



# Duurzaam Spoor

**ProRail**

---



# Inhoud

**Voorwoord** 3

**Duurzaam Spoor** 4

**Duurzaam reizen**

Energie besparen 5

Duurzame energie 6

CO<sub>2</sub> 7

Grondstoffen en materialen 8

**Duurzaam leven**

Geluid en trillingen 9

Ruimtelijke kwaliteit 10

Natuur 11

Milieu thema's 12

Sociale Duurzaamheid 13

**Duurzaam werken**

Marktbenadering 14

Duurzaam werken 15

**Infographic Duurzaam Spoor** 16

**Disclaimer**

De informatie in deze folder is met uiterste zorg samengesteld. Toch kan het zijn dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. Wij sluiten dan ook elke aansprakelijkheid uit als gevolg van de eventueel onjuiste weergave van informatie. Foto omslag: Steef Ardesch

**Uitgave**

ProRail  
Oktober 2016  
[www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

# Voorwoord

Een duurzaam spoor is niet iets wat we vandaag even regelen. Maar het is ook niet iets waar 'straks' pas aan hoeven te beginnen. Voor ProRail betekent bijdragen aan een duurzame wereld iedere dag concrete maatregelen uitvoeren die onze doelen voor de lange termijn dichterbij brengen.

Ons bedrijf biedt daartoe kansen en mogelijkheden te over. Dat blijkt uit de stappen die we al hebben gezet. ProRail behaalt goede resultaten bij het verbeteren van energie-efficiëntie, energieopwekking, CO<sub>2</sub>-reductie, natuurbeheer en verduurzaming van railinfrastructuur en stations. In het bijzonder wil ik de door ons ontwikkelde CO<sub>2</sub>-Prestatieladder noemen. Die zet aannemers, leveranciers en niet in de laatste plaats onszelf aan tot wezenlijk betere duurzaamheidsprestaties.

We zijn dus beslist op de goede weg. Maar we kunnen tegelijkertijd nog grote stappen maken. Op het gebied van energie- en grondstoffengebruik, verdere reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot, verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de natuur rond het spoor. En niet te vergeten op het gebied van sociale duurzaamheid: aandacht voor het welzijn van bewoners langs het spoor (denk aan geluid en trillingen) en voor het welzijn van de mensen die werken bij ProRail of bij bedrijven die aan ProRail verbonden zijn.

Dit Meerjarenplan Duurzaamheid kijkt vooruit naar 2030. Als ik nu probeer vanuit 2030 terug te blikken op de resultaten die we dan hebben geboekt, dan zie ik dat we veel energie-efficiënter zijn en ons energiegebruik opwekken via ons eigen areaal. ProRail heeft het grootste zonnedak van Nederland, dankzij de panelen op de daken van onze stations. Schermen langs het spoor weren spoorgeluid en wekken tegelijkertijd energie op. Bermafval gebruiken we

voor het maken van biogas, perrontegels of bureaubladen. En dankzij slim hergebruik en goed onderhoud leggen we minimaal beslag op grondstoffen bij de aanleg van sporen en de bouw van stations. Dit alles bij elkaar zorgt ervoor dat ProRail in 2030 CO<sub>2</sub>-neutraal is.

Op regionale lijnen hebben we in 2030 vooruitgang geboekt door elektrificatie of door gebruik te maken van treinen die rijden op biobrandstoffen. Dankzij verhoging van de spanning op de bovenleiding van 1.500 Volt naar 3.000 Volt kunnen treinen sneller optrekken en vervoerders meer energie terugwinnen.

In 2030 zijn onze spoorbermen niet alleen de groene zijkanen van het spoor, ze vormen de habitat van (bijzondere) planten en dieren. Het bermbeheer is ecologisch, zodat bijen en andere insecten er hun voedsel kunnen halen. Daar waar het spoor natuurgebieden doorsnijdt, hebben we ecoducten en andere faunapassages aangelegd. Overlast van geluid en trillingen zijn beperkt tot een minimum. Samen met gemeenten en andere stakeholders hebben we ervoor gezorgd dat het spoor en de stations zorgvuldig en mooi zijn ontworpen en passen in de omgeving.

We zijn al daadwerkelijk aan de slag, maar onze ambities reiken verder. Samen met onze partners gaan we een duurzaam spoor verder vormgeven.

Pier Eringa  
CEO ProRail



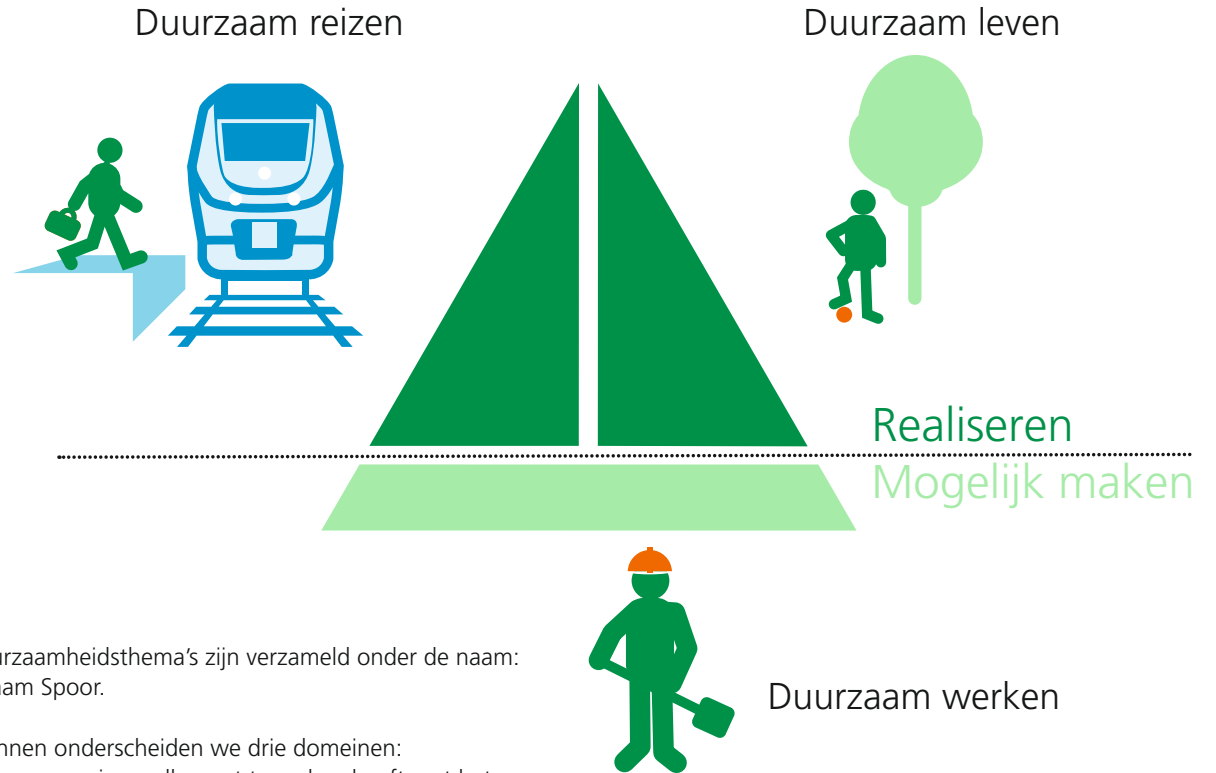
# Duurzaam Spoor

Het spoor is één van de duurzaamste vormen van vervoer. Naast fietsen en lopen is er geen manier van transport die zo energiezuinig is en zo weinig CO<sub>2</sub> uitstoot. Ook neemt het spoor relatief weinig ruimte in en reizen mensen met de trein eenvoudig naar het centrum van onze steden.

Onze samenleving verandert. Er wonen steeds meer mensen in Nederland en dan vooral in de steden. Ook het klimaat verandert merkbaar, de natuur staat zwaarder onder druk, grondstoffen worden schaarser en tegelijkertijd verwachten mensen steeds vaker dat (lokale) problemen zoals geluidsoverlast worden opgelost.

De komende jaren gaan we voortvarend verder met de verduurzaming van het spoor. We willen dat duurzaamheid een vanzelfsprekend onderdeel wordt van al onze bedrijfsprocessen. Dat doen we niet alleen, maar samen met andere partijen in de sector: vervoerders, overheden, leveranciers, aannemers en ingenieursbureaus. Uiteraard voldoen we aan de wet- en regelgeving en rapporteren we open over de voortgang.

ProRail heeft een aantal thema's tot speerpunten bestempeld: energie, grondstoffen, CO<sub>2</sub>, geluid & trillingen, ruimtelijke kwaliteit, natuur en sociale duurzaamheid. Op deze terreinen willen we in de periode tot 2030 een flinke vooruitgang boeken.



De duurzaamheidsthema's zijn verzameld onder de naam: Duurzaam Spoor.

Hier binnen onderscheiden we drie domeinen:

- Duurzaam reizen: alles wat te maken heeft met het gebruik van energie en grondstoffen voor het spoor. Kortom, wat is de CO<sub>2</sub>-voetafdruk van het spoor en dus van reizen met de trein.
- Duurzaam leven: alles wat effect heeft op de omgeving (omwonenden, flora, fauna) en werknemers van spoorbedrijven.
- Duurzaam werken: hoe zorgen we dat we samen met onze opdrachtgevers en -nemers deze doelen bereiken en hoe rapporteren we hierover?



## Energie besparen

In 2015 gebruikten wij 1.350 Terajoule aan zogenoemde primaire energie. Dat is de energie die wordt opgewekt 'aan de bron'. (Die is altijd hoger dan de uiteindelijk verbruikte energie, omdat er tussen bron en gebruiker energie verloren gaat). Ter vergelijking: een gemiddeld Nederlands gezin verbruikt per jaar 72 Gigajoule. Het verbruik van ProRail in 2015 staat dus gelijk aan het verbruik van ongeveer 19.000 huishoudens.

### Energie besparen

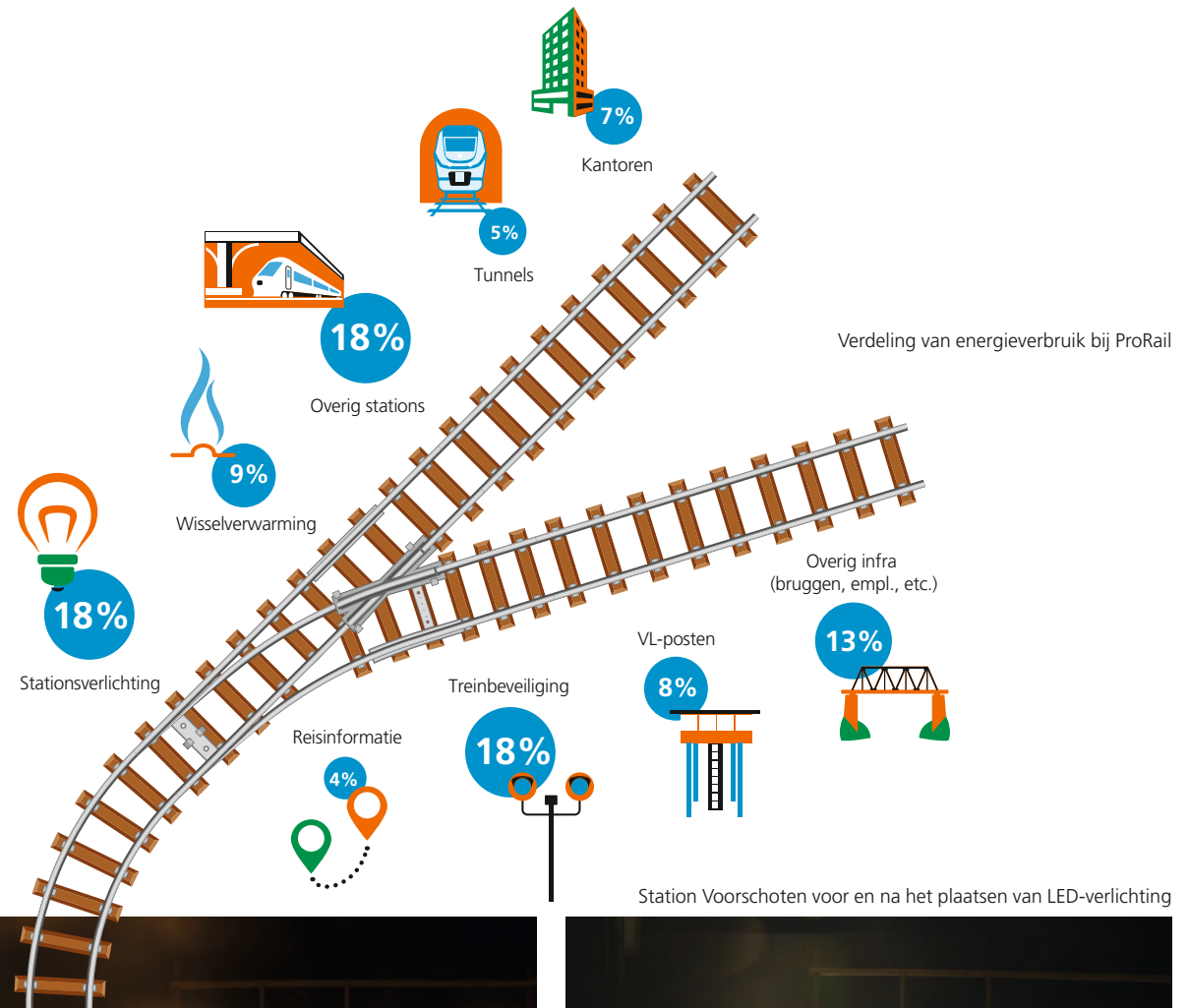
We verbeteren onze energie-efficiency met 30% in 2030 ten opzichte van 2015 (2% per jaar). Daarnaast willen we naar een energie-neutrale bedrijfsvoering.

Om dit te bereiken gaan we de komende jaren onder andere led-verlichting uitrollen op emplacementen en stations.

Op veel perrons brengen we een slim systeem aan dat de verlichting dimt als er geen reizigers zijn.

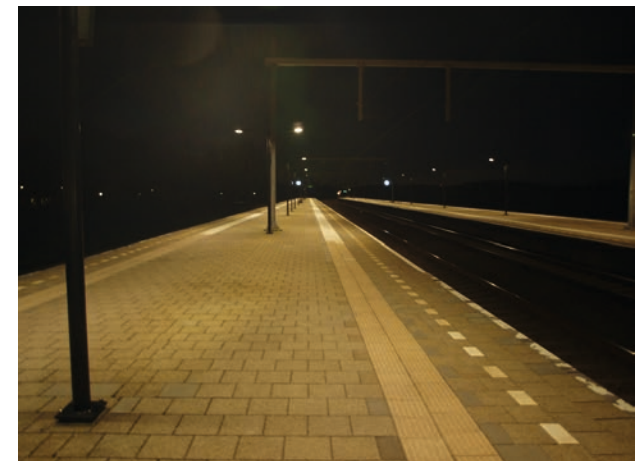
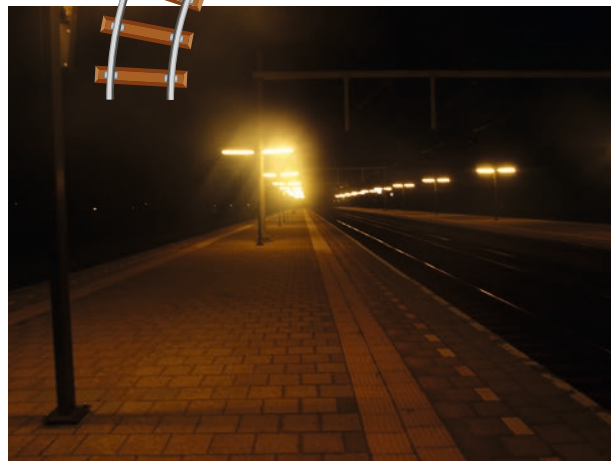
Ook nemen we in de keten maatregelen die leiden tot minder energieverbruik door treinen, bijvoorbeeld door de de applicatie *Trein op de Lijn* die onder andere machinisten ondersteunt bij energie zuinig rijden.

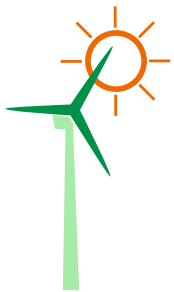
Om de doelen te realiseren zijn ook andere, grootschalige maatregelen noodzakelijk zoals overgaan van gasgestookte wisselverwarming naar elektrische, en een beter beheer van aansluitingen en verbruik. Alles bij elkaar een hele uitdaging. De kans op succes wordt groter als we samen met onze opdrachtnemers explicieter inzetten op energiebesparing.



Verdeling van energieverbruik bij ProRail

Station Voorschoten voor en na het plaatsen van LED-verlichting





## Duurzame energie

### Zelf elektriciteit opwekken

Op het gebied van duurzame elektriciteit kopen we nu vrijwel alleen nog maar groene stroom in en wekken we nu zelf circa 0,4 mln. kWh op via zonnepanelen op stations. Op steeds meer stations plaatsen we panelen, waardoor ook de opbrengst elk jaar toeneemt. We gaan onderzoeken of het mogelijk is ook zonnepanelen op geluidsschermen en op onze eigen kantoorpanden te plaatsen.

We bieden ook ruimte aan andere partijen om te investeren op onze assets.

### Groen gas

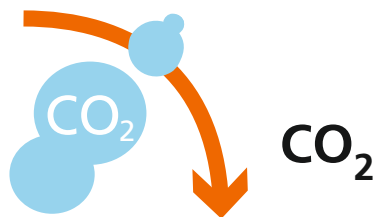
Voor wat betreft het gasverbruik van ProRail werken we aan een gehele vergroening die eind 2020 gerealiseerd moet zijn. Ook de overgang van gasverbruik naar elektriciteit moet volgens een strakke planning verlopen om onze CO<sub>2</sub>-besparingsdoelen te kunnen realiseren.

In 2030 moet onze energie volledig afkomstig zijn van duurzame bronnen en ons elektriciteitsverbruik volledig opgewekt via onze eigen assets.

Zonnepanelen op station Rotterdam



Windmolens in de Noordoostpolder



We 'vergroenen' het energiedeel van onze CO<sub>2</sub>-voetafdruk. Daarbij verschuift ook de verhouding tussen de onderdelen die bepalend zijn. Zo krijgt ons materiaalgebruik daarin een steeds groter aandeel.

Maar niet alleen het CO<sub>2</sub>-effect speelt een rol. Bij afval en grondstoffen moeten we ook rekening houden met de aspecten zoals de afnemende beschikbaarheid van bepaalde grondstoffen, bijvoorbeeld koper dat nu gebruikt wordt in kabels van seinen en wissels. Maar ook zaken als emissies naar lucht en bodem en verlaging van de life cycle costs.

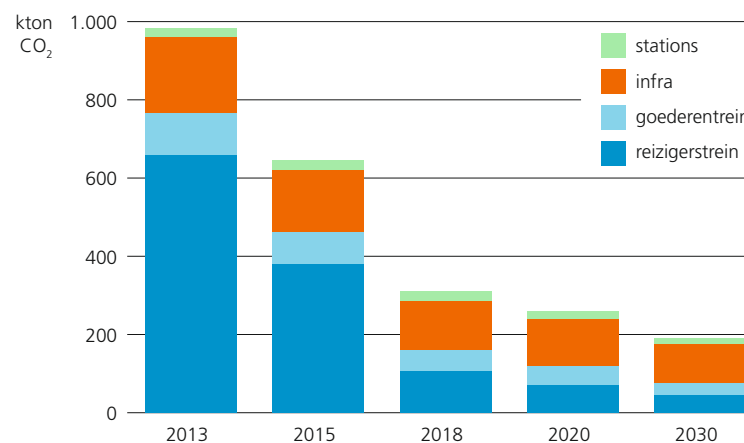
### Ambitie 2030

In 2030 wil ProRail CO<sub>2</sub>-neutraal zijn wat betreft het eigen energiegebruik. Waar het vooral op aan komt, is de CO<sub>2</sub>-emissies van de verbranding van – duurzaam geproduceerd – gas te reduceren tot nul. Of die op een of andere manier op een correcte en acceptabele wijze te compenseren.

Door vermindering van de emissie van broeikasgassen, beperkt ProRail de impact van klimaatverandering. ProRail heeft dan ook zowel de 'CO<sub>2</sub>-visie 2050' van de Nederlandse spoorsector ondertekend (2015), als de 'Railway Climate Responsibility Pledge' van de UIC (2015). Beide hebben vergelijkbare doelstellingen: Volledige CO<sub>2</sub>-neutrale voetafdruk spoorsector (emissie energie, materialen) in 2050.

Het stationsgebouw in Barneveld-Noord is gebouwd met voormalige zeecontainers

## Verschuiving CO<sub>2</sub> aandeel spoormaterialen





## Grondstoffen en materialen

Voor de infrastructuur die ProRail beheert, is heel veel materiaal nodig: voor de aanleg van spoorbanen, de bouw van stations en voor regulier onderhoud. Bij het ontwerp en de productie daarvan, wordt nu mondjesmaat rekening gehouden met diverse duurzaamheidsaspecten. Denk aan bronuitputting, milieubelasting en afvalverwerking en hergebruik. Ook op dit gebied moeten we onze verantwoordelijkheid nemen.

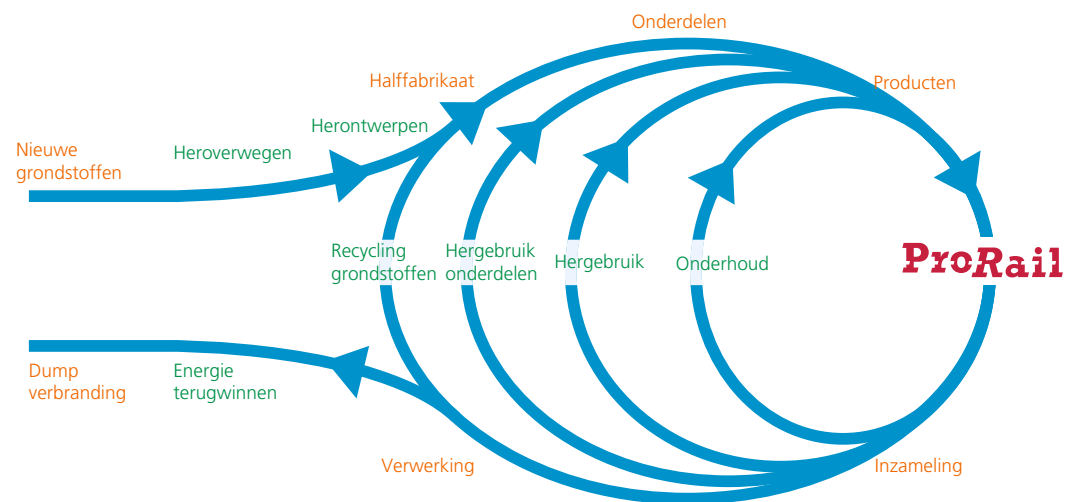
### Circulaire economie

De figuur hiernaast laat de verschillende vormen van hergebruik zien. Hoe kleiner de cirkel, des te kleiner de verloren waarde. Het begint met optimaal onderhoud. Dat is waar ProRail van huis uit altijd al veel aandacht aan heeft gegeven. Een duurzaam materiaalbeleid valt of staat met onderdelen die zo lang mogelijk meegaan.



Hergebruik materialen in Den Bosch

### De circulaire economie vertaald naar ProRail



### Hergebruik afval en zuinig met materiaal

We hergebruiken ons afval, gaan zuinig met materialen om en stimuleren de ontwikkeling van duurzamere alternatieven. Het percentage materialen waarmee we niets anders meer kunnen dan verbranden of storten, is in 2030 nog maar 5% maximaal. Ook komt ten minste 10% van de materialen na demontage weer ter beschikking voor hergebruik. We werken volgens de methode van cradle-to-cradle. En houden ook bij het ontwerpen van onderdelen al rekening met hergebruik. Bij de inzet van DuboCalc en de CO<sub>2</sub>-prestatieladder gaan we sterker sturen op doelen.



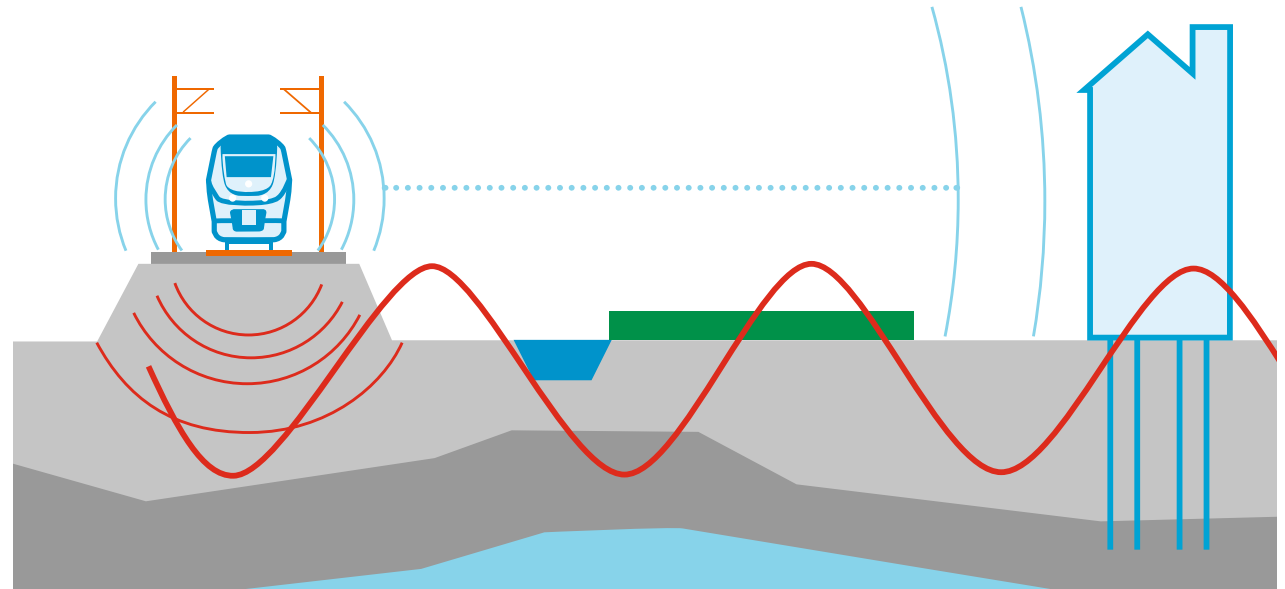


## Geluid en trillingen

ProRail treft waar mogelijk maatregelen om de omgeving van het spoor te beschermen tegen geluid- en trillinghinder. Bij geluidhinder zijn wettelijke normen de leidraad. Dergelijke wetten zijn er niet voor trillingen, maar richtlijnen bestaan in bepaalde gevallen wel. ProRail neemt de wet- en regelgeving in acht bij wijzigingen aan het spoor en we zijn er verantwoordelijk voor dat voorschriften in omgevingsvergunningen worden nageleefd. We zetten onze expertise in om geluid- en trillinghinder te voorkomen of te verminderen. Hierbij kijken we altijd of dit doelmatig is. Daarnaast vinden we transparante communicatie en een goede afhandeling van vragen en klachten een belangrijk aandachtspunt.



### Het ontstaan van geluid en trillingen door het rijden van treinen



#### Geluid

Geluidsoverlast veroorzaakt door treinverkeer kan verschillende oorzaken hebben: een voorbijrazende trein, piepende wielen of gebonk over een wissel. Ook kunnen bouwwerkzaamheden, slijpen van de rails, overwegbellen, activiteiten op emplacementen en omroepinstallaties zorgen voor overlast. ProRail werkt continu aan verbeteringen om deze oorzaken aan te pakken. Bijvoorbeeld een overwegbel die zich aanpast aan het geluidsniveau van de omgeving, onderzoek naar Wiel-Rail-conditionering, waarbij een smeerinstallatie op de trein het zogenaamde 'booggeluid' (piepen) vermindert.

#### Trillingen

Trillingen door spoorvervoer ontstaan door een combinatie van factoren: de trein zelf, de rails, de bodemsoort en het type gebouw waar de trilling voelbaar is. Ook bij bouwwerkzaamheden kunnen trillingen ontstaan. De aanpak van trillinghinder is complex en vereist maatwerk, ook omdat effecten van maatregelen soms lastig te voorspellen zijn. ProRail werkt hard aan verbeteringen. Zo doen we onderzoek naar de relatie tussen de diverse factoren zoals hierboven genoemd en het ontstaan van trillingen en onderzoeken we nieuwe maatregelen, zoals de Under Sleeper Pads (USP's), die (overdracht van) trillingen kunnen verminderen.



## Ruimtelijke kwaliteit

Met ruimtelijke kwaliteit bedoelen we omgevingen of bouwwerken, die voldoen aan alles waarvoor ze zijn bedoeld. Die bovendien robuust, duurzaam en aangenaam zijn, en aantrekkelijk om te zien. Ze hebben, zoals we dat noemen, een hoge gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Ze zijn optimaal geschikt voor maatschappelijke belangen op het gebied van economie, ecologie, cultuur en sociale verhoudingen.

### Uitgangspunten ruimtelijke kwaliteit

Locaties of bouwwerken met een hoge ruimtelijke kwaliteit zijn een gekoesterd onderdeel van de omgeving, vaak met een sterke identiteit en zeer duurzaam; ze staan er doorgaans lang. Gaat het om de ruimtelijke kwaliteit van spoor- en stationsgebieden, dan geven we daarbij de volgende onderdelen van belevingswaarde extra aandacht:

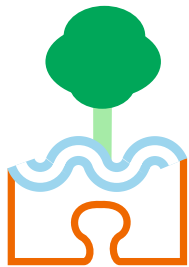
- Cultureel erfgoed
- Architectonische kwaliteit van bouwwerk
- Stedenbouwkundige kwaliteit
- Kwaliteit van Natuur en Landschap



Rotterdam Centraal, voorbeeld van integrale ruimtelijke kwaliteit

Seinwezen Haarlem, dit pand is duurzaam verbouwd door een externe partij en is nu een werk- en vergaderlocatie

De komende jaren maakt ProRail in samenwerking met gemeentes en andere belanghebbenden zich sterk voor de verbetering van deze ruimtelijke kwaliteit in de stations- en spooromgeving. Waar we kunnen, stimuleren we duurzaam en integraal ontwerpen, vitale aantrekkelijke stations, hergebruik van gebouwen en behoud van erfgoed.



## Natuur

ProRail beheert ruim 3.200 hectare spoorberm en is daarmee één van de grootste terreinbeheerders in Nederland. Naast de verantwoordelijkheid om de aanwezige soorten in stand te houden, biedt dit ook kansen om de natuurwaarden te versterken.

### Spoorbermen

Spoorbermen (en sloten) spelen hierbij een belangrijke rol als leefgebied, maar ook als *verbindend* element tussen natuurgebieden. We gaan onderzoeken hoe we het beheer van de bermen kunnen afstemmen op de natuurwaarden.

### Verbinden van natuurgebieden en kleine faunavoorzieningen

Het spoor doorsnijdt en versnipperd natuurgebieden. Sinds 2004 is ProRail betrokken bij het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Als onderdeel daarvan leggen we faunavoorzieningen aan voor circa 80 knelpunten met het spoor. We nemen ook kleine maatregelen zoals het plaatsen van bijenhôtels, reptielenbulten en vleermuisverblijven.



Ecoduct bij Nunspeet

### Samenwerking met andere partijen

ProRail neemt deel aan de Green Deal Infranatuur een landelijk initiatief om de biodiversiteit van de *infranatuur* te bevorderen. Voorstellen voor natuurbehoud – en ontwikkelplannen van derden, overheden of maatschappelijke organisaties wegen we duidelijk af, waarbij we kansrijke projecten willen uitvoeren.

### Ambitie 2030

In 2030 is natuur een integraal onderdeel van het onderhoud en beheer en de totstandkoming van projecten. We voelen ons verantwoordelijk voor de biodiversiteit en willen natuurwaarden behouden en waar mogelijk versterken. Dit doen we in samenspraak met de omgeving.



## Milieu thema's

Milieu omvat naast thema's als energie, grondstoffen en afval, CO<sub>2</sub>, geluid of trillingen, ook zaken als bodem, water, lucht en licht. Uitgangspunt bij deze thema's is dat we voldoen aan de wet en waar mogelijk wat extra's doen.

### Bodemkwaliteit

Het spoor bestaat meer dan 150 jaar. Dit heeft op diverse plaatsen geleid tot bodemverontreiniging. De afgelopen 25 jaar zijn er op veel plaatsen al saneringen uitgevoerd. ProRail zorgt ervoor dat de resterende locaties voor 2030 zijn gesaneerd, volgens de wettelijke eisen. Ook neemt ProRail alle nodige maatregelen om nieuwe verontreinigingen te voorkomen. Daarnaast streven we ernaar dat grond zoveel mogelijk wordt hergebruikt.



Uitvoeren bodemsanering (foto Lex Broere)

### Water

Voor een duurzame en veilige leefomgeving in Nederland, moeten we op een verstandige en klimaatbestendige wijze omgaan met water. We beperken de overlast van zware neerslag en eventuele gevolgen. We richten op ons vier terreinen: waterveiligheid, -overlast, -kwaliteit en -tekort. We voldoen aan de wet- en regelgeving op dit gebied en verzilveren kansen die zich in projecten of onderhoud voordoen.



### Licht

Duisternis behoort, als schaduw van de dag, tot de 'oerkwaliteit' van de leefomgeving. Licht is belangrijk voor de veiligheid, maar kunstlicht kan ook leiden tot hinder voor omwonenden, verstoring van de natuur en horizonvervuiling. ProRail voert een 'nee-tenzij'-beleid bij spoorverlichting in natuurgebieden.

Op perrons en emplacementen wordt LED-verlichting geplaatst die minder lichtspreading en daardoor ook minder overlast voor de omgeving geeft.





## Sociale duurzaamheid

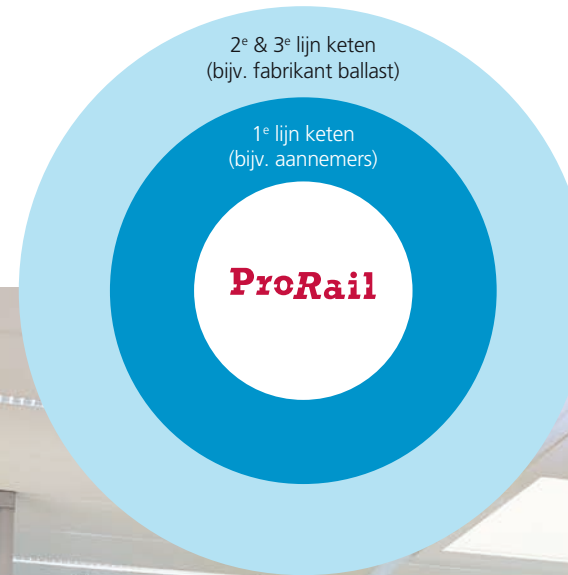
Aandacht voor energie, leefbaarheid en hergebruik is belangrijk. Maar ProRail wil ook de 'menschkant' van duurzaamheid benadrukken; de sociale duurzaamheid. Daarbij gaat het zowel om het welzijn van mensen die werken in bedrijven die aan ons verbonden zijn, als om de ProRail-medewerkers zelf.

### Invloed van ProRail

ProRail heeft een eerste verantwoordelijkheid voor de eigen medewerkers. Ook kan ProRail via aanbestedingen invloed uitoefenen op opdrachtnemers (de eerstelijns keten), zoals aannemers, schoonmaakdiensten en groenbeheer. Tot slot is er de tweede- en derdelijns keten. Hierbij kan ProRail invloed uitoefenen op arbeidsomstandigheden verderop in de keten, zoals bij onderaannemers en leveranciers van de aannemers. Dit kan zich zelfs uitstrekken tot mijnen of fabrieken buiten Europa, waar mensen producten voor ons maken.

### Kansen creëren

Wij zijn nu bezig met de uitvoering van de participatiewet en bieden kansen aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Dit doen we niet alleen vanuit wetgeving, maar vooral vanuit een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Ook kan ProRail zorgen voor meer diversiteit van werknemers en faciliteren in het duurzaam inzetbaar blijven van haar werknemers, door aandacht voor bijvoorbeeld gezondheid en persoonlijke ontwikkeling. Vanuit het ProRail Loopbaancentrum worden verschillende interventies geboden die daaraan kunnen bijdragen. Een mooi voorbeeld zijn onder andere de werkervaringsplekken die kijkjes in de keuken over de grenzen van de eigen bedrijfseenheid bevorderen.



Invloed ProRail in de keten in het kader van sociale duurzaamheid



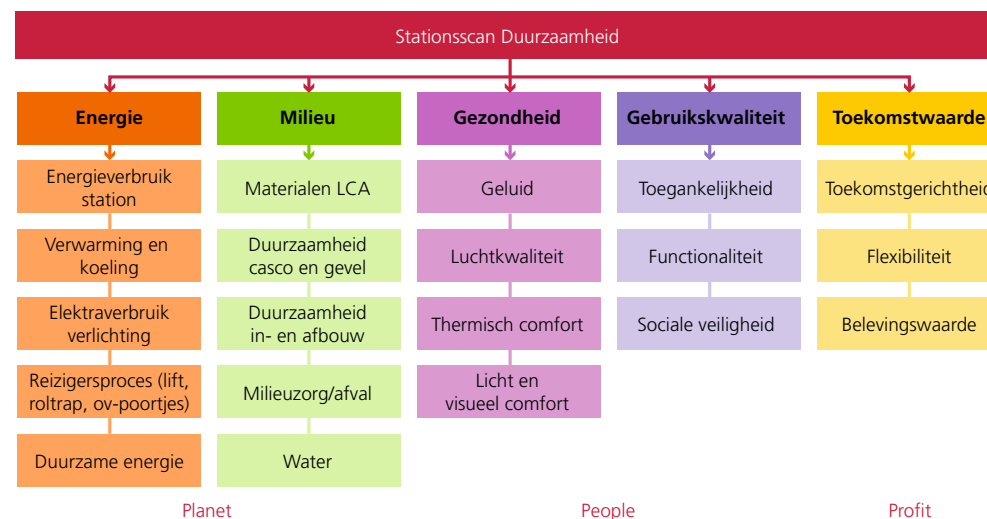


## Marktbenadering

Om onze ambities te verwezenlijken, maken we gebruik van diensten en producten van marktpartijen. We dagen bedrijven uit om met duurzamere oplossingen te komen die kosteneffectief zijn. Wijzelf zullen bij de inkoop aangeven welke concrete doelen we willen bereiken. Daarnaast bieden we leveranciers de nodige ruimte door zoveel mogelijk functioneel te specificeren. Ook hebben andere stakeholders (zoals overheden, vervoerders, omwonenden) de rol ons steeds scherp houden.

### Duurzaam inkopen

Bij de inkoop stimuleren en belonen we opdrachtnemers die een bijdrage leveren om onze ambities te bereiken. Hiervoor gebruiken we verschillende inkoopinstrumenten die initiatiefrijke bedrijven meer kans geven op werk bij de gunningen. We gaan actiever inspelen op duurzame maatregelen die opdrachtnemers daadwerkelijk in projecten nemen, en marktrijpe, duurzame innovaties waar zij mee komen meer kansen geven. We werken daarbij samen met marktpartijen en universiteiten om de meest kansrijke verbetergebieden in een vroeg stadium in beeld te brengen en zullen ook zelf onderzoek naar nieuwe technieken, ideeën en oplossingen bevorderen. Het begin is er al, zoals de Aanpak Duurzaam GWW. Onderdelen daarvan zijn DuboCalc, de CO<sub>2</sub> prestatieladder en de Stationsscan duurzaamheid. Daar waar deze instrumenten niet toereikend zijn, zullen we ook op andere manieren de markt uitdagen om met goede oplossingen te komen. Ook zullen we minimum criteria van materialen en producten opnemen in onze specificaties, en tegelijkertijd deze zo functioneel mogelijk maken, zodat er ruimte is om te innoveren. Om de effecten van dit soort stimulering vast te houden zullen we minimum duurzaamheidsvereisten van materialen en producten hanteren en gaandeweg aanscherpen.



Verkeersleidingspost Utrecht, in gebruik sinds 2015. De losse inrichting en vloerbedekking is circulair ingekocht



## Duurzaam werken

### Green Deal Duurzaam GWW

In 2030 is duurzaamheid een vanzelfsprekend onderdeel ons dagelijks werk. In al ons (project)werk werken we duurzaam volgens de Aanpak Duurzaam GWW. ProRail heeft samen met een groot aantal partijen uit de Grond- Weg en Waterbouw sector een Green Deal afgesloten en afspraken gemaakt om de Aanpak Duurzaam GWW toe te passen in projecten en in te voeren binnen de rest van de organisatie.

### De aanpak

De kern van de Aanpak Duurzaam GWW is dat er afspraken worden gemaakt om binnen de gehele sector één systematische werkwijze toe te passen en een uniform instrumentarium te hanteren voor de verduurzaming van werkzaamheden. Dit betekent dat duurzaamheid zo vroeg mogelijk en integraal wordt meegenomen, de duurzaamheidsambities van ProRail worden vertaald naar projecten en de focus ligt op thema's met de meeste duurzaamheids-winst. Ook wordt er innovatiegericht aanbesteed, gegund op duurzaamheid en maken we gebruik van een gezamenlijk instrumentarium.

### Samenwerken

We zorgen er voor dat duurzaamheid een integraal onderdeel wordt van alle relevante processen en projecten en business as usual wordt. Dit kunnen we niet alleen; maar doen we samen met onze stakeholders en leveranciers. Door het toepassen van de Green Deal duurzaam GWW spreken we dezelfde taal. Daarnaast biedt het samenwerkingsverband mogelijkheden om praktijkervaringen te delen, van elkaar te leren en gezamenlijk te werken aan duurzame oplossingen en innovaties.



# Duurzaam spoor

