belangrijke mate veiligheidspersoneel dat op de veiligheid van het spoor moet waken als Eurailscout metingen doet. Tevens betreft het de inhuur van machinisten voor de besturing van de meettreinen. Het ingehuurde personeel moet met de auto naar de meetlocaties rijden. Eurailscout verwacht dat dit een aanzienlijke CO₂-emissie oplevert.

Categorie 8 betreft geleasede assets. Voor Eurailscout gaat het om de lease van meetapparatuur voor de ultrasoon trein.

Categorie 9 transport downstream. Voor Eurailscout is dit niet van toepassing.

Categorie 10 betreft het verwerken van verkochte producten. Voor Eurailscout is dit niet van toepassing.

Categorie 11 betreft het gebruik van in 2015 verkochte producten. Voor Eurailscout is dit niet van toepassing.

Categorie 12 betreft de end-of-life behandeling van in 2015 verkochte producten. Voor Eurailscout is dit niet van toepassing.

Categorie 13 betreft het gebruik door derden van Eurailscout gehuurd materieel. Voor Eurailscout is dit niet van toepassing.

Categorie 14 betreft franchises niet vallend onder scope 1 en 2. Voor Eurailscout is dit niet van toepassing.

Categorie 15 betreft investeringen. Voor Eurailscout is dit niet van toepassing.

De relevante categorieën voor Eurailscout zijn derhalve: 1, 2, 4, 7 en 8.

Voor de scope 3 analyse gaat het uiteindelijk om de CO₂-emissies van de geleverde producten en diensten. De financiële omvang bij de verschillende categorieën is een opstap om te kunnen vaststellen waar de belangrijkste CO₂-emissies in de keten zitten. Immers hoe hoger het inkoopbedrag binnen een categorie des te hoger de CO₂-emissie van die inkoop binnen die categorie naar verwachting is. Om nu niet van alle (enkele duizenden) inkopen de CO₂-emissie te hoeven vaststellen, is alleen van de hoogste inkoopbedragen een CO₂-emissie vastgesteld. Per categorie zal de berekeningswijze van de CO₂-emissie verschillen.

2.3.2 Inkoopstromen Eurailscout 2016

Eurailscout heeft alle bestedingen (debet mutaties) van januari t/m 31 oktober in 2016 in een overzicht opgenomen. De geselecteerde betalingen vertegenwoordigen in totaal 85% van alle betalingen. Er is van uit gegaan dat binnen die 85% ook de belangrijkste scope 3 CO₂-emissies aanwezig zijn.

In tabel 1 op de volgende pagina zijn de belangrijkste inkoopstromen van Eurailscout opgenomen.

Eurailscout boekjaar 2016 1 januari - 31 oktober		
code CO ₂ PL	naam bedrijf	belangrijke leveranciers
1	onderhoud i.o.v. Eurailscout Hotels voor overnachtingen personeel Software Financiële diensten en ICT	Strukton Rail, Sifel Ab OVO Nederland, Strukton Group
2	Meetteinen Meetsystemen	ECS van Vught, Matissa Material Industriel Strukton Rolling Stock, DMA s.r.l, 5 kleinere leveranciers
4	Transport	Transportbedrijf Groenewold VOF
7	Inhuur beveiligingspersoneel inhuur machinisten Inhuur personeel voor diverse taken	Spoor totaal, INRAIL, Struktons Systems, DZ spoorwegveiligheid Machinext diverse personen en bedrijven
8	lease van ultrasone meetapparatuur	Sonimex

Tabel 1 Overzicht bestedingen Eurailscout 1 januari 2016 – 31 oktober 2016

Wat direct opvalt van de bestedingen in categorie 1 is dat het grotendeels niet gaat om de inkoop van goederen maar om de inkoop van diensten, zoals onderhoud en financiële diensten. Een belangrijke inkooppost van goederen is software.

In categorie 2 is het voor Eurailscout noodzakelijke materieel voor het uitvoeren van de metingen opgenomen. Het betreft kapitaalgoederen als meetteinen en meetsystemen. Deze zijn noodzakelijk voor het werk waarvoor Eurailscout is opgericht.

In categorie 4 vallen transporten met diepladers van de SIM-meetunits naar de meetlocaties in verschillende landen.

In categorie 7 valt het inhuur van personeel. Voor Eurailscout is dit een zeer grote post. Immers voor haar werk moet Eurailscout machinisten en beveiligingsbedrijven inhuren, die door geheel Nederland worden ingezet.

In categorie 8 valt de lease van meetapparatuur voor de ultrasoon trein.

2.4 Belangrijkste ketenpartners Eurailscout in 2016

In tabel 1 zijn de tevens de belangrijkste ketenpartners voor Eurailscout in 2016 opgenomen.

- Belangrijke ketenpartners voor onderhoudswerkzaamheden zijn: Strukton Rail en Sifel.
- Voor meetteinen zijn dit ECS van Vught en Matissa Material Industriel; voor meetsystemen DMA en Strukton Rolling Stock.
- Het hele jaar door wordt personeel ingehuurd van beveiligingsbedrijven, waarvan Spoor totaal, Inrail, DZ Spoorwegveiligheid en Strukton Systems de grootste zijn in 2016. Eurailscout is echter per 1 januari 2017 volledig overgestapt naar het gebruik van beveiligingspersoneel via Strukton Systems. De rechtstreekse inhuur van beveiligingspersoneel van andere bedrijven door Eurailscout is dan gestopt.

- Voorts wordt nog ander personeel ingehuurd zoals machinisten van Machinext BV en Strukton Rail Equipment.
- Voor de inhuur van ultrasoon meetapparatuur is de belangrijkste ketenpartner Sonimex.

2.5 Raming van de CO₂-emissie scope 3

In tabel 2 is de CO₂-emissie opgenomen van de producten en diensten van Eurailscout.

Eurailscout boekjaar 2016 1 januari - 31 oktober								
code	CO ₂ -PL	naam bedrijf	Berekening / raming scope 3 CO ₂ -emissie			aandeel in totale CO ₂	CO ₂ -emissie	
1		onderhoud i.o.v. Eurailscout Hotels voor overmachtingen personeel Software Financiële diensten en ICT	Onderhoud heeft veel personeelskosten en kosten van klein materieel: Daardoor is de scope 3 CO ₂ -emissie beperkt. Veel verschillende hotels. Per hotel geringe scope 3 CO ₂ . De CO ₂ -emissie van de ontwikkeling van software wordt gering geacht. Communicatieve en financiële diensten hebben geringe CO ₂ .			<5%	gering	
2		Meettreinen Meetsystemen	Het betreft de aanschaf van meettreinen. De CO ₂ -berekening wordt niet per besteed bedrag per jaar geraamd, maar uit het gegeven dat Euroscout in totaal 8 meettreinen en 5 SIM's operationeel heeft. De meetsystemen en meetinstrumenten worden over 7jaar afgeschreven.				77,9 ton CO ₂ 93,6 ton CO ₂	
					50,4%	171,5 ton CO ₂		
4		Transport		14.500 km/jr	0,115 kg CO ₂ /km	1,7 ton CO ₂		
					0,5%	1,7 ton CO ₂		
7		Inhuur beveiligingspersoneel inhuur machinisten Inhuur personeel voor diverse taken	2.683 inzetten 131 inzetten	200/150 km 200 km	1,11 10 mnd 1,11 10 mnd	584.883 km/jr 29.082 km/jr 151.400 km/jr	0,218 kg CO ₂ /km 0,218 kg CO ₂ /km 0,218 kg CO ₂ /km	127,5 ton CO ₂ 6,3 ton CO ₂ 33,0 ton CO ₂
						49,1%	166,8 ton CO ₂	
8		lease van ultrasone meetapparatuur	geen CO ₂ geraamd					
Totale geraamde CO ₂ -emissie voor 10 maanden							340,0 ton CO ₂	
totale geraamde CO ₂ -emissie voor geheel 2016							408,0 ton CO ₂	

Tabel 2 Raming CO₂-emissie

Van de inkoop vallend onder categorie 1 is geen CO₂-emissie bepaald. Het betreft:

- Onderhoud: het gaat bij onderhoud vooral om personeelskosten en veel klein materieel.
- Hotelovernachtingen: in verband met de metingen overall in Nederland brengt het eigen personeel en het ingehuurde personeel veel overnachtingen in hotels verspreid over Nederland door. Omdat het een grote hoeveelheid verschillende hotels betreft (ca 40) is hiervan geen CO₂-emissie bepaald.
- Aankoop specifieke software voor de meettreinen. De CO₂-emissie van de ontwikkeling van de specifieke software wordt gering geacht.
- Financiële diensten. De CO₂-emissie hiervan is gering.

Categorie 2 Kapitaalgoederen

- Voor raming van de CO₂-emissie van meettreinen is er van uitgegaan dat Eurailscout 8 meettreinen en 5 SIM's operationeel heeft en dat elk jaar daar aanpassingen aan worden gedaan of dat een meettrein wordt vervangen. Eurailscout gaat uit van een afschrijving in 20 jaar. De CO₂-emissie van de productie van de treinen wordt derhalve door 20 gedeeld.

Het gewicht van een meettrein van Eurailscout ligt tussen de 22 en 128 ton. (5 treinen van 22 ton, 2 van 55 ton, 57, 61, 70, 60 en 128 ton). Gemiddeld 55 ton. In 2013 heeft Alstom een ketenanalyse uitgevoerd naar de CO₂-emissie van een standaard diesel locomotief en een hybride locomotief. Die studie geeft aan dat van een diesellocomotief de dieselmotor ongeveer 6,3 ton weegt en de CO₂-emissie van de productie ervan 21,8

ton CO₂ is. De rest van de locomotief weegt dan gemiddeld 48,7 ton en heeft een CO₂-emissie van 134,9 ton CO₂. De CO₂-emissie per trein is vervolgens verdeeld over de 20 afschrijvingsjaren en vermenigvuldigd met het aantal locomotieven (8 stuks). Zie bijlage 1 voor de berekening.

- Voor meetsystemen is de CO₂-emissie lastig te ramen omdat het deels bestaat uit software en deels uit verschillende materialen. Met behulp van de Quick Reference Guide to LCA-data van Vogtländer van dec 2010, is een grove raming gemaakt.

Categorie 4 transport

- De kosten voor transport bedragen gemiddeld €0,15 per ton.km (CBS). De CO₂-emissiefactor voor een vrachtauto > 20 ton is 0,115 kg CO₂/tonkm. (www.CO2emissiefactoren.nl).

Categorie 7 inhuur van personeel

- Woonwerkverkeer ingehuurd personeel:
Eurailscout maakt veelvuldig gebruik van ingeleend personeel. Het woon-werkverkeer van dit ingehuurde personeel wordt tot een scope 3-emissie gerekend. In tabel 2 is de CO₂-emissie van dit woon-werkverkeer geraamd. Omdat op voorhand al duidelijk was dat de inhuur van beveiligingspersoneel een grote scope 3 emissie zou hebben, is al direct een goede raming opgesteld van de CO₂-emissie van die inhuur. Voor de toelichting en berekeningswijze zie hoofdstuk 3.

De gegevens van Eurailscout voor de berekening van de CO₂-emissie zijn voor de periode Van 1 januari 2016 t/m 31 oktober 2016, dus voor 10 maanden. Voor de scope 3 CO₂-emissie voor geheel 2016 is de 10 maanden CO₂-emissie vermenigvuldigd met de factor 12/10. De totale scope 3 CO₂-emissie voor geheel 2016 is aldus geraamd op 408 ton CO₂.

2.6 De meest materiële scope 3 emissies en keuze uit te voeren ketenanalyse

In tabel 3 zijn de meest materiële emissies uit tabel 2 opgenomen.

Cat. CO₂-PL	activiteit	CO₂-emissie in ton 1 jan-31 okt 2016	rangorde
7	Inhuur personeel	166,8	
	waarvan beveiligingspersoneel	127,5	1
	utrasoon project	18,7	4
	waarvan Machinext (machinisten)	6,3	5
	Waarvan GBM Gleissbaum.....	5,7	6
2	Meetsystemen	93,6	2
2	Meettreinen	78	3

Tabel 3 Meest materiële emissies in 2016

Voor keuze van de uit te voeren ketenanalyses zijn de scope 3 emissies beoordeeld aan de hand van criteria uit het Greenhouse Gasprotocol “ Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard” en uit het handboek van de CO₂-Prestatieladder. In tabel 4 is deze beoordeling opgenomen. De CO₂-hoeveelheden uit tabel 3 zijn in tabel 4 met 12/10 vermenigvuldigd om het jaartotaal over 2016 te verkrijgen.

Activiteit/productgroep	ton CO ₂ geheel 2016	Invloed op emissie Eurailscout	Relevant voor sector	Bijdrage aan kennis in NL	Rang-orde
Inhuur beveiligingspersoneel	153	groot	groot	midden	1
Inhuur personeel voor ultrasoon project	22,4	groot	midden	midden	4
Inhuur machinisten van Machinext	7,6	groot	midden	midden	5
Inhuur personeel GBM Gleissbaummechanik B.	6,8	groot	midden	midden	6
Meetsystemen	112	klein	midden	groot	2
Meettreinen	94	midden	midden	midden	3

Tabel 4 Vaststellen rangorde keuze van de uit te voeren ketenanalyse

Inhuur personeel

Eurailscout huurt vanaf 1 januari 2017 voor de werkbeveiliging alleen nog maar personeel van Strukton Systems in. Hierop is door Eurailscout invloed uit te oefenen.

Meetsystemen

Op de ontwikkeling en productie van een meetsysteem heeft Eurailscout geen of vrijwel geen invloed.

Meettreinen

Op het ontwerp en de bouw van een meettrein heeft Eurailscout mogelijk enige invloed. Eurailscout kan vragen naar een meettrein met mogelijk toch een lager gewicht of naar een Hybride trein, zoals Alstom heeft laten onderzoeken. Een belemmerend gegeven voor reductie van de CO₂-emissie van de productie van de treinen is wel dat de treinen een bepaald gewicht moeten hebben om de metingen volgens de richtlijnen uit te kunnen voeren. Misschien dat bij nieuwe meettechnieken het gewicht van de trein niet meer van belang is.

Keuze ketenanalyse

De uit te voeren ketenanalyse is de inhuur van beveiligingspersoneel. Het is de grootste scope 3 emissie en is door Eurailscout te beïnvloeden.

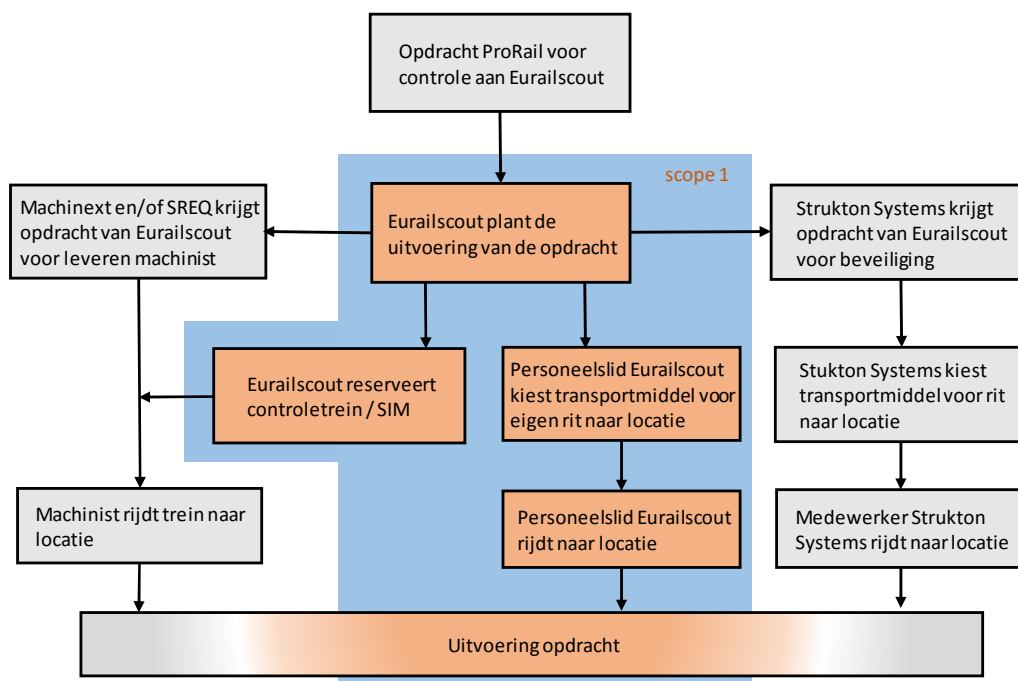
3 KETENANALYSE (4.A.1 & 4.A.3 & 4.B.1)

3.1 Inleiding

De uit te voeren ketenanalyse is onderdeel van eis 4.A.1 van de CO₂-prestatieladder. Omdat Eurailscout volgens de criteria van de CO₂-Prestatieladder kan worden gezien als klein bedrijf, is slechts één ketenanalyse noodzakelijk. In hoofdstuk 2 is de inhuur van beveiligingspersoneel als ketenanalyse uitgekozen. Deze ketenanalyse is in dit hoofdstuk opgenomen. Omdat de ketenanalyse is uitgevoerd door J. Vroonhof van Vroonhof Milieu Advies wordt aan de eis 4.A.3 van de CO₂-PL voor professionele ondersteuning voldaan.

3.2 Beschrijving keten

ProRail heeft met Eurailscout een meer-jaren contract afgesloten voor o.a. het uitvoeren van ultrasoon metingen aan de Nederlandse hoofdspoor infrastructuur van ProRail. De ultrasoon metingen wordt uitgevoerd door de ultrasoon-meettrein én door ultrasonisten. Middels een vastgesteld jaarprogramma worden de metingen uitgevoerd. Door het grote aantal inzetten van meettreinen, worden met regelmaat machinisten ingehuurd bij SREq en Machinext. De meeste ultrasoon trein metingen starten in Amersfoort. Alle ingeleende machinisten komen met hun eigen auto naar Amersfoort.



Figuur 1 Schema opdrachtverlening Eurailscout en inhuur beveiligingspersoneel en machinisten

De railtesters wonen bijna allemaal binnen een straal van 100 km rondom Amersfoort. De meetwerkzaamheden vinden plaats in geheel Nederland waar ProRail hoofdspoor infrastructuur aanwezig is. Om o.a. te voldoen aan wet- en regelgeving, verlof aanvragen en om zieke collega's op te vangen, worden de railtesters landelijk ingezet. De ultrasoon handmetingen kunnen alleen maar worden uitgevoerd op een veilige werkplek. Die veilige werkplek kan alleen gegarandeerd worden als een spoor buiten dienst genomen is door de treindienstleider (dus geen treinverkeer). Om de vereiste beveiligingen in het spoor aan te brengen om deze veilige werkplek te creëren, wordt bij de beveiligingsbedrijven veiligheidspersoneel ingehuurd. Veel meetwerkzaamheden vinden plaats in nachtelijke uren als er weinig treinverkeer is. Tevens vinden ze plaats verspreid over geheel Nederland. Tevens moeten ze enige apparatuur meenemen. Dit betekent dat het beveiligingspersoneel met eigen auto naar de werkplek moeten rijden.

3.3 Ketenpartners

De ketenpartners in 2016 waren: Spoortotaal, Inrail, Strukton Systems Hengelo, DZ Spoorwegveiligheid en Grundmann Infra BV. In de loop van het tweede kwartaal in 2016 is de samenwerking met Grundmann gestopt. Door het management van Eurailscout is besloten dat in 2017 alle veiligheidsdiensten via Strukton Systems uitgevoerd zullen gaan worden. De contracten van de andere leveranciers van beveiligingspersoneel zijn beëindigd.

3.4 CO₂-emissie van de keten

Voor raming van de CO₂-emissie van beveiligingspersoneel wordt uitgegaan van het aantal inzetten per kwartaal. Dit wordt bijgehouden. Voor die inzetten wordt per keer gerekend met een af te leggen afstand van gemiddeld 200 km. Men moet vaak in nachtelijke uren heen en terug met de auto naar een plek ergens in Nederland.

(Opmerking. In tabel 2 in hoofdstuk 2 zijn de inzetten in de eerste drie kwartalen in de tabel vermenigvuldigd met de factor 1,11 om er voor te zorgen dat ook voor de inhuur van dit personeel dezelfde periode wordt gehanteerd voor de berekening van de CO₂-emissie als voor de andere categorieën. Bij die is het 10 maanden.)

Het totaal aantal inzetten over geheel 2016 is berekend op 3525.

Per inzet wordt uitgegaan van een rit van gemiddeld 200 km. De ritten vinden plaats naar allerlei locaties verspreid over Nederland. De ritten vinden vaak plaats op incurante tijden ('s avonds, 's nachts) en de locaties zijn meestal moeilijk bereikbaar met openbaar vervoer. Tevens dient het beveiligingspersoneel enige apparatuur mee te nemen. Dit betekent dat er niet aan te ontkomen is dat het beveiligingspersoneel per auto naar de betreffende locaties gaat.

De CO₂-emissie per km is van de website CO₂-emissiefactoren voor een auto waarvan het type brandstof onbekend is (0,218 kg CO₂/km).

Hiermee wordt de totale CO₂-emissie berekend op 153 ton CO₂.

Deze ketenanalyse is hiermee erg summier, maar een uitgebreide analyse op basis van de gegevens van de ketenpartners uit 2016 was niet mogelijk omdat de samenwerking met deze ketenpartners is stopgezet. Alleen met Strukton Systems wordt verder gegaan. Deze overstap

naar alleen Strukton Systems biedt een goede gelegenheid om met deze afspraken te maken om enerzijds nauwkeuriger gegevens van de CO₂-emissie van de inhuur van beveiligingspersoneel op tafel te krijgen en anderzijds om afspraken te maken voor reductie van de CO₂-emissie.

Omdat de inhuur van beveiligingspersoneel de grootste scope 3 emissie heeft, is speciale aandacht via deze ketenanalyse naar het oordeel van Eurailscout op zijn plaats. In de 1^e helft van 2017 zal een reductieplan met Strukton Systems worden besproken.

3.5 Reductie doelstellingen (4.B.1)

Zoals weergegeven in tabel 5. Wordt jaarlijks gezamenlijk door de werkplekbeveiligingsbedrijven ongeveer 700.000 km gereden om de werkplekken voor de ultrasoon handmetingen in te richten en te beveiligen. De hiervoor gebruikte auto's rijden (zeer waarschijnlijk) allemaal op dieselbrandstof en variëren in modelgrote en motorinhoud. Met de nieuwe opdrachtnemer voor werkplekbeveiliging "Strukton Systems" zullen de onderstaande reductie doelstellingen van de CO₂ –emissie worden besproken. De speerpunten zijn om onnodige lange reisafstanden van het werkplek beveiligingspersoneel te voorkomen.

- Plan zoveel mogelijk de ultrasoon meetpunten bij elkaar in één nacht en één buitendienststelling.
- Plan ingehuurd veiligheidspersoneel zo in, dat de reisafstand tussen woonplaats en meetlocaties zo kort mogelijk is.
- Maak meer gebruik van het grote landelijk netwerk van werkplek beveiligingspersoneel.
- Maak gebruik van de grote landelijke buitendienststellingen van emplacementen en spoortrajecten om ultrasoon metingen uit te voeren. Bij metingen van lange lengtes, plan dat één LWB of LLV bij twee railtesters.
- Maak afspraken met Strukton Systems om gezamenlijk de uitdaging aan te gaan om gefaseerd over te gaan naar (dienst) auto's die rijden op milieuvriendelijke brandstoffen. Zoals (aard)gas, elektrisch of waterstof.
- Evalueer per kwartaal met de Strukton Systems de voortgang op resultaat en haalbaarheid van de bovengenoemde doelstellingen.

In de gesprekken met Strukton Systems zal het reductiepercentage aan de orde komen. Vooralnog wordt uitgegaan van een reductiepercentage van 4% in 2017 ten opzichte van 2016.

4 KWALITEITSMANAGEMENT PLAN (4.A.2)

4.1 Inleiding

Volgens eis 4.A.2 van de CO₂-PL wordt een kwaliteitsmanagement plan vereist om te bereiken dat de emissies op een zo accuraat mogelijke wijze worden gerapporteerd en dat men streeft naar continue verbetering van de data voor het opstellen en uitwerken van de CO₂-emissie-inventaris. De volgende checklist (zie ook GHG-protocol Scope 3 (Appendix C) wordt hiervoor gehanteerd:

1. Stel een emissie-inventaris kwaliteitspersoon aan.
2. Ontwikkel een datakwaliteit management plan.
3. Voer generieke kwaliteitscontroles uit van data op basis van het datakwaliteit management plan.
4. Voer specifieke kwaliteitscontroles uit van data.
5. Review de emissie-inventaris en rapportage.
6. Stel formele feedback processen vast om de dataverzameling, beheer en documentatie te verbeteren.
7. Stel rapportage, documentatie en archiveringsprocedures vast.

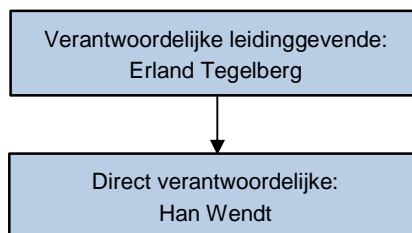
In de volgende paragraaf is deze checklist ingevuld.

4.2 Kwaliteitsmanagement plan van Eurailscout

Per punt van de checklist is het kwaliteit management plan als volgt ingevuld.

1. *Emissie-inventaris kwaliteitspersoon*

Door Eurailscout is Han Wendt aangewezen als direct verantwoordelijke voor de emissie inventaris.



2. *Datakwaliteit management plan*

Met Strukton Systems worden afspraken gemaakt over de levering van de gegevens aan Eurailscout. Per kwartaal worden de vervoersgegevens van het ingehuurd beveiligingspersoneel door Strukton Systems aan Eurailscout gestuurd. Nagegaan wordt of de wijze van levering voldoet aan de gemaakte afspraken.

3. *Generieke kwaliteitscontroles*

Elk half jaar vindt een generieke kwaliteitscontrole van de geleverde gegevens plaats. Dit gebeurt door de financiële afhandeling te vergelijken met de aangeleverde

gegevens. Nagegaan wordt of de reductiedoelstelling van de CO₂-emissie op het goede spoor zit.

4. Specifieke kwaliteitscontroles

Naast een generiek controle vindt elk half jaar een steekproefcontrole plaats door bij een aantal geleverde veiligheidsdiensten specifiek na te gaan welke gegevens daarbij horen en welke reductiedoelstelling bereikt wordt.

5. Review de emissie-inventaris en de rapportage

Op basis van de controles wordt de emissie-inventaris daar waar nodig aangepast en wordt de doelstelling voor reductie bijgesteld.

6. Feedback processen

Met de ketenpartner Strukton Systems, wordt op de momenten waarop dat nodig wordt geacht door Eurailscout, besproken hoe CO₂-reductie verloopt en welke doelstelling voor de komende periode wordt gezet.

7. Procedures voor rapportage, documentatie en archivering

Elk jaar vindt een rapportage plaats met de stand van zaken wat betreft de reductiedoelstelling. Halverwege het jaar wordt een review gemaakt van de behaalde resultaten. Op basis daarvan kan dan desgewenst een bijstelling van de afspraken plaatsvinden. Alles wordt zorgvuldig gedocumenteerd en gearchiveerd.

5 AUTONOME MAATREGELLEN (5.A.2-1 & 5.B.1)

5.1 Inleiding

Volgens eis 5.A.2 van de CO₂-PL dient Eurailscout te beschikken over een portefeuille-brede, onderbouwde analyse van mogelijkheden van het bedrijf om materiële scope 3 emissies te beïnvloeden. Voor eis 5.B.1 gaat het om portefeuille brede reductiedoelstellingen

Voor eis 5.A.2 gaat het om de mogelijkheden voor energiebesparing en CO₂-reductie die het bedrijf door eigen autonome maatregelen in scope 3 kan realiseren, in beeld te brengen. In de handleiding van de CO₂-PL worden als voorbeelden van autonome acties genoemd:

- Inkoop van alternatieven voor concrete producten of inkoop van producten bij andere leveranciers;
- Het maken van bindende afspraken over CO₂-reducties met bestaande leveranciers of klanten;
- Het instellen van concrete targets, voorwaarden of prestatie gebonden beloningen voor leveranties of leveranciers;
- Het verbeteren van concrete eigen producten, diensten, processen of procedures.

5.2 Analyse autonome maatregelen voor reductie scope 3 emissies (5.A.2-1)

Per product/productgroep worden hieronder mogelijke autonome maatregelen genoemd. Daaruit wordt vervolgens een keuze gemaakt van welke daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Cat 1. CO₂-PL: Onderhoudswerkzaamheden in opdracht van Eurailscout.

De belangrijkste ketenpartners hierin zijn: Strukton Rail Equipment, Sifel, Strukton Rail Nederland, GBM Gleisbaummechanik Brandenburg.

- Strukton Rail Equipment/Nederland is gecertificeerd op niveau 5 van de CO₂-PL. Eurailscout vraagt jaarlijks aan Strukton Rail de resultaten van de CO₂-reducties die deze heeft voorgenomen en spreekt deze er op aan indien de voorgenomen doelstellingen niet worden gehaald. Tevens overlegt Eurailscout met Strukton Rail over een scherpere doelstelling voor reductie.
- Sifel is een onderhoudswerkplaats voor de meettreinen in Frankrijk. Eurailscout vraagt Sifel naar het energiegebruik en de CO₂-emissie van de onderhoudswerkplaats en de onderhoudswerkzaamheden. Met Sifel worden reductietargets afgesproken.

Cat 1. CO₂-PL: Hotels

Bij de hotelboekingen maakt Eurailscout gebruik van de website Bookdifferent. Dit is een website waarmee men een hotel kan boeken waarbij men inzicht krijgt in de CO₂-emissie van het hotel.

Cat 1. CO₂-PL: Software

De belangrijkste software leveranciers zijn: Ab Ovo Nederland, Strukton Group Maarssen en Quintiq Products.

- Met Strukton Group Maarssen worden vergelijkbare afspraken gemaakt als hierboven genoemd met Strukton Rail.
- Bij Ab Ovo en andere relevante software leveranciers wordt gevraagd naar het energiegebruik van de gebouwen waar deze gebruik van maken en welke energie reducerende maatregelen ze nemen. Eurailscout spreekt reductietargets met deze af.

Cat. 2 CO₂-PL: Meettreinen

Bij ECS van Vught en Matisa Material Industrial worden de SIM voertuigen en meettreinen die Eurailscout gebruikt, geproduceerd. Bij de bestelling van nieuwe meettreinen zullen de producenten worden gevraagd de CO₂-emissie van de cradle-to-gate productie van de meettrein te bepalen. Tevens zal worden gesproken over de mogelijkheden om het aandrijfsysteem (dieselmotor) te vervangen door een hybride aandrijfsysteem (vergelijk met bijvoorbeeld Alstom). Zoals reeds eerder genoemd is een probleem van het reduceren van de CO₂-emissie van de cradle-to-gate productie van de meettreinen het vereiste gewicht ervan. Het lichter maken van de treinen is dan eigenlijk niet mogelijk. Vervolgens worden targets voor reductie van de CO₂-emissie cradle-to-gate afgesproken.

Cat. 2 CO₂-PL: Meetsystemen

De belangrijkste ketenpartners voor de meetsystemen zijn: Strukton Rolling Stock en DMA, DMA is hiervan verreweg de grootste. Het is een Italiaanse leverancier. Onderdeel van een nieuwe bestelling van een meetsysteem bij DMA zal zijn de CO₂-emissie van de productie van het door deze te leveren meetsysteem. Op basis daarvan zullen met DMA bindende afspraken worden gemaakt over de CO₂-reductie van de in de toekomst te leveren meetsystemen. Gaandeweg in de komende jaren zullen aan de andere leveranciers van meetsystemen ook CO₂-emissiegegevens worden gevraagd en worden gesproken over reductietargets. Dit zal in 2017 wel al worden aangekondigd.

Cat. 4 CO₂-PL: Transport

Met transportbedrijf Groenewold zal worden gesproken over de CO₂-emissie van de in te zetten dieplader bij transporten. In het contract wordt opgenomen dat de in te zetten chauffeurs een cursus zuinig rijden hebben gevolgd en letten op de bandenspanning. De in te zetten dieplader heeft tevens minimaal Euroklasse V.

Cat. 7 CO₂-PL: Inhuur personeel

Voor de maatregelen voor reductie van de CO₂-emissie van inzet van veiligheidspersoneel wordt verwezen naar hoofdstuk 3, paragraaf 3.5.

Met de andere ketenpartners van welke personeel wordt ingehuurd, zullen vergelijkbare afspraken worden gemaakt als met de ketenpartners voor beveiligingspersoneel.

5.3 Strategieën en specifieke scope 3 gegevens van ketenpartners

Voor eis 5.A.2-2 en 5.A.3 is Eurailscout als klein bedrijf vrijgesteld.

5.4 Reductie doelen scope 3

Voor de reductiestrategie van eis 5.B.1 is Eurailscout als klein bedrijf zijnde, vrijgesteld.

De reductiedoelen voor de scope 3 emissies zijn in tabel 5 opgenomen.

Cat. CO ₂ -PL		ketenpartner	Reductietarget per eind jaar
1	Onderhoudswerkzaamheden	Strukton Rail/Nederland	3% 2018
		Sifel	4% 2018
		GBM Gleisbaummechanik	4% 2018
	Hotels		10% 2019
	Software	Strukton Maarssen	3% 2019
		Ab Ovo	4% 2019
Quintiq		4% 2019	
2	Meetteinen	Matissa Material	○
		ECS van Vught	○
	Meetsystemen	DMA	○ x% 2017
		Andere ketenpartners	○ x% 2020
7	Transport	Groenewold	4% 2017
8	Inhuur personeel	Beveiligingspersoneel (zie hfst 3)	4% 2017
		BAM Rail	3% 2017
		Machinext	5% 2018

Tabel 5 Reductietargets scope 3

Daar waar een ○ is opgenomen, betekent het dat in 2017 met de ketenpartners zal worden overlegd. Op voorhand is geen reductiedoelstelling te ramen.

BIJLAGE 1 RAMING CO₂-EMISSIES

Raming CO₂-emissie meettreinen en meetsystemen

Raming CO ₂ -emissie meettrein en meetsysteem					
Eurailscout heeft 3 ultrasone dieseltreinen, 3 UFM dieseltreinen en 2 BRT treinen met elektromotor.					
Voorts heeft Eurailscout 5 SIM's zonder aandrijving.					
De diesel- en elektrotreinen wegen tussen de 50 en 60 ton/stuk. De SIM's wegen 22 ton/stuk.					
De treinen worden in 20 jaar afgeschreven.					
		ton CO ₂ per loc.	ton CO ₂ 8 treinen	afschrijving in x jaar	ton CO ₂ per jaar
De motoren in de meettreinen hebben een gewicht van ca	6,3 ton	21,8	174,4	20	8,7
De trein is hoofdzakelijk van stalen onderdelen	48,7 ton	134,9	1.079,2	20	54,0
De SIM's zijn hoofdzakelijk van stalen onderdelen	22 ton	60,94	304,7	20	15,2
					som 77,9
Geraamde kosten voor een meetsysteem per kg is €4000.					
Vogtlander geeft in "a quick reference guide to LCA data, dec 2010" voor een laptop (van ca 2 kg) een CO ₂ -emissie van 209 kg.					
Dit komt dan zeer grof geraamd, op een CO ₂ -emissie van € 20,0 /kg					
					totaal meetsystemen 93,6

Bronnen:

- MRPI voor hot rolled coil van januari 2013 geeft de volgende CO₂-emissies: staalproductie 2,59 kg CO₂/kg, transport 0,02 kg CO₂/kg, recycling -1,66 kg CO₂/kg.
 - Alstom: produceren van de onderdelen 1,82 kg CO₂/kg
- Totale CO₂-emissie: 2,59+0,02+1,82 – 1,66 = 2,77 kg CO₂/kg

Berekening CO₂-emissie ingehuurd personeel machinisten en overige

Machinisten van Machinext

Voor de raming van de CO₂-emissie van de inhuur van machinisten van Machinext is dezelfde berekeningswijze gevolgd als voor beveiligingspersoneel (zie hoofdstuk 3). Het aantal inzetten in de eerste 3 kwartalen van 2016 was 131.

Overige

Onderscheid is voorts gemaakt tussen ingehuurd personeel dat vooral van uit hun eigen kantoorplek een dienst verricht en personeel dat op locatie wordt ingezet.