



Samenvatting Energiebeoordeling (CO₂-footprint) januari t/m juni 2025

Document nummer: DMSERS-374892927-223

Datum: 18 september 2025

Versie: 1.0

Opgesteld door: M.E. Pardijs

Verificatie en validatie

Auteur	Verificatie	Verificatie	Validatie
Naam: M. Pardijs	Naam: E. de Bree	Naam: M. Dompeling	Naam: F. van Veldhuijzen
 Digitaal ondertekend door Marc Pardijs Datum: 2025.09.18 13:48:29 +02'00'			
Functie: QHSE-manager	Functie: COO	Functie: Interim CFO	Functie: CEO
Datum: 18-09-2025	Datum:	Datum:	Datum:

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Doelstellingen	4
2.1. Het klimaatbeleid	4
2.2. Doelstellingen 2030	4
2.3. Wij reduceren uitstoot door o.a.	4
3. Onze participaties	5
4. Toelichting emissiefactoren en scopes	6
4.1. CO2-emissiefactoren	6
4.2. Scope 1, 2 en 3 CO2-uitstoot	6
5. Trendanalyse	6
5.1. CO2-emissie	7
6. Ketenanalyses	8
6.1. Reduceren CO -emissie US-inzetten	8
6.2. Reduceren CO -emissie SIM-inzetten	9
7. Beleidsverklaring Energie	10
8. Organizational boundary	11

1. Inleiding

Eurailsout voert met moderne meet- en inspectietreinen alsmede handapparaten onafhankelijke metingen uit aan de spoorinfrastructuur. Eurailsout werkt in opdracht van infrabeheerders en spooraanneemers in diverse landen. De meetdata van de meet- en inspectietreinen van Eurailsout ondersteunen het assetmanagement proces. Op verzoek van de infrabeheerders worden de voor hen verkregen meetgegevens verstrekt aan de spooraanneemers om onderhoud te kunnen uitvoeren. Doel voor de infrabeheerders is een veilig, betrouwbaar en beschikbaar spoornetwerk. Eurailsout is zich bewust van haar verantwoordelijkheid in het zo goed mogelijk leveren van de daarbij noodzakelijke data.

Door het tijdig leveren van noodzakelijk data en dus het tijdig goed informeren van opdrachtgevers en/of procescontractaanneemers omtrent de gebreken in en rond de railinfra kunnen voetprints voor het uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de railinfra verkleint worden. Ook kan daarmee de voetprints voor andere vervoerders ge-downstream worden.

In dit document is de energiebeoordeling uitgewerkt voor de eerste helft van 2025. Dit is het vierde opeenvolgende jaar waarin voor de CO₂-rapportage volledig gebruik gemaakt wordt van SmartTrackers. Tot en met 2019 werd de footprint, met de daarin opgenomen CO₂-reductietabel en -grafiek handmatig opgesteld. Dit document dient vooral om te onderkennen welke kansen er liggen om tot verdere CO₂-reductie te komen. Dit wordt zoveel mogelijk per emissiecategorie uiteen gezet. Hierbij wordt gekeken naar alle scope (1, 2 en 3) emissies.

De gegevens in deze rapportage hebben betrekking op de werkzaamheden die uitgevoerd worden door Eurailsout Amersfoort inclusief die in de Porta cabin en de loods en Eurailsout Berlijn. In hoofdstuk 10 staat dit in de Organizational Boundary weergegeven met daarbij de redenen waarom de overige bedrijven uitgesloten worden voor deze CO₂-inventarisatie en -rapportage.

Eind 2021 heeft Eurailsout ingeschreven op een openbare aanbesteding voor Wissel- en Spoorinspectie (WSI TN329039). Dit is de eerste aanbesteding waar Eurailsout aan deelneemt waarin de CO₂-prestatieladder is opgenomen. In februari 2022 heeft Eurailsout van ProRail een brief ontvangen met het voornemen tot gunning. Op basis hiervan heeft Eurailsout een traject ingezet tot certificering met als resultaat dat in augustus 2023 het CO₂-certificaat level 4 door DNV als certificerende instantie is uitgereikt aan Eurailsout. Een belangrijke stap voor Eurailsout m.b.t. maatschappelijk verantwoord ondernemen en een belangrijke stap in het nakomen van haar contractuele verplichting richting ProRail als opdrachtgever.

In hoofdstuk 2 staan het klimaatbeleid, de doelstellingen en de reductiemaatregelen beschreven. Eurailsout participeert in diverse overleggen waarbij CO₂-reductie op de agenda staat. Deze participaties staan in hoofdstuk 3 weergegeven. Hoofdstuk 4 geeft een toelichting op de CO₂-emissiefactoren en de CO₂-uitstoot die vallen onder de categorieën scope 1, 2 of 3. De trendanalyses worden vanaf referentiejaar 2010 weergegeven in hoofdstuk 5. Middels de Directiebeoordeling, welke onderdeel is van het integraal managementsysteem, wordt jaarlijks bekeken of de doelstellingen zoals beschreven in hoofdstuk 2.2 gehaald worden. In hoofdstuk 6 wordt het energieverbruik voor scope 1 en 2 weergegeven. Hierin valt alle energie die direct betaald wordt door Eurailsout. Energiekosten die indirect betaald worden vallen onder scope 3 en staan vermeld in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 en 9 staan initiatieven om de CO₂-uitstoot nog verder te reduceren, komende uit de ketenanalyse US-metingen en SIM-inzetten. Als laatste is in hoofdstuk 10 de Beleidsverklaring Energie en in hoofdstuk 11 de Organizational Boundary opgenomen.

Bijzonderheden januari t/m juni 2025

Eurailsout heeft een werkgroep emissie reductie opgericht om te zoeken naar mogelijkheden om CO₂-reductie te realiseren op haar railvoertuigen. Zo wordt door de afdeling Assetmanagement gekeken naar mogelijkheden voor:

- gebruik HVO diesel in motoren en aggregaten;
- accupakketten ter vervanging van aggregaten op de SIMs;
- het gebruik van e-generatoren.

Met ingang vanaf 1 juli 2025 moet Eurailsout aan de overheid rapporteren over het zakelijke verkeer én het woon-werkverkeer van onze medewerkers. Dit is vastgelegd in de rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit (WPM). Voor medewerkers van Eurailsout die in een leaseauto rijden of met eigen vervoer reizen moesten we vanaf bovengenoemde datum deze informatie aanleveren. Medewerkers met een bedrijfsauto hoeven geen gegevens aan te leveren en medewerkers die door Eurailsout worden ingehuurd ook niet. De eerste rapportage voor de periode 01-07-2024 t/m 30-12-2024 is opgesteld in samenwerking met Strukton en medio juni 2025 verstuurd naar Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Deze informatie is in dit rapport als grondslag gebruikt voor hoofdstuk 7.1 'Mobiliteit intern' aangezien deze informatie gebaseerd is op het wekelijk reisgedrag van de medewerkers. De mobiliteit intern werd tot 2024 berekend op basis van diverse aannames.

Cushman & WakeField, de eigenaar en dus beheerder van het kantoor aan de Berkenweg te Amersfoort, is in 2024 overgestapt van Europese Wind Energie naar Hollandse Wind Energie. Deze stroom is "groener" dan Europese Wind. Daarnaast hebben ze gedurende 2023-2024 de fancoil units van het luchtbehandelingssysteem vervangen. Helaas heeft het onderzoek naar het

plaatsen van zonnepanelen vertraging opgelopen in verband met een leverancier die niet door de keuring is gekomen. Eind 2024 / begin 2025 wordt de overgang naar stadsverwarming verwacht. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van aardwarmte/restwarmte uit riool/warmtepompen/biomassa. Levering van stadsverwarming wordt dan gezien als CO₂ arm.

Eurailscout heeft in de periode 01-01-2025 t/m 31-06-2025 de Wissel- en Spoorinspectie metingen (WISI) op perceel 2 van Volker Rail volledig gemeten. Dit om reden dat Volker Rail haar meetvoertuig, overeenkomstig de contractuele specificaties van ProRail, nog niet operationeel mocht inzetten.

2. Doelstellingen

2.1. Het klimaatbeleid

Om klimaatverandering tegen te gaan wil de Nederlandse overheid minimaal 55% minder uitstoot van broeikasgassen in 2030 ten opzichte van 1990 realiseren. Om dit doel te halen neemt de Rijksoverheid maatregelen en maakt afspraken met andere partijen. Komende jaren zullen de reductiemaatregelen er steeds op gericht zijn om dit doel te behalen

Eurailscout is lid van Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO) en heeft zich gecommitteerd aan het CO₂-emissie reductieprogramma van de Rijksoverheid en daar waar dit een vereiste is van opdrachtgevers. Eén van de doelstellingen van Eurailscout hierbij is het continue verbeteren van het efficiënt gebruik van energie en het reduceren van de CO₂-emissie.

2.2. Doelstellingen 2030

1 - Reduceren eigen CO₂-uitstoot met 4% per jaar (t.o.v. 2009) gerelateerd aan bedrijfsopbrengsten

- Emissie loos wagenpark
- Halveren CO₂-uitstoot per fte t.o.v. 2016

2 - Onze kantoren zijn zonder schadelijke uitstoot, restafval en plastic.

3 - We hergebruiken materialen en produceren met duurzame en circulaire materialen.

4 - In al onze projecten dragen we bij aan de verbetering vitale bodem en biodiversiteit.

2.3. Wij reduceren uitstoot door o.a.

- Stimuleren duurzame mobiliteit
- Plaats- en tijdonafhankelijk werken
- Vervangen dieselauto's door elektrische auto's
- Vervangen diesel railvoertuigen door HVO
- Zakelijke reizen < 700 km met trein i.p.v. vliegtuig
- Hergebruik materialen
- Reduceren inzetten en her-metingen door efficiënter plannen en vergroten first time right
- Innovaties samen met (keten)partners

3. Onze participaties

In december 2013 is Eurailscout Inspection & Analysis lid geworden van het Brancheoverleg Infravervoerders. Leden van het Brancheoverleg zetten samen met Infrabeheerder en/of Opleidingsinstituten substantiële stappen om de veiligheid voor het werken in en rond het spoor te verbeteren, de beschikbaarheid van het spoor de vergroten en om de toename in CO₂ uitstoot te voorkomen of te reduceren.

CLUB VAN 49

In december 2018 is Eurailscout Inspection & Analysis toegetreden tot de Club van 49, een netwerk van bedrijven dat zich actief inzet om de emissie van broeikasgassen in 2030 met 55% te reduceren. Leden van de Club wisselen kennis en ervaringen uit en onderzoeken hoe deze 55% reductie tevens is door te vertalen in de bedrijfsketen.



In december 2022 is Eurailscout Inspection & Analysis toegetreden tot het platform De Duurzame Leverancier. Dit is een platform voor organisaties die veilig en verantwoord willen ondernemen en ondersteunen bedrijven, opdrachtgevers en leveranciers bij hun uitdagingen op het gebied van duurzaamheid, milieu en veiligheid. Leden van De Duurzame Leverancier verspreiden actief hun opgedane kennis en ervaringen. Er zijn jaarlijks meerdere contactmomenten voor overleg over gekozen oplossingen of om hobbels te overwinnen. Hierbij worden ook Niet-gouvernementele organisaties (NGO's) uitgenodigd. Deze organisaties zijn onafhankelijk van de overheid en richten zich op de een of andere manier op een verondersteld maatschappelijk belang. Over het algemeen gaat het om organisaties die werken aan het bevorderen van milieubescherming, gezondheid, ontwikkelingswerk of mensenrechten. Enkele NGO's die participeren zijn: MVO Nederland, ProRail, Rijkswaterstaat, Zero-e en het Ministerie van Infrastructuur & waterstaat.



Eurailscout Inspection & Analysis is lid van VIVENS, de vereniging voor inkoop en verbruik van energie op het Nederlandse Spoorwegnet. Door de samenwerking binnen VIVENS van spoorvervoerders (zowel reizigersvervoerders als goederenvervoerders) en ProRail hebben alle leden van VIVENS een transparant beeld van de kosten en van de opbouw van energietarieven. Gezamenlijke inkoop levert voordelen op, zoals lagere tarieven en lagere energietoelagen. VIVENS dient bovendien als overlegplatform van spoorvervoerders en ProRail over energie gerelateerde onderwerpen en worden gezamenlijke energiebelangen afgestemd. Bijvoorbeeld voor de invoering van het afrekenen middels energiemeters, technische- en milieu standaarden en nieuwe brandstoffen zoals HVO.

Eurailscout is in 2024 lid geworden van de nieuw opgerichte vereniging voor inkoop en gebruik van energie op het Nederlandse Spoorwegnet genaamd Coöperatieve Vereniging Cluster Inkoop Rail Energie (CIRE). In deze vereniging participeren diverse (infra)vervoerders waaronder ook de Nederlandse Spoorwegen (NS). In 2024 is door deze vereniging al groene elektrische energie ingekocht via EP Commoditie bij Shell voor productiejaar 2025.

4. Toelichting emissiefactoren en scopes

4.1. CO₂-emissiefactoren

Belangrijk bij het bepalen van de CO₂-footprint zijn de scope (of diepte) en de grenzen die Eurailscout zich stelt. Hiermee wordt inzichtelijk voor welke uitstoot van broeikasgassen Eurailscout zelf verantwoordelijk is. Ook de emissiefactoren spelen een belangrijk rol, omdat die nodig zijn voor het bepalen van de CO₂-uitstoot van bijvoorbeeld een liter benzine of een kilowattuur stroom.

Belangrijkste hulpmiddel bij de calculatie van de CO₂-footprint zijn de verschillende emissiefactoren die behoren bij een bepaald energieverbruik. Zo zijn er emissiefactoren voor het bepalen van de CO₂-uitstoot van een liter benzine of diesel of van het verbruik van stroom of gas. Elke brandstof heeft bij verbranding zijn eigen CO₂-emissiefactor. Eurailscout maakt voor de CO₂-emissiefactoren gebruik van de factoren die gepubliceerd zijn op de website [Lijst emissiefactoren | CO2 emissiefactoren](#). Dit is een initiatief van Milieu Centraal, Stimular, SKAO, Connekt en de Rijksoverheid. Ieder jaar wordt deze lijst geactualiseerd door een breed panel van expert op basis van de meest recente inzichten en door SmartTrackers opnemen in de rapportagetool.

4.2. Scope 1, 2 en 3 CO₂-uitstoot

SmartTrackers maakt gebruik van het Greenhouse Gas Protocol (GHG). Dit is wereldwijd het meest gebruikte protocol om de uitstoot van broeikaseffecten te berekenen en hanteert daarbij een drietal scopes.

Scope 1: directe CO₂-uitstoot, veroorzaakt door eigen bronnen binnen de organisatie. Het betreft dan de uitstoot door eigen gebouw-, vervoer- en productie gerelateerde activiteiten. Denk hierbij aan eigen dieselgeneratoren en verwarmingsinstallaties, eigen (vracht)auto's of de toepassing van koelvloeistof in koelapparatuur en klimaatinstallaties.

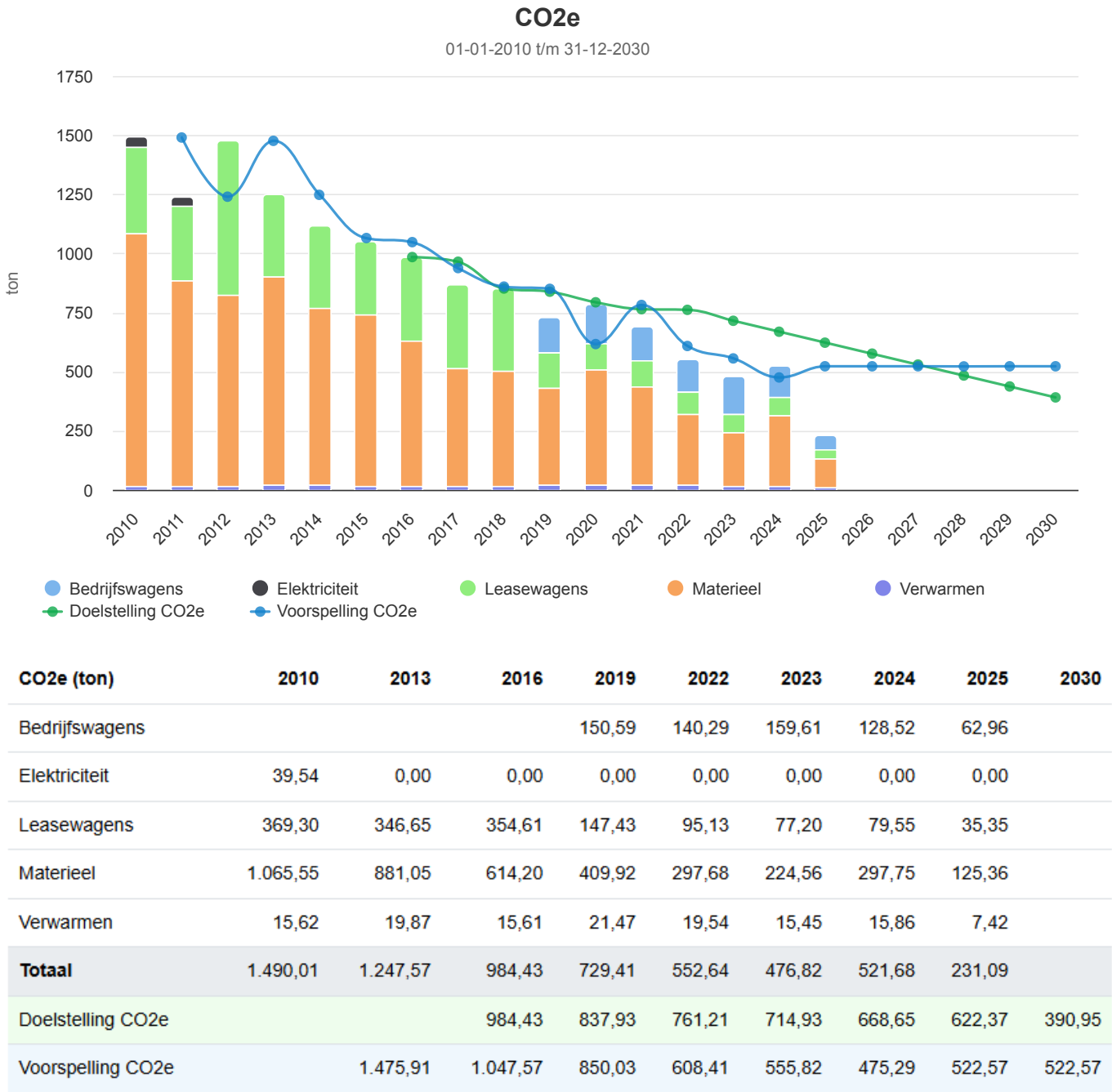
Scope 2: deze omvat de indirecte uitstoot van CO₂ door opwekking van zelf gekochte en verbruikte elektriciteit of warmte. De organisatie gebruikt deze energie intern, maar wekt deze niet intern op. Die opwekking vindt fysiek ergens anders plaats, bijvoorbeeld in een elektriciteitscentrale.

Scope 3: indirecte uitstoot van CO₂, veroorzaakt door bedrijfsactiviteiten van een andere organisatie. Het betreft dan uitstoot door bronnen die niet in het bezit zijn van de eigen organisatie en waar ze ook geen directe invloed op kan uitoefenen. Bijvoorbeeld de uitstoot veroorzaakt door de productie of winning van ingekochte grondstoffen of materialen en uitbestede werkzaamheden zoals goederenvervoer. Ook de indirecte uitstoot als gevolg van zakelijk verkeer met privévoertuigen en zakelijk vliegverkeer hoort bij scope 3.

5. Trendanalyse

Eurailscout hanteert een relatieve doelstelling op de indicator CO₂ per FTE en heeft zich aangesloten bij het initiatief van de Club49. Het klimaatakkoord van 49% reductie in 2030 ten opzichte van 1990 is daarbij het uitgangspunt. Conform de trendlijn CO₂ per FTE lijkt dit doel al gehaald. Desalniettemin kan door wijzigingen van activiteiten bijvoorbeeld meer werk in het buitenland, nieuwe rail(weg)voertuigen, en/of meer inhuur van personeel dit beeld weer wijzigen. Gesteld kan worden dat op basis van de huidige trend er naar gestreefd kan worden om dit doel ook op de absolute CO₂ te gaan behalen. Hierbij dient wel de kanttekening gemaakt te worden dat de bestaande maatregelen gaandeweg richting 2030 verder aangescherpt moeten worden.

5.1. CO₂-emissie



Prognose CO₂-emissie 2025

Op basis van bovenstaande tabel is het de verwachting dat, aangezien er minder energie verbruikt is op alle onderdelen, de CO₂-uitstoot voor geheel 2025 ongeveer 13% lager uit zal komen dan in 2024. De grootste bijdrage hieraan wordt geleverd door het materieel (de UFM120 en de UST02) die minder diesel verbruikt hebben. De verwachting is dat voor geheel 2025 de gerealiseerde CO₂-uitstoot lager uitkomt dan de doelstelling van 672,92 ton.

6. Ketenanalyses

In dit hoofdstuk staat twee ketenanalyses beschreven om de CO₂-emissie verder te reduceren. De analyse US-metingen is opgesteld omdat in deze keten de meeste CO₂-emissie veroorzaakt wordt. De ketenanalyse SIM-inzetten is opgesteld omdat ProRail dit contract aan Eurailscout gegund heeft op basis van o.a. de CO₂-prestatieladder. Naast de ketenanalyses staan in beide hoofdstukken de CO₂-uitstoot en de afhankelijkheden om de CO₂-emissies te reduceren vermeld.

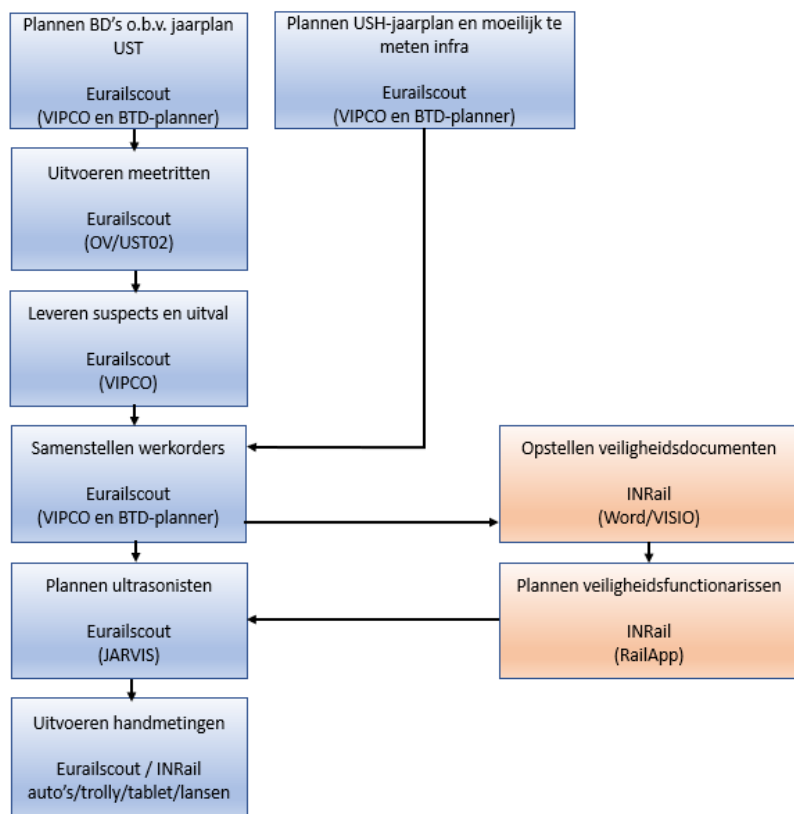
6.1. Reduceren CO₂-emissie US-inzetten

Onderstaande informatie m.b.t. het reduceren van de CO₂-emissies voor US-metingen wordt bij de energierapportage voor het gehele jaar bijgewerkt.

Afhankelijkheden:

- Beschikbaarheid geëlektrificeerde infra
- Beschikbaarheid en kosten E-locomotieven
- Contractueel vastgestelde meettermijnen en frequenties
- Efficiëntie en kosten uitvoeren meetpakket ultrasoonrein

Procesflow



Inventarisatie januari t/m juni 2025

CO ₂ -emissie veroorzaakt door:	Ton CO ₂ -uitstoot:
Meet-, test-, kalibratie- en productieritten UST02	58,77
Uitvoering ultrasoonhandmetingen	62,96
Uitvoering veiligheidsdiensten	46,17
Totaal	167,90

6.2. Reduceren CO₂-emissie SIM-inzetten

Onderstaande informatie m.b.t. het reduceren van de CO₂-emissies voor SIM-inzetten wordt bij de energierapportage voor het gehele jaar bijgewerkt.

In 2021 is met Strukton een overeenkomst gesloten voor het inzetten van de 1206 locomotief voor het rijden met de SIMs. Met deze locomotief is het formeel toegelaten de SIMs te duwen en te trekken.

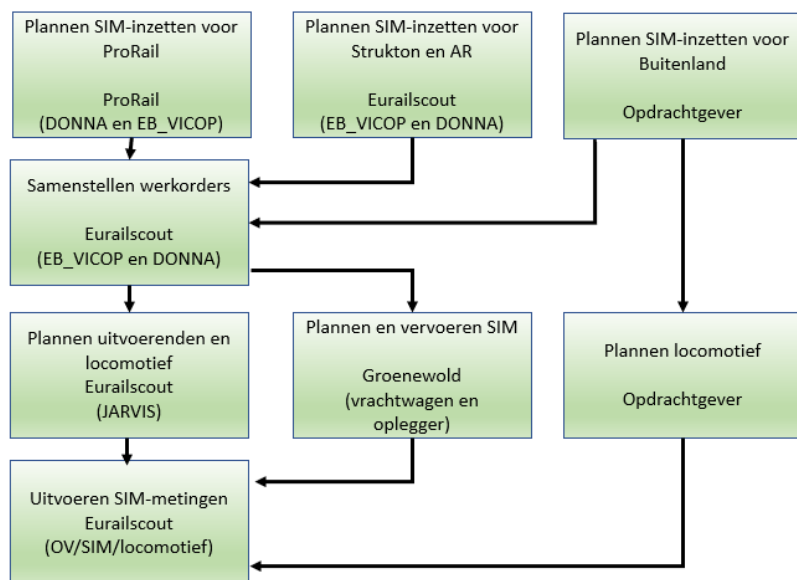
ProRail heeft als ambitie de CO₂-emissie te reduceren. Dat kan alleen door en met actieve inzet van opdrachtnemers. Om deze reden heeft ProRail de CO₂-prestatieladder als gunningcriterium opgenomen in een openbare aanbesteding voor Wissel- en Spoorinspectie (WSI) TN329039.

Eurailscout heeft ProRail een aanbieding gedaan voor het uitvoeren van deze werkzaamheden inclusief de belofte voor aanvang van de werkzaamheden aantoonbaar te voldoen aan CO₂-prestatieladder niveau 4. Op 21 februari 2021 heeft Eurailscout van ProRail een brief ontvangen waarin ProRail de mededeling doet tot gunning van de werkzaamheden.

Afhankelijkheden:

- Beschikbaarheid geëlektrificeerde infra
- Beschikbaarheid en kosten E-locomotieven
- Contractueel vastgestelde meettermijnen en frequenties
- Efficiëntie en kosten uitvoeren WSI-meetpakketten.

Procesflow



Inventarisatie januari t/m juni 2025

CO ₂ -emissie veroorzaakt voor:	Ton CO ₂ -uitstoot
Eurailscout	28,95
ProRail	105,29
Strukton / AssetRail	0
Totaal	134,24

7. Beleidsverklaring Energie

Eurailscout Inspection & Analysis B.V. levert meetdata aan spoorbeheerders om de onderhoudsstatus van de railinfra te kunnen monitoren op kwaliteit en veiligheid. Dit zodat onze opdrachtgevers tijdig kunnen anticiperen op onderhoud en vernieuwing.

Eurailscout is lid van SKAO en heeft zich gecommitteerd aan het CO₂-emissie reductieprogramma van de Rijksoverheid en daar waar dit een vereiste is van opdrachtgevers. Eén van de doelstellingen van Eurailscout hierbij is het continue verbeteren van het efficiënt gebruik van energie. Eurailscout wil dit bereiken door:

- Het inrichten van een energiemanagementsysteem;
- Het in kaart brengen en actualiseren van de energiestromen binnen het bedrijf;
- Het gebruik maken van alternatieve brandstoffen en/of groen stroom;
- Het systematisch beoordelen van het energiegebruik;
- Het plannen en uitvoeren van energiebesparende maatregelen;
- Het beschikbaar stellen van benodigde mensen, middelen en organisatie;
- Het periodiek beoordelen van het resultaat van de energiebesparende maatregelen;
- Het voortdurend actualiseren van de geplande activiteiten ter verbetering van de energie efficiency;
- Het werken volgens vigerende wet- en regelgeving.

Zowel het eigen personeel als dat van derden wordt hierbij actief betrokken door middel van voorlichting en instructie.

Het energiemanagementsysteem maakt onderdeel uit van het integrale managementsysteem van Eurailscout. Het energiemanagementsysteem heeft betrekking op alle activiteiten van Eurailscout.

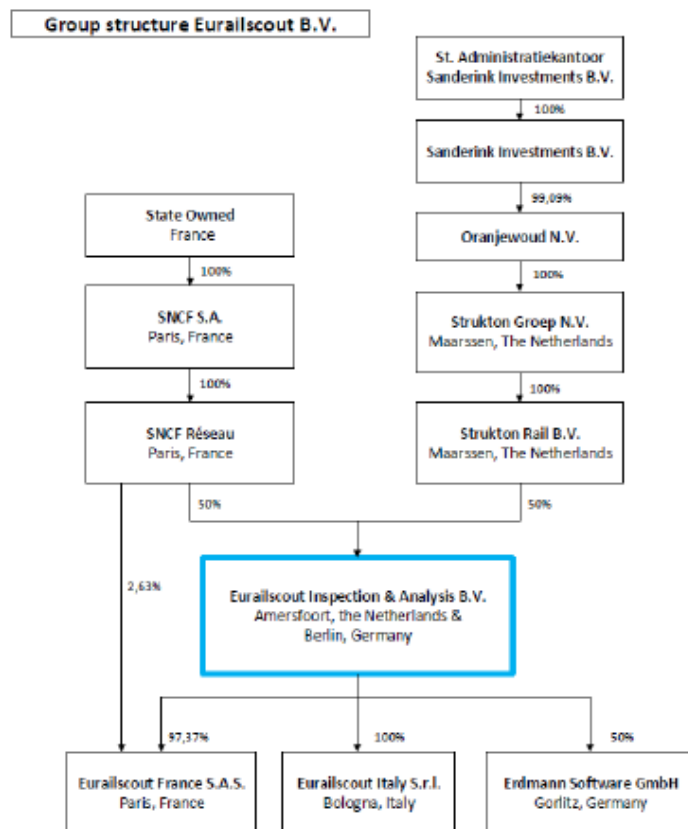
Op basis van referentiejaar 2010 is door de directie een jaarlijkse CO₂ -reductiedoelstelling vastgesteld van -2%. Eurailscout heeft t/m 2014 een grotere CO₂-reductie gerealiseerd en is daarmee op de goede weg richting 2030. Door deze positieve ontwikkeling heeft de directie in 2015 besloten de jaarlijkse doelstelling om de CO₂-uitstoot te reduceren aangescherpt van -2% naar -4%.

Wij vertrouwen erop, dat een ieder zich vanuit zijn/haar positie maximaal inzet om het energieverbruik waar mogelijk te reduceren.

8. Organizational boundary

Organizational boundary en Ultimate Beneficial Owner (UBO)

Toelichting op de Groepsstructuur m.b.t. mate van operationele controle en mate van invloed t.b.v. de scope voor de CO2 rapportage.



ERS I&A BV in Nederland en de vestiging in Berlijn behoren tot de scope van de CO2 rapportage aangezien ERS BV volledige zeggenschap en controle heeft op de activiteiten (zie het blauwe kader voor scope CO2 rapportage).

Ondanks een hoog aandelenpercentage in ERS France ligt de volledige operationele controle en zeggenschap in Frankrijk. Dit komt door het gouden aandeel dat in bezit is van SNCF Réseau en de governance structuur voor besluitvorming via een Strategic Committee bij ERS France. Om die reden wordt ERS France ook niet meegenomen in de geconsolideerde jaarrekening van ERS BV.

ERS I&A BV heeft 50% van de aandelen in Erdmann Software Gesellschaft en 50% is in handen van de eigenaar dhr U. Erdmann zelf. Ook hier heeft ERS I&A BV geen operationele controle en zeggenschap in de operationele activiteiten van het bedrijf. Deze liggen

bij dhr U. Erdmann. Vanwege een deadlock resolution, dat bij een ernstig conflict ERS BV een bod op zijn de 50% aandelen van Erdmann mag doen is Erdmann meegenomen in de geconsolideerde jaarrekening maar behoort niet tot de scope voor de CO2 rapportage.

ERS Italy betreft een lege vennootschap en is ooit opgericht om activiteiten voor een klant in Italië te kunnen doen in 2015.

Ondertekend:

Locatie: Amersfoort

Datum: 16-07-2024

Eurailscout I&A B.V.

DocuSigned by:

 6A8B3D8CFF8D8411

F. van Veldhuijzen, CEO