

CO₂ energiemanagement programma

2010

Verebus Engineering BV

Postbus 1045
2280 CA Rijswijk

Visseringlaan 19c
2288 ER Rijswijk

telefoon (070) 352 8200
telefax (070) 352 8205

© Verebus Engineering
Rijswijk, 2010

Versie beheer

Versie historie

Versie	Datum	Status	Auteur	Commentaar
0.1	27 juni 2010	Concept	L.Schel	Eerste opzet
1.0	5 juli 2010	Definitief	L.Schel	
2.0	15 juli 2010	Definitief	L.Schel	Voor akkoord getekend

Getekend voor akkoord,

Ir. C.M Aling
Directeur

Inhoudsopgave

Versie beheer	2
1. Inleiding	4
1.1 Inleiding en doel	4
1.2 Afbakening	4
1.3 Kwaliteit	5
1.4 Informatie, besturing en communicatie	5
1.5 Leeswijzer	5
2. Schoner en kleiner leasewagenpark	6
2.1 Probleemstelling	6
2.2 Doelen en oplossingsrichting	6
2.3 Randvoorwaarden en risico's	6
2.4 Uitgangspunten en beperkingen	7
3. Duurzame energie	8
3.1 Probleemstelling	8
3.2 Doelen en oplossingsrichting	8
3.3 Randvoorwaarden en risico's	8
3.4 Uitgangspunten en beperkingen	8
4. Papierreductie	9
4.1 Probleemstelling	9
4.2 Doelen en oplossingsrichting	9
4.3 Randvoorwaarden en risico's	9
4.4 Uitgangspunten en beperkingen	9
5. Huidige footprint en ambities	10
5.1 Huidige footprint	10
5.2 CO ₂ compensatie	10
5.3 Emissiereductieprogramma	11
Colofon	12

1. Inleiding

1.1 Inleiding en doel

Verebus wil verantwoord en duurzaam ondernemen. In 2009 is een start gemaakt met de inventarisatie van de eigen CO₂ uitstoot. Hiervoor heeft Verebus een aantal aannames gedaan, waardoor de berekende CO₂ uitstoot over 2009 waarschijnlijk hoger ligt dan het in werkelijkheid zal zijn. Voor het lopende jaar en daarop volgende jaren is het doel om het aantal aannames tot nul te reduceren en de methodiek te verfijnen, waarmee een nauwkeuriger beeld zal ontstaan van de CO₂ uitstoot.

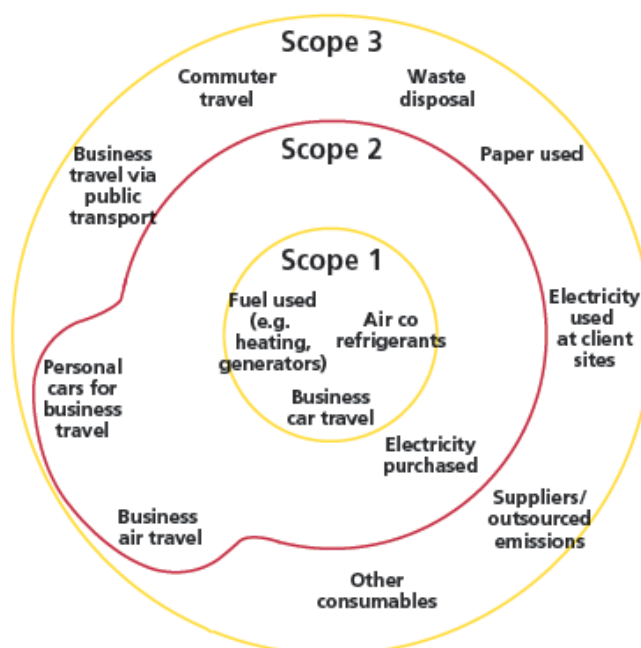
De directie van Verebus ondersteunt het belang om de CO₂ uitstoot te reduceren en heeft hiertoe de volgende beleidsdoelen vastgesteld:

1. Terugdringen van de CO₂ uitstoot van leaseauto's.
2. Beperken van de CO₂ emissie als gevolg van huisvesting.
3. Beperken van de CO₂ emissie van (re)productiefaciliteiten.

De kwantitatieve doelstelling van Verebus zal zich voor 2010 voornamelijk richten op het terugdringen van de CO₂ uitstoot door de leaseauto's. Verebus streeft ernaar om 2% (3,38 ton CO₂) minder uit te stoten dan in 2009. Daarnaast richt Verebus zich op een verdere groei naar minimaal 16 ton CO₂ gecompenseerde uitstoot in 2010.

1.2 Afbakening

Als basis wordt de berekende CO₂ uitstoot over 2009 genomen voor de scopes 1 en 2 conform de indeling van ProRail (zie onderstaande figuur). Verebus neemt ook al een deel mee van scope 3 (papierverbruik).



1.3 Kwaliteit

Verebus is voornemens om het NEN-EN-ISO 9001:2008 (certificaat 37670-2008-AQ-NLD-RvA rev.1)) gecertificeerde kwaliteitsmanagementsysteem waar nodig en mogelijk aanpassen om de kwaliteit en de uitvoering van de processen voor het energiereductieprogramma te borgen. Daarnaast wordt de kwaliteit geborgd door de projectmatige aanpak en competenties van de betrokkenen.

1.4 Informatie, besturing en communicatie

Elk beleidsdoel wordt binnen Verebus vertaald naar een project. De projectplannen worden ter besluitvorming voorgelegd aan de interne opdrachtgever (directie). De projecten vallen onder de verantwoordelijkheid van de manager projecten RIE, die op basis van de projectplannen mandaat heeft om binnen Verebus de benodigde acties uit te zetten en een beroep te doen op eventueel benodigde middelen.

De resultaten, documenten, voortgang en eventuele afwijkingen van de projecten worden periodiek in het Verebus management team overleg (onder voorzitterschap van de algemeen directeur) gerapporteerd.

Op detailniveau wordt mondeling gecommuniceerd met de manager projecten RIE (projectleider), adviseur VGM en opdrachtgever.

De resultaten van dit reductieprogramma worden gepubliceerd volgens het communicatieplan¹.

1.5 Leeswijzer

Elk beleidsdoel wordt binnen Verebus vertaald naar een project. Ieder project wordt in een eigen hoofdstuk toegelicht, waarbij telkens eerst kort de probleemstelling wordt omschreven. Daarna volgen de concrete doelen en oplossingsrichtingen, de randvoorwaarden en risico's, en de uitgangspunten en beperkingen. Dit programma wordt afgesloten met een samenvattend hoofdstuk waar de totale potentiële CO₂-emissiereductie overzichtelijk wordt gepresenteerd, inclusief de route om dit te bereiken en een tijdschema.

¹ I00032 - CO2 energiemangement programma 2010, v0.1 (concept), 27 juni 2010

2. Schoner en kleiner leasewagenpark

2.1 Probleemstelling

Het overgrote deel van de CO₂ uitstoot, 45%, komt bij Verebus voor rekening van de leaserijder. Met reductie van het brandstofgebruik lijkt ook de meeste winst te behalen.

2.2 Doelen en oplossingsrichting

De kwantitatieve beleidsdoelstelling van Verebus voor 2010 is beperkt tot het terugdringen van de CO₂ uitstoot door de leaseauto's. Verebus streeft ernaar om 2% (3,38 ton CO₂) minder uit te stoten dan het wagenpark in 2009 deed. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele uitbreiding van het wagenpark als gevolg van nieuwe medewerkers. In 2011 zal dit aspect wel worden meegenomen in de doelstelling.

In 2010 worden onder meer de volgende maatregelen benoemd om de doelstellingen te realiseren:

- Thuiswerken faciliteren voor relevante functies, waardoor het aantal autokilometers zal verminderen.
- Het gebruik van de video conferencing faciliteiten verder bevorderen om het aantal reiskilometers tussen de vestigingen in Rijswijk en Utrecht te beperken.
- Nieuwe leaseauto's worden alleen nog maar via het Greenlease® concept (maximaal C-label) ingezet.
- Alle nieuwe leaserijders volgen de cursus ¹Het Nieuwe Rijden², waarbij algemeen wordt aangenomen dat het gemiddelde brandstofverbruik met circa 10% afneemt.
- Onderzoek doen naar de mogelijkheden om minder milieubelastende vervoerswijzen (zoals openbaar vervoer) te stimuleren.
- De leasewagenregeling wordt per juli 2010 versoepeld, waarbij de brandstof voor buitenlandse reiskilometers niet langer worden vergoed. Dit kan een positief effect hebben op de CO₂ uitstoot aangezien de benodigde brandstof voor dit deel van het privé-gebruik niet langer wordt meegeteld en er mogelijk ook minder buitenlandse kilometers worden gemaakt. De omvang van dit effect zal nader moeten worden bekeken.

2.3 Randvoorwaarden en risico's

De huidige leasecontracten kunnen een risico vormen. Verebus moet ervoor waken aflopende leasecontracten niet automatisch te verlengen.

Er zal een poging gedaan moeten worden om de effecten van Het Nieuwe Rijden meetbaar te maken, bijvoorbeeld door het brandstofverbruik per kilometer van de auto's in 2010 en 2011 te vergelijken met die van 2009. Het zal erg lastig zijn de precieze effecten van deze maatregel op de CO₂ uitstoot in kaart te brengen, omdat er ook nog andere effecten zijn.

Ook kan worden gedacht aan een actieve toets ten opzichte van het normverbruik voor de leasewagen en de berijder daarmee te benaderen. Met als doel om het rijgedrag en het brandstofverbruik te beïnvloeden. De wijze van registratie en monitoring zal hierop moeten worden aangepast.

² Zie: <http://www.hetnieuwerijden.nl/over-het-nieuwe-rijden/>

2.4 Uitgangspunten en beperkingen

Er moet rekening worden gehouden met een beperkte mogelijkheid om tussentijds het leasewagenpark te wijzigen. Dit heeft te maken met de looptijd van individuele leasecontracten, met reeds geplande extra inzet van leasewagen als gevolg van personeelsgroei, en met arbeidsvoorwaardelijke beperkingen (zoals het contractueel vastgelegde recht op een leasewagen).

Een aantrekkelijk alternatief voor de leasewagen kan hierin wellicht meer soelaas bieden.

3. Duurzame energie

3.1 Probleemstelling

Het gasverbruik voor verwarming van gebouwen omvat 10% van de totale CO₂ uitstoot. Elektriciteit draagt nog geen 2% bij aan de uitstoot.

Verebus heeft weinig invloed op de leverancierskeuze voor zowel de gas- als elektriciteitsleverantie voor de verwarming van het huidige gehuurde gedeelte van het kantoorpand in Rijswijk. De verbruikskosten worden door de verhuurder doorbelast op basis van een berekend aandeel in de kosten van het volledige pand. Verebus is in 2009 voor 8,10% van het totaal aangeslagen.

3.2 Doelen en oplossingsrichting

Verebus heeft zich nog geen kwantitatieve doelstelling opgelegd voor het verminderen van de CO₂ uitstoot als gevolg van huisvesting. Binnen de huidige versleuteling van verbruikskosten door de verhuurder zijn de mogelijkheden beperkt of afwezig. Wel zal - mogelijk binnen een huurdercollectief - worden nagegaan wat de mogelijkheden zijn om rekening te houden met de duurzaamheid van de leverantie. Dit geldt uiteraard ook voor de elektriciteitsleverancier, hoewel dit een minimale invloed zal hebben op de totale CO₂ uitstoot.

Overigens is Verebus actief op zoek naar een ander kantoorpand ter vervanging van de vestiging Rijswijk. Aan de makelaar zijn voorwaarden meegegeven met betrekking tot de duurzaamheid c.q. EPC label van het aan te bieden pand. Daarnaast zal bij de locatiekeuze de woon-werkmodaliteit zwaar meewegen, waarbij het van strategisch belang wordt geacht dat personeel per fiets of te voet (al dan niet in combinatie met openbaar vervoer) van thuis naar het werk kan reizen. Indien Verebus besluit zich in 2011 elders te vestigen, dan zullen concrete maatregelen voor CO₂ reductie voor het nieuwe pand worden bekeken.

3.3 Randvoorwaarden en risico's

Zie 3.2.

3.4 Uitgangspunten en beperkingen

Zie 3.2.

4. Papierreductie

4.1 Probleemstelling

Het papierverbruik draagt voor 4% bij aan de CO₂ uitstoot. Hoewel dit een gering aandeel is in het totaal, lijken er voldoende mogelijkheden te zijn om tot een wezenlijke besparing te komen. Het effect van de mogelijkheden op de totale CO₂ uitstoot zal echter minimaal blijven.

4.2 Doelen en oplossingsrichting

Verebus heeft voor 2010 nog geen concrete doelen gesteld om het papierverbruik te reduceren. Een afname van het papierverbruik met 3% moet mogelijk zijn. De volgende maatregelen worden in 2010 uitgewerkt:

- Printerinstellingen bij PC's en printers worden standaard bepaald op dubbelzijdig, zwart/wit afdrucken.
- Bevorderen dat alle documentatie wordt ingescand en vervolgens digitaal wordt opgeslagen.
- Bewustzijn vergroten van medewerkers en relaties dat niet alle email, regelgeving, teksten etc. die digitaal voorhanden zijn, ook geprint moeten worden. Dit gebeurt onder andere door onderaan alle mail standaard de volgende zin toe te voegen: 🖨️ **Denk alstublieft aan het milieu voordat u deze email uitprint!**
- Onderzoek (laten) doen naar de mogelijkheid om disclaimers onderaan emailcorrespondentie in non-printable tekst te laten afdrucken.
- Onderzoek (laten) doen naar optimalisatie van de (re)productiefaciliteiten (bijvoorbeeld door inzet van multifunctionals) waarbij de totale CO₂ uitstoot kan worden beperkt.
- Gerecycled papier gebruiken als printerpapier.
- Efficiënter gebruik van diverse groot formaat papierrollen voor het plotten van technische tekeningen. In de praktijk blijkt dat in veel gevallen de geplotte tekening leidt tot zelfs 50% snijverlies. Het teveel aan papier verdwijnt vervolgens in de afvalbak voor papier. In 2010 moet het mogelijk zijn hier een besparing op te bereiken van 10%.

4.3 Randvoorwaarden en risico's

Een groot deel van het papiergebruik heeft een directe relatie met de werkgerelateerde productie en is daarom conjunctuurgevoelig.

Voor de eenvoud is aangenomen dat papier met name gebruikt wordt om te printen en dat zwart-wit-printen beter voor het milieu is dan printen in kleur. Voor deze reductiedoelstelling maakt de vorm van printen in feite niet uit, omdat gekeken wordt naar de inkoop van papier en de achterliggende productie.

4.4 Uitgangspunten en beperkingen

De papierinkoop van 2010 zal vergeleken worden met die van 2009. Enige conjunctuurgevoeligheid van deze maatregel is niet uitgesloten. In de evaluatie kan daarom ook gekeken worden naar de verandering in relatieve papierinkoop, bijvoorbeeld per fte.

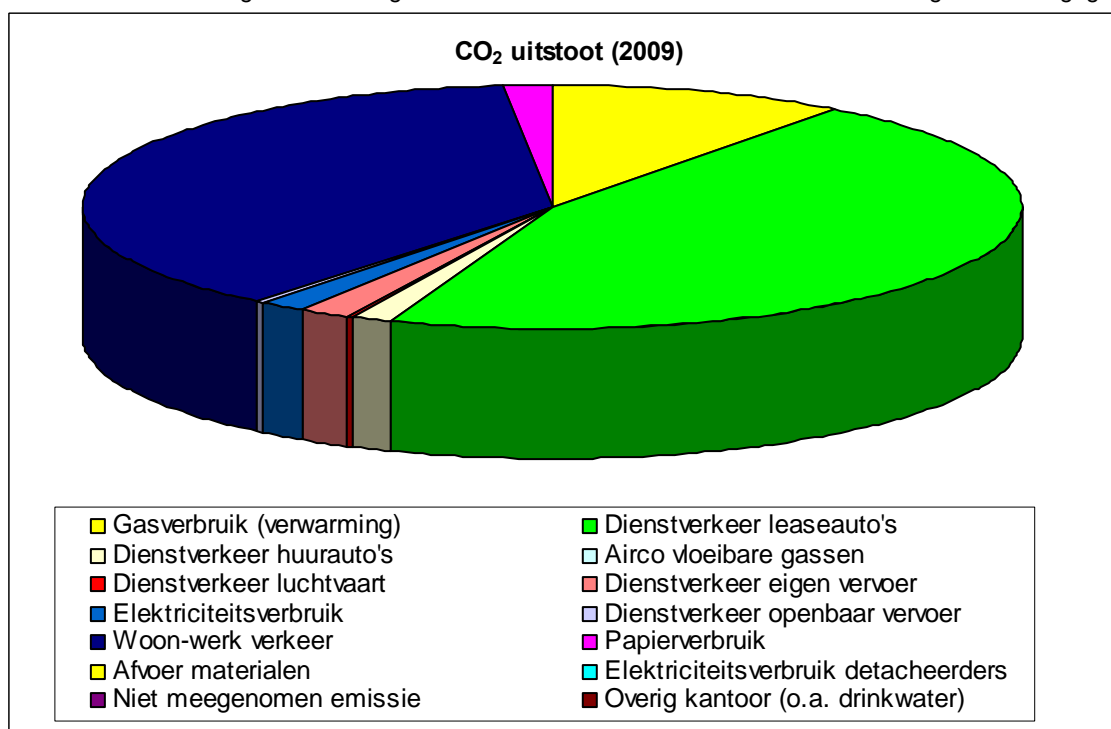
5. Huidige footprint en ambities

5.1 Huidige footprint

De CO₂ uitstoot over 2009 bedroeg 374,93 ton CO₂ (3,53 ton CO₂ per FTE). Onderscheiden naar de scope van de emissie-uitstoot ontstaat het volgende beeld:

1. Scope 1: 56,94% (213,47 ton CO₂)
2. Scope 2: 3,57% (13,39 ton CO₂)
3. Scope 3: 39,49% (148,07 ton CO₂)

Een verdere detaillering van verdeling van de uitstoot over 2009 wordt in onderstaande grafiek weergegeven.



De volgende categorieën zijn verantwoordelijk voor het merendeel van de uitstoot (in totaal 92%):

1. dienstverkeer leaseauto's (scope 1 business car travel) (45%).
2. woon-werkverkeer (scope 3 commuter travel) (37%).
3. gasverbruik voor verwarming van gebouwen (scope 1 fuel used) (10%).

5.2 CO₂ compensatie

Hoewel het geen deel uitmaakt van de CO₂ prestatieladder compenseert Verebus een deel van zijn CO₂ uitstoot met het zogenoemde Greenlease® concept van Terberg Leasing. Dit concept combineert groen rijden met kostenbesparing. Auto's geleased onder dit concept hebben uitsluitend een A-, B- of C-label. De CO₂ emissie van

deze auto's wordt volledig gecompenseerd via de Climate Neutral Group³. In 2008 bedroeg de gecompenseerde hoeveelheid CO₂ 8,683 ton CO₂. In 2009 is dit al opgelopen naar 13,121 ton 2010.

Verebus richt zich op een verdere groei naar minimaal 16 ton CO₂ gecompenseerde uitstoot in 2010.

5.3 Emissiereductieprogramma

Het programma richt zich vooralsnog op 2010, omdat de wijze van registreren nog zal worden aangepast en verfijnd. Het doel is om alle aannames te vervangen door feitelijke gegevens. Bovendien is onzeker dat Verebus in 2011 op dezelfde locatie zal zijn gehuisvest in Rijswijk. Eind 2010 zal worden heroverwogen of het emissiereductieprogramma moet worden opgesteld voor een langere periode. In de besluitvorming wordt op dat moment ook verbreding naar scope 3 (woon-werkverkeer) meegenomen.

De meeste genoemde projecten worden/zijn in 2010 opgestart. Begin 2011 vindt een evaluatie plaats.

Uit onderstaande tabel blijkt dat de totale ambitie voor 2010 enigszins beperkt is. Verebus houdt er rekening mee dat 2010 een aanloopjaar zal zijn, waarin gedurende het jaar verbeteringen kunnen worden bereikt. Het uiteindelijke effect zal hierdoor slechts voor een deel van het jaar optreden. Daarnaast is rekening gehouden met lopende zaken en een gezonde groei in activiteiten met haar partners.

Project	Scope (conform GHG-protocol)	Plandatum gereed	Ambitie reductie CO ₂ uitstoot in %* (ton CO ₂)
Schoner en kleiner leasewagenpark	1 (Business car travel)	1 maart 2011	0,90% (3,38)**
Duurzame energie	1 (Fuel used) 2 (Electricity urchased)	15 december 2010	0% (0) ***
Papierreductie	3 (Paper used)	1 maart 2011	0,05% (0,18)***
Totale ambitie 2010			0,95% (3,56)

* = Als percentage van de totale CO₂ footprint van 2009.

** = In 2010 zal de methode van registreren worden verfijnd (onder meer met vervaltermijn leasecontract, en met inachtneming van kilometers) en aannames zoveel als mogelijk worden voorkomen (onder meer uitstoot specifiek per type auto, aftrek voor privé-gebruik). Reductie komt overeen met 2,00% ten opzichte van de uitstoot door leasewagenpark in 2009.

*** = Geen doelstelling i.v.m. nagenoeg ontbreken van mogelijkheden om de mate van duurzaamheid te kunnen beïnvloeden.

**** = Efficiëntie groot formaat papierrollen 10% t.o.v. 2009. Reductie komt overeen met 3,24% ten opzichte van de uitstoot door papierverbruik in 2009

³ Via de Climate Neutral Group ondersteunt Greenlease overal ter wereld duurzame energie- en bosprojecten. Op transparante wijze, met de reële verbruikscijfers als uitgangspunt. Zo draagt elke bestuurder met elke tankbeurt bij aan terugdringing van schadelijke klimaateffecten en rijdt kostenefficiënt én CO₂-neutraal.

Colofon

Opdrachtgever **Verebus Engineering BV**

Uitgave Verebus Engineering B.V.

Railinfra Engineering
Visseringlaan 19c
Postbus 1045
2280 CA Rijswijk

Telefoon 070 - 352 82 00

Telefax 070 - 352 82 05

Auteur(s) L. Schel

Projectnaam CO2 prestatieladder

Projectnummer I00032