

CO₂-Prestatieladder

Verslag 2023

Organisatie: voestalpine Track Solutions Netherlands BV en
voestalpine Turnout Technologies Netherlands BV

Contactpersoon: M. de Moor

Adviseur: M. Havik

Adviesbureau: De Duurzame Adviseurs

Publicatiedatum: 25-04-2023

Versie: 1.5



Inhoudsopgave

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Inleiding van de CO₂-Prestatieladder | 4 |
| 2 | Directiebeoordeling | 6 |
| 2.1 | <i>Significante wijzigingen</i> | 6 |
| 2.1.1 | Organizational boundary | 6 |
| 2.1.2 | Referentiejaar | 6 |
| 2.1.3 | Plan van aanpak en CO ₂ -reductiedoelstellingen | 6 |
| 2.1.4 | Projecten met gunningvoordeel | 6 |
| 2.2 | <i>Prestaties</i> | 7 |
| 2.2.1 | CO ₂ -emissies, energieprestaties en energiebeoordeling | 7 |
| 2.2.2 | Energiebeleid en voortgang | 8 |
| 2.2.3 | Communicatie | 10 |
| 2.2.4 | Initiatieven | 10 |
| 2.3 | <i>Doeltreffendheid en toereikendheid van middelen</i> | 11 |
| 2.4 | <i>Status van acties uit voorgaande directiebeoordelingen</i> | 11 |
| 2.5 | <i>Bevindingen uit de interne audit</i> | 12 |
| 2.6 | <i>Bevindingen uit voorgaande externe audits</i> | 12 |
| 2.7 | <i>Kansen voor verbetering</i> | 13 |
| 2.8 | <i>Output van de directie</i> | 13 |
| 2.9 | <i>Budgetten en investeringen</i> | 14 |
| 3 | Leeswijzer | 15 |
| 4 | Beschrijving van de organisatie | 16 |
| 4.1 | <i>Introductie</i> | 16 |
| 4.2 | <i>Verantwoordelijke</i> | 16 |
| 4.3 | <i>Organizational boundary</i> | 16 |
| 4.4 | <i>Organisatiegrootte</i> | 16 |
| 4.4.1 | Groottebepaling | 16 |
| 4.4.2 | Vrijstelling van normen | 17 |
| 4.5 | <i>Projecten met gunningvoordeel</i> | 17 |
| 5 | Rapportage van de CO₂-emissie-inventaris | 18 |
| 5.1 | <i>Rapportage volgens ISO 14064-1</i> | 18 |
| 5.2 | <i>Referentiejaar en rapportagejaar</i> | 18 |
| 5.2.1 | Significante veranderingen en herberekeningen | 19 |
| 5.3 | <i>Kwantificeringsmethoden</i> | 19 |
| 5.3.1 | Veranderingen van kwantificeringsmethoden | 19 |
| 5.4 | <i>CO₂-emissie berekeningen</i> | 19 |
| 5.4.1 | CO ₂ -emissies | 19 |
| 5.4.2 | Uitsluiting van overige GHG-emissies | 20 |
| 5.5 | <i>Verbranding van biomassa en GHG-verwijderingen</i> | 21 |
| 5.6 | <i>Onzekerheden en impact</i> | 21 |
| 5.7 | <i>Verificatie</i> | 21 |

| | |
|---|-----------|
| 6 Voortgang en ambitiebepaling | 22 |
| 6.1 <i>Ambitie</i> | 22 |
| 6.1.1 Vergelijking met sectorgenoten | 22 |
| 6.1.2 SKAO maatregellijst | 22 |
| 6.2 <i>CO₂-reductiedoelstellingen en voortgang</i> | 23 |
| 6.2.1 Hoofddoelstelling | 23 |
| 6.2.2 Subdoelstellingen..... | 23 |
| 6.2.3 Doelstellingen scope 3/ketenanalyse | 24 |
| 6.2.3 Voortgang scope 3/ketenanalyse..... | 25 |
| 6.3 <i>Energiebeoordeling</i> | 26 |
| 6.3.1 Identificatie grootste energiestromen..... | 26 |
| 6.3.2 Analyse elektriciteitsverbruik | 27 |
| 6.3.3 Analyse gasverbruik | 27 |
| 6.3.4 Analyse brandstofverbruik leaseauto's | 28 |
| 6.3.5 Aanbevelingen..... | 30 |
| 6.4 <i>Conclusie ambitiebepaling</i> | 31 |
| Disclaimer & Colofon | 32 |
| Bijlagen..... | 33 |
| <i>Bijlage A – Organizational boundary</i> | 33 |
| KvK uittreksel..... | 33 |
| Toepassing van GHG Protocol | 33 |
| Toepassing van laterale methode | 33 |
| Vaststelling van de organizational boundary..... | 34 |

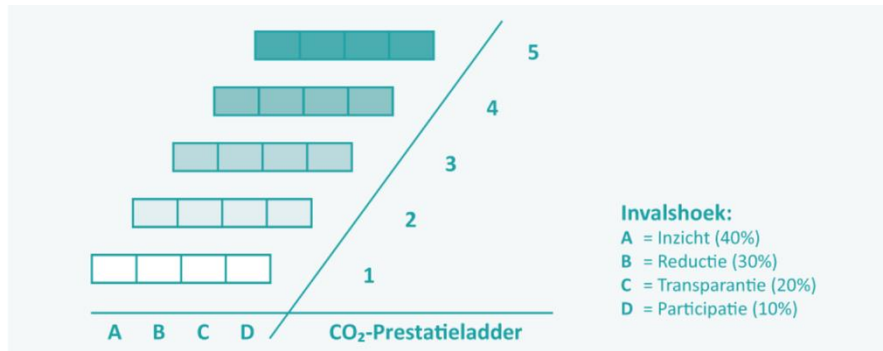
1 Inleiding van de CO₂-Prestatieladder

De CO₂-Prestatieladder is een managementsysteem dat zich richt op CO₂-reductie, energiebesparing en het gebruik van duurzame energie binnen de bedrijfsvoering en in projecten en in de keten. Het systeem vereist continue verbetering van inzicht, verdere CO₂-reductiemaatregelen, communicatie en samenwerking in de bedrijfsvoering. Het helpt organisaties met het structuren van interne bedrijfsprocessen rondom verduurzaming en het opzetten van duurzaamheidsverslaggeving met een focus op CO₂. Naast het maatschappelijke belang van duurzaamheid biedt het ook kansen voor het inspireren van interne en externe belanghebbenden, onderscheiding ten opzichte van concurrenten, kostenbesparing en het voldoen aan wetgeving. Daarnaast kan het certificeren op de CO₂-Prestatieladder voordeel opleveren in aanbestedingen van (publieke) opdrachtgevers. Hoe meer een organisatie zich inspant om CO₂ te reduceren, hoe meer kans op gunning bij een opdracht.

De CO₂-Prestatieladder kent vijf niveaus, waarbij niveau één, twee en drie zich richten op de eigen organisatie en niveau vier en vijf een stap maken naar de keten van de organisatie. Om de ladder te beklimmen naar een volgend niveau moet aan alle verplichte normen van onderliggende niveaus worden voldaan. Ieder niveau omvat de volgende vier invalshoeken:

- A. Inzicht** maakt een organisatie bewust van de eigen CO₂-prestatie, de risico's en kansen, biedt de organisatie informatie die ze kan gebruiken voor het formuleren van effectieve doelstellingen en maatregelen om de CO₂-uitstoot te reduceren, en waar de communicatie en samenwerking zich op dient te richten. Invalshoek A stimuleert organisaties om eigen uitstoot en in de keten te kennen. De organisatie realiseert continue verbetering in de diepgang, reikwijdte en efficiëntie van inzicht en kwaliteit van de emissie-inventaris.
- B. Reductie** creëert kansen voor het terugdringen van energieverbruik en CO₂-uitstoot, en bevordert samenwerking zodat de meest efficiënte opties voor reductie in de keten worden aangepakt. De organisatie realiseert continue verbetering van de efficiëntie van maatregelen, in het vaststellen en behalen van doelen en het aantonen van voortgang op doelstellingen en maatregelen.
- C. Transparantie** stimuleert de creatieve betrokkenheid van medewerkers. Ook weten organisaties van elkaars inzet, en kan een organisatie door anderen worden aangesproken op de ambities en vorderingen. De organisatie realiseert continue verbetering in de diepgang en verspreiding van de communicatie en in het verwerken van inbreng van de interne en externe belanghebbenden.
- D. Participatie** laat een organisatie investeren in samenwerking, delen van eigen kennis en daar waar mogelijk gebruikmaken van kennis die elders is ontwikkeld. De organisatie realiseert continue verbetering in het selecteren van nuttige initiatieven en het toepassen van de kennis in de organisatie.

Een erkende certificerende instantie beoordeelt de activiteiten en bepaalt het niveau van de CO₂-Prestatieladder. Hiervoor moeten stappen zijn gezet op alle invalshoeken van de ladder. In onderstaand figuur wordt bovenstaande tekst schematisch weergegeven met de bijbehorende weg van de invalshoeken voor certificering (bron: Handboek CO₂-Prestatieladder 3.1, SKAO).



2 Directiebeoordeling

De directiebeoordeling van de CO₂-Prestatieladder vindt jaarlijks plaats om de continue geschiktheid, toereikendheid, doeltreffendheid en afstemming met de strategische richting van de organisatie te bewerkstelligen. Deze beoordeling is onderdeel van onze Plan-Do-Check-Act cyclus.

2.1 Significante wijzigingen

2.1.1 Organizational boundary

De organizational boundary is gewijzigd ten opzichte van vorig jaar. Er is besloten om de certificering van voestalpine Track Solutions Netherlands B.V. en voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. samen te voegen. De reden voor deze stap is de significante operationele overlap, zowel faciliteiten als personeel wordt gedeeld. In de verdere rapportage zullen beide bedrijven worden weergegeven als 'voestalpine vestiging Hilversum'. Voorheen hadden beide bedrijven een eigen certificaat en systeem.

Het moederbedrijf en de overige concernrelaties worden uitgesloten vanwege het ontbreken van enige vorm van zeggenschap over deze partijen, de mogelijkheid om autonoom te opereren voor voestalpine vestiging Hilversum, het in verhouding zeer kleine omzetaandeel van voestalpine vestiging Hilversum bij de concernrelaties en het feit dat de overige bedrijven in landen actief zijn waar de CO₂ prestatieladder geen rol speelt.

Voestalpine Track Solutions Netherlands B.V. zal de certificaathouder worden, met voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. als concernrelatie weergegeven op ditzelfde certificaat.

Hierover is uitvoerig overleg geweest met zowel SKAO als de certificerende instelling DNV, beide partijen hebben bevestigd dat deze aanpak akkoord is.

Verder is de organisatie sinds dit jaar ook ISO14001 gecertificeerd en is er door de QHSE afdeling hard gewerkt om alle managementsystemen op elkaar af te stemmen en zoveel mogelijk met elkaar te integreren.

2.1.2 Referentiejaar

Er is geen wijziging geweest van het referentiejaar (2017). De enige wijziging is dat dit nu ook voor voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. geldt.

2.1.3 Plan van aanpak en CO₂-reductiedoelstellingen

Er is een nieuwe doelstelling geformuleerd die voor beide bedrijven ambitieus is. De voorgaande doelstellingen bleken ruimschoots gehaald en de ontwikkelingen in de markt bieden ruimte voor een hogere ambitie. Het plan van aanpak bestaat uit een groot aantal maatregelen en een nog groter aantal maatregelen die onderzocht kunnen worden op haalbaarheid. Het doel is om deze lijst verder te filteren totdat een overzichtelijke lijst met een goede planning en toewijzing aan de juiste verantwoordelijken overblijft. Ook is het doel om deze lijst te integreren met de ISO systematiek.

2.1.4 Projecten met gunningvoordeel

In het rapportagejaar is het project ES-lassen afgerond. Alle significante maatregelen om CO₂ te reduceren in dit project zijn in de eerste termijn van het contract afgerond. Het project is nu onderdeel van de algemene bedrijfsvoering en productie vindt geheel plaats op de vestiging van voestalpine Track Solutions Netherlands BV in Hilversum. De CO₂-reductiemaatregelen en energiebeoordeling die voor de gehele organisatie van toepassing zijn, zijn daarmee automatisch ook van toepassing op project ES lassen. De footprint van dit project is nihil omdat er enkel elektriciteitsverbruik aan de werkzaamheden is toe te wijzen, dit wordt groen ingekocht. Ter indicatie: in 2016, voordat de productie naar Nederland is gehaald was het elektriciteitsverbruik in de productiehal totaal 276.790 kWh tegen 282.000 kWh in 2022. Dit

komt neer op iets meer dan 5.000 kWh die toe te wijzen is aan de ES-lassen. De productiehoeveelheid en ketenpartners zijn sinds de start van het project onveranderd

2.2 Prestaties

2.2.1 CO₂-emissies, energieprestaties en energiebeoordeling

CO₂-emissies

In onderstaande tabel zijn de verbruiken en bijbehorende CO₂-emissies weergegeven voor scope 1, 2 en business travel.

| TABEL M1. OVERZICHT CO ₂ -EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE | | | | | 2022 Heel jaar | |
|--|-----------|----------------|---|------------------------------------|----------------|-----|
| TYPE EMISSIONSSTROOM SCOPE 1 | AANTAL | EENH | CONVERSIE-FACTOR (g CO ₂ per eenheid) | UITSTOOT (ton CO ₂) | | |
| Aardgasverbruik | 104.112 | m ³ | 2.085 | 217,1 | | 45% |
| Propaan | 1.014 | kg | 3.382 | 3,4 | | 1% |
| Brandstofverbruik wagenpark – benzine | 35.843 | liter | 2.784 | 99,8 | | 21% |
| Brandstofverbruik wagenpark – diesel | 38.854 | liter | 3.262 | 126,7 | | 26% |
| Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen – HVO | 35.946 | liter | 314 | 11,3 | | 2% |
| Brandstofverbruik wagenpark – LPG | 0 | liter | 1.798 | - | | 0% |
| Koeling, airco's en beschermgassen | | Bena-dering | 0 | 6,4 | | 1% |
| Totaal scope 1 | | | | 464,7 | | |
| TYPE EMISSIONSSTROOM SCOPE 2 | AANTAL | EENH | CONVERSIE-FACTOR (g CO ₂ per eenheid) | UITSTOOT (ton CO ₂) | | |
| Elektriciteitsverbruik – grijze stroom | 0 | kWh | 523 | - | | 0% |
| Elektriciteitsverbruik – groene stroom | 3.011.174 | kWh | 0 | - | | 0% |
| Elektriciteitsverbruik – wagens | 24.792 | kWh | 0 | - | | 0% |
| Totaal scope 2 | | | | - | | |
| TYPE EMISSIONSSTROOM BUSINESS TRAVEL | AANTAL | EENH | CONVERSIE-FACTOR (g CO ₂ per eenheid) | UITSTOOT (ton CO ₂) | | |
| Zakelijk vervoer – gedeclareerde kilometers | 52.068 | km | 193 | 10,0 | | 2% |
| Zakelijk vervoer – openbaar vervoer | 0 | km | 15 | - | | 0% |
| Vliegreizen <700 km | 3.270 | km | 234 | 0,8 | | 0% |
| Vliegreizen 700-2500 km | 47.022 | km | 172 | 8,1 | | 2% |
| Vliegreizen >2500 km | 0 | km | 157 | - | | 0% |
| Totaal bt | | | | 18,9 | | |
| TOTALE EMISSIONS SCOPE 1, 2 EN BUSINESS TRAVEL | | | | 483,6 | | |

In onderstaande tabel zijn de CO₂-emissies weergegeven voor de verschillende emissiestromen in scope 3. Belangrijkste conclusie is dat verbetering van inzicht in de emissies van de categorie "aangekochte goederen en diensten" wenselijk is en ook mogelijk lijkt.

| | MATERIEEL? | PROJECT GERELATEERD | UITSTOOT (TON CO2) |
|---|------------|---------------------|--------------------|
| UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES | | | |
| Aangekochte goederen en diensten | Ja | Ja | 69.682 |
| Kapitaal goederen | Nee | Nee | 315 |
| Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2) | Nvt | Nvt | |
| Upstream transport en distributie | Nee | Nee | 899 |
| Productieafval | Nee | Nee | 6.220 |
| Zakelijk reizen (niet in scope 1 of 2) | Nvt | Nvt | |
| Woon-werkverkeer | Nee | Nee | 243 |
| Upstream geleaste activa | Nee | Nee | |
| DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES | | | |
| Downstream transport en distributie | Nee | Ja | |
| Ver- of bewerken van verkochte producten | Nee | Nee | |
| Gebruik van verkochte producten | Nee | Ja | |
| End-of-life verwerking van verkochte producten | Ja | Ja | 24.153 |
| Downstream geleaste activa | Nee | Ja | |
| Franchisehouders | Nvt | Nvt | |
| Investeringen | Nvt | Nvt | |

Energieprestaties

Het energieverbruik is berekend door alle verbruiken naar gigajoule om te rekenen. Ten opzichte van vorig jaar is dit met in absolute zin gelijk gebleven, maar gerelateerd aan de omzet is met 14% gedaald. Dit komt met name door een daling van het gasverbruik, terwijl er juist een stijging in benzineverbruik en elektriciteitsverbruik te zien is. Dat laatste wordt mede veroorzaakt door meer elektrische auto's.

Energiebeoordeling

Over de grootste 80% energieverbruiken is een energiebeoordeling uitgevoerd. Hieruit kwam naar voren dat elektriciteitsverbruik en gasverbruik de grootste energieverbruikers zijn, met het brandstofverbruik van het wagenpark op een derde plek. Het brandstofverbruik van het materieel valt buiten de 80% door het hoge aandeel HVO gebruik. Door de ontwikkelingen in de energiemarkt en de innovaties die helpen bij energiebesparing en CO₂ reductie ontstaan er nieuwe mogelijkheden om te onderzoeken, maar kunnen ook onderzochte maatregelen welke eerder verworpen waren weer opnieuw worden onderzocht op haalbaarheid.

Het stellen van concrete doelen voor bijvoorbeeld een emissievrij wagenpark en 'van het gas' liggen voor de hand om vast te stellen. Er zijn diverse aanbevelingen gedaan, welke te vinden zijn in paragraaf 6.3.5. Het advies is om deze aanbevelingen over te nemen in de maatregellijst en toe te wijzen aan een verantwoordelijke.

2.2.2 Energiebeleid en voortgang

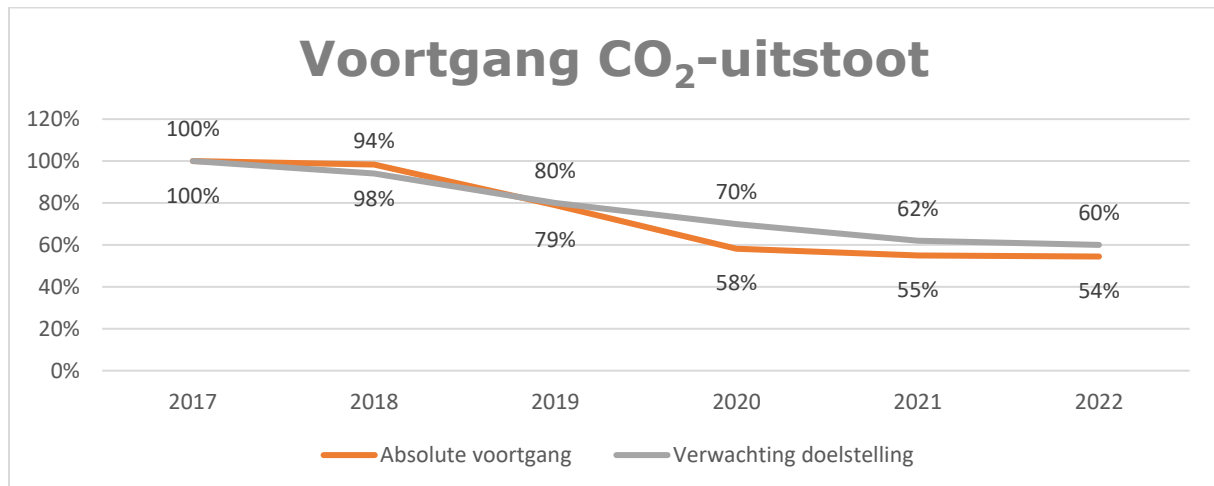
CO₂-reductiedoelstelling

De hoofddoelstelling voor CO₂-reductie in scope 1, 2 en business travel is als volgt:
voestalpine vestiging Hilversum wil in 2026 52% CO₂ reduceren ten opzichte van 2017.

Deze doelstelling is absoluut en opgebouwd door 52% reductie in scope 1, 0% reductie in scope 2 (is al nihil) en 46% reductie op Business Travel. De doelstelling bouwt door op de reeds gehaalde reductie en is evenredig verdeeld over de jaren (43% in 2023, 46% in 2024, 49% in 2025 en 52% in 2026).

De meest significante maatregelen uit het plan van aanpak die hiertoe moeten leiden zijn:

- Verdere elektrificatie wagenpark
- Verder terugdringen gasverbruik
- Blijven toepassen van HVO voor materieel
- Inkoop van 100% groene stroom handhaven

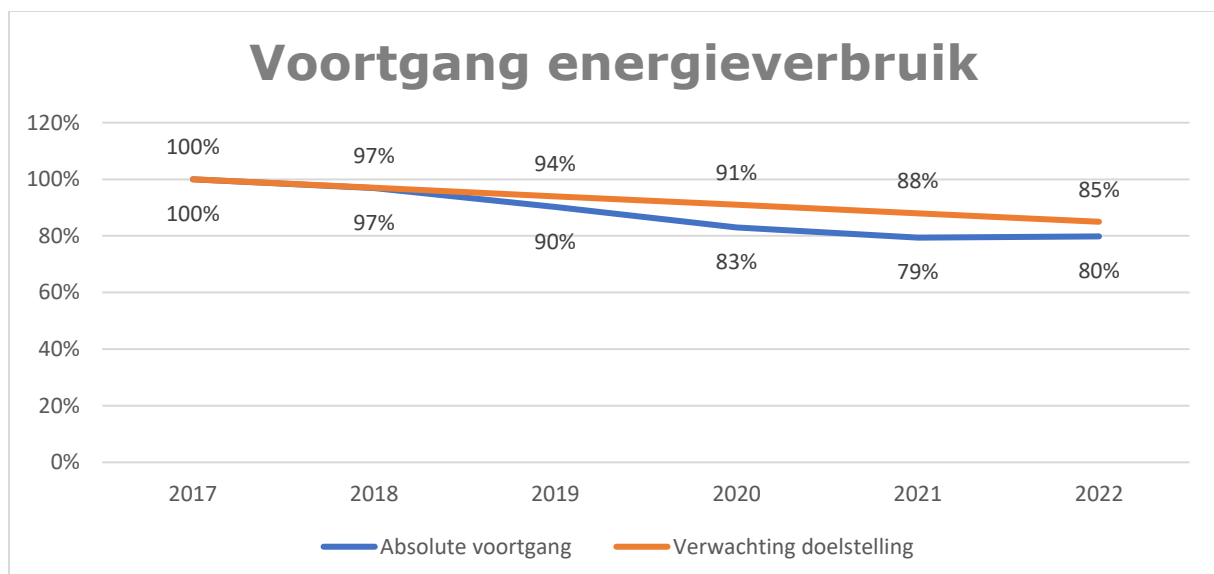


Sinds het referentiejaar 2017 is, in vergelijking met dit rapportagejaar, 46% CO₂ gereduceerd in scope 1, 2 en business travel. Daarmee ligt de organisatie in lijn met de beoogde doelstelling.

Energie reductiedoelstelling

Verder heeft de organisatie een reductiedoelstelling in het energieverbruik van 3% per jaar in scope 1 en 2. Deze reductie moet het gevolg zijn van de volgende maatregelen:

- ✓ verminderen energiebehoefte gebouwen door optimaliseren klimaatinstallaties
- ✓ LED verlichting toepassen
- ✓ Elektrificeren divers kleinmaterieel en kranen
- ✓ Elektrificeren wagenpark
- ✓ Opwek elektriciteit middels zonnepanelen (indien toegestaan)



Sinds het referentiejaar 2017 is, in vergelijking met dit rapportagejaar, absoluut 20% en gerelateerd aan de omzet 23% energieverbruik gereduceerd in scope 1 en 2. Daarmee ligt de organisatie in lijn met de beoogde doelstelling.

Scope 3

De doelstellingen voor scope 3 zijn:

- ✓ klimaatneutraal en circulair productportfolio in 2050
- ✓ 35% CO₂ reductie op de grootste productcategorieën in 2030

De meest significante maatregelen uit de plannen van aanpak uit scope 3 die hiertoe moeten leiden zijn:

- ✓ verbetering (vermindering) van het gebruik van primaire grondstoffen, waardoor ook CO₂ bij de productie en bewerking van grondstoffen wordt bespaard.
- ✓ Levensduurverlenging van spoorproducten door hergebruik van wissels, dwarsliggers en ballast.
- ✓ het energie efficiënter inrichten van de eigen productieprocessen
- ✓ leveranciers te motiveren tot het aantoonbaar verlagen van hun CO₂ uitstoot in hun productieproces.

De belangrijkste eerste stap is de roadmap en goed en compleet inzicht in de huidige emissies van de grootste productcategorieën.

Voortgang evaluatie ketenanalyses:

Per eind 2022 liep de doelstelling van een tweetal ketenanalyses af. Voor de ketenanalyse wissels kan geconcludeerd worden dat de doelstelling is gehaald. Daarvoor is door de jaren heen wel overgestapt naar andere maatregelen dan in de ketenanalyse is vastgesteld omdat niet alle maatregelen haalbaar bleken. Dit getuigt van tijdig bijsturen.

Voor de ketenanalyse 'hergebruik betonnen dwarsliggers' moet worden geconcludeerd dat de doelstelling niet binnen de vastgestelde termijn gehaald is. De ambitie om de markt te beïnvloeden en te motiveren tot het structureel meer inzetten van hergebruik dwarsliggers is te hoog gebleken en/of verstoord doordat ook andere marktpartijen hierop zijn gaan inzetten. Door de opbouw van een grote voorraad hergebruik dwarsliggers is het zeer goed mogelijk dat op korte termijn bij een geschikt project alsnog de doelstelling gehaald gaat worden.

2.2.3 Communicatie

Er wordt tenminste halfjaarlijks intern en extern gecommuniceerd over de CO₂-footprint, de voortgang van het plan van aanpak en de doelstellingen, de mogelijkheid van individuele bijdrage van medewerkers en de initiatieven. Dit gebeurt conform het hiervoor opgestelde communicatieplan. Deze communicatie omvat ook de projecten met gunningvoordeel indien aanwezig. Daarnaast worden op de website van de SKAO en op de eigen website de verplichte internetpublicaties geplaatst.

2.2.4 Initiatieven

Er wordt actief deelgenomen aan onderstaande CO₂-reductieinitiatieven. Het doel van deze deelname met sector- en/of ketenpartners is het uitwisselen van kennis en stimuleren van innovatie omtrent CO₂-reductie. Jaarlijks wordt beoordeeld of de initiatieven nog passend zijn bij de kennisbehoefte. Hiervoor wordt jaarlijks een budget vrijgemaakt, wat in deze directiebeoordeling geaccordeerd wordt.

| INITIATIEF | TYPE BIJDRAGE | TYPE DEELNAME | JAARLIJKS BEDRAG | BEWIJSLAST |
|----------------------|---------------|----------------|------------------|---|
| Duurzame Leverancier | contributie | Passief | € 77,- | Facturen en uitnodigingen bijeenkomsten |
| Railtech | kennis | Actief | € 0,- | Exposantenlijst |
| Railforum | kennis | Beperkt actief | | Deelnemerslijst op railforum.nl |

| | | | | |
|--|-------------|---------------|------------------|-----------------------------------|
| Nederland CO ₂ Neutraal | Contributie | Actief | €997,- | Online portal inclusief huiswerk. |
| QHSE overleg voestalpine NL bedrijven | Kennis | In oprichting | € 0,- | Notulen/gespreksverslagen |
| Periodiek overleg duurzaamheid Prorail | Kennis | Actief | € 0,- | Verslag Eric Brink |
| TOTALE KOSTEN | | | € 1.074,- | Excl manuren |

Het nieuw opgezette initiatief met de QHSE afdelingen van de andere Nederlandse voestalpine bedrijven is veelbelovend en naar verwachting een welkome toevoeging qua kennis. Van het periodiek overleg met ProRail is niet bekend of dit nog regelmatig gevoerd wordt, nader onderzoek is benodigd, ook voor het eventueel voortzetten.

2.3 Doeltreffendheid en toereikendheid van middelen

De projectleider heeft beoordeeld dat het CO₂-reductiesysteem werkt naar behoren naar aanleiding van de bevindingen uit de interne audit met betrekking tot de doelstellingen per eis. Naar aanleiding van voorgaande bevindingen is het CO₂-managementsysteem voor beide bedrijven samengevoegd. De doelstellingen, maatregelen en deelname aan initiatieven zijn daar ook op aangepast waar nodig. Er is behoefte om een verdere integratie met de ISO systematiek te maken om dubbele lijsten en werkzaamheden te verminderen/voorkomen.

Daarnaast geeft het (per halfjaar) in kaart brengen van de emissiestromen veel inzicht in de energieverbruiken en geeft het handvatten om het verbruik gericht te reduceren. De interne communicatie over dit onderwerp draagt bij tot het vergroten van de bewustwording onder de medewerkers. Het certificaat is nog steeds van belang voor het binnen halen van opdrachten, onze positie in de markt en duurzaamheidsambities. Om deze redenen vindt de projectleider het relevant om het certificaat te behouden. Er is geen behoefte aan extra middelen (tijd en opleiding) om dit te realiseren.

2.4 Status van acties uit voorgaande directiebeoordelingen

Uit voorgaande directiebeoordelingen zijn de volgende kansen voor verbetering naar voren gekomen:

1. Voortzetten aanpassing (verduurzaming) mobiliteitsbeleid inclusief inzichtelijk maken van de vervangingsplanning van personenwagens.
2. Voortzetten van het onderzoek naar samenvoeging van de certificering met TTNL.
3. Actief sturen op behalen scope 3 doelstelling in 2022.
4. Nieuwe doelstelling voor scope 3/ de ketenanalyse formuleren en indien nodig een nieuw ketenanalyse opstellen.
5. Onderzoeken welke structurele verbetermogelijkheden er zijn voor de inventarisatie van de scope 3 emissies.
6. Budget en capaciteit beschikbaar stellen voor het uitvoeren van de haalbaarheidsonderzoeken uit het plan van aanpak.
7. Goed begeleiden wijzigingen in verantwoordelijken binnen de CO₂ prestatieladder.
8. Resultaten van het brandstofverbruik communiceren.
9. Lidmaatschap Stichting Nederland CO₂ Neutraal voortzetten.

In het afgelopen jaar zijn de volgende acties hierop genomen:

1. Het mobiliteitsbeleid is aangepast, verantwoordelijke heeft inzicht in vervangingsmomenten wagenpark.
2. Certificaat wordt samengevoegd bij externe audit, alles is daarop voorbereid.
3. Behalen scope 3 doelstelling op dwarsliggers lag buiten de eigen invloedssfeer.
4. Nieuwe ketenanalyse is opgesteld, inclusief doelstelling. Daarnaast is een overkoepelend grotere ambitie vastgesteld voor langere termijn.
5. Dit is onderdeel gemaakt van de ketenanalyse

6. Dit is bij QHSE ondergebracht
7. Dit is bij QHSE ondergebracht
8. Dit besluit is teruggetrokken
9. Lidmaatschap is voortgezet.

2.5 Bevindingen uit de interne audit

| BEVINDING | CORRIGERENDE MAATREGEL | ACTIEHOUDER |
|---|--|-----------------|
| 1.D.2./2.B.4. Directiebeoordeling moet nog worden uitgevoerd | Directiebeoordeling uitvoeren | Martijn de Moor |
| 2.C.3. De externe belanghebbenden kan ik niet terugvinden in de documenten. | Nvt, deze zijn opgenomen in de Stakeholderanalyse op de QHSE Sharepoint website | nvt |
| Kwaliteitscontrole: Conversiefactoren elektriciteitsverbruik - wagens wordt als groen gerekend, is er bewijs dat zij enkel groen laden? | Nvt, er zijn GVO's ingekocht voor het vergroenen van extrern geladen kWh's | nvt |
| Kwaliteitscontrole: Onzekerheden zijn geformuleerd en concreet. In het CO2-verslag verwijst 5.6 Onzekerheden en impact naar excel die niet gebruikt wordt. Onzekerheden nog omschrijven. | Verwijzing is aangepast in het CO2-verslag. Onzekerheden staan omschreven in de Excel 'CO2 Inventarisatie' | M. Havik |
| Kwaliteitscontrole: Eenheden komen overeen in footprint en brongegevens Propaanverbruik in CO2-Inventarisatie 2022 is in kg, in het CO2-dashboard in liters, maar wel CO2/kg. | kg' aangepast naar liter, was een tikfout. Emissiefactor is conform co2emissiefactoren.nl per liter toegepast. | M. Havik |
| Verplichte internetpublicatie: Linkje naar skao bedrijfspagina op eigen website verwijst door naar algemene skao site. | Linkje aanpassen naar link bedrijfspagina skao | Martijn de Moor |
| TIPS | | |
| 2.B.2. De organisatie heeft subdoelstellingen voor zowel groene stroom als alternatieve brandstoffen, de subdoelstelling voor alternatieve brandstoffen kan nog worden aangescherpt/kwantitatief gemaakt worden. | Opgenomen in actielijst om dit te overwegen. | Martijn de Moor |
| Ketenanalyse In de Ketenanalyse staat bij 2.1: Top 2: leveren spoorproducten - Privaat & Overheid. Klopt dat? Moet dat niet leveren wissels of logistieke diensten privaat zijn? | Aangepast in de tekst, heeft verder geen invloed op de inhoud. | M. Havik |
| Datakwaliteit Ik kan de omschrijving van de datakwaliteit en aannames niet terugvinden, waar staan deze omschreven? | Dit staat omschreven in de Excel 'CO2 Inventarisatie' | nvt |

De verificatie van de CO₂-emissie-inventaris zal plaatsvinden tijdens de externe audit.

2.6 Bevindingen uit voorgaande externe audits

Uit voorgaande externe audits zijn de volgende afwijkingen naar voren gekomen:

1. A/C analyse: in de analyse is nu alleen de 1e stap uitgevoerd, de analyse dient volledig uitgevoerd te worden (2e stap, etc).
2. Boundary rapport aanpassen:
 - a. duidelijk aangeven dat A/C analyse is uitgevoerd over inkoopomzet 2021 (is nu niet geheel duidelijk of het om 2020 of 2021 gaat).

- b. naamgeving van genoemde bedrijven is niet altijd overeenkomstig met die in A/C analyse; dit verduidelijken
- 3. Maatregellijst: de genoemde omzet is exact gelijk aan die van vorig jaar; controleren of hier de juiste waarde is opgegeven.
- 4. Groene stroom: inkoop 1.200 MWh; totaal verbruik TTNL + TSNL is 1.385 MWh, dit betekent 185 MWh tekort. Gecontroleerd dient te worden of er extra groene stroom is ingekocht om er zeker van te zijn dat alle stroom als groen (CO₂-emissie= 0) gerekend mag worden.

Deze punten zijn als volgt opgelost:

1. 15-6-2022: aangepaste A/C analyse aangeleverd, akkoord bevonden
2. 15-6-2022: aangepast boundary rapport aangeleverd, akkoord bevonden.
3. 15-6-2022: aangepaste maatregellijst aangeleverd, akkoord bevonden.
4. 24-6-2022 Cancellation Statements aangeleverd voor resterende MWh, akkoord bevonden.

Daarnaast zijn een aantal aanbevelingen/kansen tot verbetering naar voren gekomen:

- ✓ Laat interne audit uitvoeren door onafhankelijker persoon.
- ✓ Let op puntentelling bij 5A; deze is niet correct ivm vrijstelling klein bedrijf.
- ✓ Aanbevelingen tav directiebeoordeling:
 - aanbevelingen uit externe audit meenemen
 - afzonderlijke doelstellingen scope 1, 2 & 3 opnemen, evenals de voortgang daarvan
 - initiatieven: bij NL CO₂ Neutraal type deelname correct weergeven
- ✓ Nagaan of er voldoende inzicht is in raamovereenkomsten/ projecten met gunningvoordeel, bv criteria waarop wordt getoetst + inzicht in proces in geval van een project met gunningvoordeel.
- ✓ Zakelijk reizen meenemen in footprint.
- ✓ Neem aardgas- en elektraverbruik op in energiebeoordeling.
- ✓ Ambitieuze doelstellingen formuleren.
- ✓ Brandstof wagenpark: andere KPI benoemen en hier gericht op sturen.
- ✓ Verbruik elektrisch wagenpark in kWh de verdeling grijs – groen inzichtelijk maken.
- ✓ Actualiseer de ketenanalyses aangezien de doelstelling loopt tot eind 2022.

Alle bovenstaande aanbevelingen zijn opgepakt tijdens het samenvoegen van het CO₂ prestatieladder dossier voor beide bedrijven.

2.7 Kansen voor verbetering

Naar aanleiding van deze evaluatie zijn er kansen voor verbetering geïdentificeerd. Deze leiden tot de volgende acties voor komend jaar:

- ✓ Scherp toezicht houden op draagvlak voor de hoge duurzaamheidsambities.
- ✓ Scherp monitoren van de voortgang van maatregelen.
- ✓ Betrokken blijven bij de haalbaarheidsonderzoeken voor potentiële maatregelen.
- ✓ Zorg dragen voor verbetering van inzicht in de scope 3 emissies van de grootste productcategorieën.
- ✓ Betrokkenheid bij Roadmap voor scope 3 doelstellingen.

2.8 Output van de directie

Het streven van de organisatie is om in 2030 CO₂ neutraal te zijn. CO₂ neutraal bij voorkeur 'echt', dus geen compensatie. Daarnaast willen we meewerken aan de doelstelling van Prorail om in 2030 een emissievrije bouwplaats aan te bieden.

We merken dat de doeltreffendheid van het CO₂-managementsysteem vooruit is gegaan door het samenvoegen van beide bedrijven. Hierdoor is er een beter overzicht en kan er focus gelegd worden op de belangrijkste gezamenlijke doelen. Om deze doeltreffendheid verder te vergroten is het van belang dat het CO₂-PL managementsysteem beter geïntegreerd wordt met de overige

managementsystemen tot 1 integraal managementsysteem. Dit zal een belangrijk aandachtspunt zijn voor het komende jaar.

De organisatie heeft voor scope 1 en 2 goed inzicht in de CO₂ uitstoot. De voornaamste uitdagingen zitten in het gasverbruik voor verwarming van de panden en uitstoot door mobiliteit. Om de uitstoot op korte termijn terug te dringen moet er als eerste gekeken worden naar minder verbruiken. Dus installaties beter inregelen, verwarming wat lager zetten etc. Daarnaast zullen we moeten kijken naar het gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals we gedaan hebben met HVO voor de interne bedrijfsmiddelen. Uiteindelijk is het doel om energie te gebruiken die geen CO₂ uitstoot heeft, zoals elektrisch rijden.

We vinden het halen van dit CO₂ doel belangrijk. Er zal daarom bij investeringen niet alleen gekeken worden naar financiële terugverdientijden, maar ook naar de impact op het milieu.

We hebben vertrouwen dat we de doelstellingen gaan halen.

2.9 Budgetten en investeringen

Voor het uitvoeren van het plan van aanpak, het behouden van het CO₂-Prestatieladder certificaat en participatie aan initiatieven hebben we als directie een budget beschikbaar gesteld. De kosten voor het jaarlijks onderhouden van de CO₂-Prestatieladder zijn als volgt:

| | |
|--------|--|
| €8.750 | Ondersteuning De Duurzame Adviseurs per jaar |
| €4.279 | Kosten certificering per jaar |
| €1.470 | Contributie SKAO |
| €1.074 | Initiatieven |

De eventuele besparingen die de maatregelen opleveren, worden waar het kan gebruikt om te investeren in nieuwe maatregelen.

Ondertekening

| | |
|----------|--------------------------|
| Kenmerk: | Directiebeoordeling 2023 |
| Datum: | 25-04-2023 |
| Versie: | 1.0 |

Handtekening

Naam en functie



3 Leeswijzer

Dit dossier is opgebouwd uit verschillende documenten. In dit hoofdstuk wordt toegelicht welk doel elk document dient.

CO₂-verslag

Dit CO₂-verslag omvat de tekstuele informatie ter ondersteuning van het CO₂-managementsysteem. De opbouw van dit document is als volgt:

1. Introductie van de CO₂-Prestatieladder
2. Directiebeoordeling
3. Leeswijzer van de verschillende documenten in het dossier
4. Beschrijving van de organisatie
5. Rapportage van de CO₂-emissie-inventaris conform ISO 14061-1
6. Voortgang en ambitiebepaling

Bijlage A: Toelichting van de organizational boundary

CO₂-dashboard

Het Excel document "CO₂-dashboard" omvat de scope 1, 2 en business travel CO₂-emissies en energieverbruiken en de voortgang hiervan. In het tabblad "data" worden de brongegevens ingevoerd en gekoppeld aan de juiste CO₂-emissiefactoren van dat jaar vanuit het tabblad "input keuzevariabelen".

CO₂-emissie-inventaris scope 3 en voortgang

Het Excel document "CO₂-emissie-inventaris scope 3 en voortgang" omvat de kwalitatieve en kwantitatieve scope 3 analyse. In de kwalitatieve analyse wordt het onderwerp voor de ketenanalyse bepaald en in de kwantitatieve analyse worden de scope 3 CO₂-emissies en de voortgang hiervan weergegeven. In het tabblad "data" worden de brongegevens ingevoerd en gekoppeld aan de juiste CO₂-emissiefactoren vanuit het tabblad "input keuzevariabelen".

Ketenanalyse

In dit document wordt de CO₂-uitstoot van een bepaalde keten geanalyseerd en wordt hierop een CO₂-reductiedoelstelling voor de keten opgesteld.

Overig

- ✓ De stuurcyclus is onderdeel van de "QHSE jaarplanning.xlsx" .
- ✓ Het energiemangement actieplan voor het onderhouden van het CO₂-managementsysteem en de dataverzameling zit gecombineerd in de QHSE jaarplan (de reminder om het uit te voeren) en in de checklist 'Checklist - CO2 inventarisatie.xlsx' op de K-schijf.
- ✓ Het plan van aanpak met het overzicht van de reductiemaatregelen is opgenomen in het 'bevindingenregister' op de QHSE SharePoint.
- ✓ Het communicatieplan is opgenomen in het bestand 'Overleg- en communicatiestructuur.pptx'
- ✓ De Stakeholderanalyse staat op de QHSE Sharepoint

4 Beschrijving van de organisatie

4.1 Introductie

Hieronder volgt een korte beschrijving van de organisatie. Verdere informatie is te vinden op de website: <https://www.voestalpine.com/track-solutions-netherlands/nl/>.

Voestalpine AG is een Oostenrijks staalbedrijf met 500 locaties verspreid over 50 landen op 5 continenten. In de divisie Metal Engineering zit de Business Unit 'Railway systems'. Railway systems is wereldwijd marktleider op dit gebied. Binnen deze business unit zitten wereldwijd 66 bedrijven, waarvan in Hilversum twee bedrijven op hetzelfde terrein zijn gevestigd, namelijk voestalpine Track Solutions Netherlands B.V. (voormalig Railpro) en voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. (voormalig Wisselbouw Nederland). Voestalpine Turnout Technology is 100% dochter van voestalpine AG en produceert wissels en ondersteunt bij het onderhoud hiervan. Voestalpine Track Solutions ondersteunt beheerders en aannemers bij de aanleg en onderhoud van de railinfrastructuur. Meewerken aan een beschikbaar en veilig spoor netwerk prikkelt de creativiteit en zet aan tot de ontwikkeling van innovatieve oplossingen. Oplossingen die alle te maken hebben met een unieke combinatie van spoorbouwmaterialen en logistieke concepten. Zij is voor 70% onderdeel van voestalpine AG. De overige 30% is in gelijke delen in handen van Koninklijke BAM Groep NV, VolkerRail BV en Strukton Groep NV.

De beide bedrijven worden verder in dit document aangeduid als 'voestalpine vestiging Hilversum'

4.2 Verantwoordelijke

Martijn de Moor is de interne verantwoordelijke voor het beheren van de CO₂-Prestatieladder. Hij draagt verantwoordelijkheid voor het uitzetten van taken, toewijzen van verantwoordelijkheden en het rapporteren aan het management. Voor het opstellen van alle bijbehorende documentatie voor het behouden van niveau 5 op de CO₂-Prestatieladder wordt de organisatie ondersteund door het adviesbureau De Duurzame Adviseurs.

4.3 Organizational boundary

De organizational boundary is opgesteld volgens de laterale methode zoals beschreven in *Handboek CO₂-Prestatieladder 3.1, hoofdstuk 4*. Deze methode omvat deels de eisen van *Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard:2004, hoofdstuk 3*, en is deels maatwerk voor de CO₂-Prestatieladder.

De organizational boundary zoals deze op het certificaat wordt vermeld is als volgt:

voestalpine Track Solutions Netherlands B.V.; Kvk nr: 32040096
voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V.; Kvk nr: 30131800
 Nieuwe Crailoseweg 8, 1222 AB Hilversum

De volledige analyse is te vinden in Bijlage A van dit document.

4.4 Organisatiegrootte

4.4.1 Groottebepaling

De CO₂-Prestatieladder onderscheidt kleine, middelgrote en grote organisaties op basis van CO₂-uitstoot binnen de vastgestelde organizational boundary. Dit wordt gedaan volgens onderstaande tabel. Hierbij wordt eerst vastgesteld of de organisatie behoort tot de categorie "diensten" of tot de categorie "werken/leveringen" (conform Richtlijn 2014/24/EU). voestalpine vestiging Hilversum behoort tot de categorie werken/leveringen.

| | DIENSTEN | WERKEN/LEVERINGEN |
|------------------------------------|---|---|
| Kleine organisatie (K) | Totale CO ₂ -uitstoot bedraagt maximaal (\leq) 500 ton per jaar. | Totale CO ₂ -uitstoot <i>van de kantoren en bedrijfsruimten</i> bedraagt maximaal (\leq) 500 ton per jaar, en de totale CO ₂ -uitstoot <i>van alle bouwplaatsen en productielocaties</i> bedraagt maximaal (\leq) 2.000 ton per jaar. |
| Middelgrote organisatie (M) | Totale CO ₂ -uitstoot bedraagt maximaal (\leq) 2.500 ton per jaar. | Totale CO ₂ -uitstoot <i>van de kantoren en bedrijfsruimten</i> bedraagt maximaal (\leq) 2.500 ton per jaar, en de totale CO ₂ -uitstoot <i>van alle bouwplaatsen en productielocaties</i> bedraagt maximaal (\leq) 10.000 ton per jaar. |
| Grote organisatie (G) | Totale CO ₂ -uitstoot bedraagt meer dan ($>$) 2.500 ton per jaar. | Overig |

De CO₂-uitstoot is te vinden in de CO₂-emissie-inventaris rapportage in het document "CO₂-dashboard". Met deze uitstoot valt de organisatie in de categorie klein.

4.4.2 Vrijstelling van normen

Door de vastgestelde groottecategorie krijgt de organisatie vrijstelling van de volgende normen: 5.A.2-2, 5.A.3, 4.C, 5.C, 4.D en 5D. Voor eis 4.A.1 hoeft de organisatie één ketenanalyse op te stellen.

4.5 Projecten met gunningvoordeel

Een project met gunningvoordeel is een project van een organisatie waarbij de CO₂-Prestatieladder een rol heeft gespeeld in de aanbesteding. Hierbij is het niet relevant of het gunningvoordeel wel of niet doorslaggevend is geweest bij het verkrijgen van de opdracht, of op welke manier de CO₂-Prestatieladder in de aanbesteding is gevraagd.

Met deze definitie in het achterhoofd, is er één langlopend project met gunningvoordeel afgerond in het rapportagejaar. Dit betreft:

1. Project ES-lassen

Alle significante maatregelen om CO₂ te reduceren in dit project zijn in de eerste termijn van het contract afgerond. Het project is nu onderdeel van de algemene bedrijfsvoering en productie vindt geheel plaats op de vestiging van voestalpine Track Solutions Netherlands BV in Hilversum. De CO₂-reductiemaatregelen en energiebeoordeling die voor de gehele organisatie van toepassing zijn, zijn daarmee automatisch ook van toepassing op project ES-lassen. De footprint van dit project is nihil omdat er enkel elektriciteitsverbruik aan de werkzaamheden is toe te wijzen, dit wordt groen ingekocht. Ter indicatie: in 2016, voordat de productie naar Nederland is gehaald was het elektriciteitsverbruik in de productiehal totaal 276.790 kWh tegen 282.000 kWh in 2022. Dit komt neer op iets meer dan 5.000 kWh die toe te wijzen is aan de ES-lassen. De productiehoeveelheid en ketenpartners zijn sinds de start van het project onveranderd. De productie van ES-lassen loopt wel door maar omdat de contractvorm is gewijzigd is dit geen project met gunningvoordeel meer.

5 Rapportage van de CO₂-emissie-inventaris

5.1 Rapportage volgens ISO 14064-1

De CO₂-emissie-inventaris rapportage is opgesteld volgens de eisen uit ISO 14064-1, paragraaf 9.3.1. In onderstaande tabel is een kruistabel gemaakt van de onderdelen uit ISO 14064-1 en de vermelding in dit dossier.

| ISO 14064-1 §9.3.1 | BESCHRIJVING | VERMELDING |
|--------------------|--|---|
| A | Description of the reporting organization | Verslag, H4 |
| B | Person or entity responsible for the report | Verslag, §4.2 |
| C | Reporting period covered | Verslag, §5.2 |
| D, E | Documentation of organizational and reporting boundaries, including criteria to define significant emissions | Verslag, §4.3 |
| F | Direct GHG emissions | CO ₂ -dashboard, tabblad "CO ₂ -emissie-inventaris", totaal scope 1 en Verslag, §5.4.1 |
| G | Treatment of biogenic CO ₂ emissions and removals | Verslag, §5.5 |
| H | GHG removals | Verslag, §5.5 |
| I | Exclusion of sources or sinks | Verslag, §5.4.2 |
| J | Indirect GHG emissions | CO ₂ -dashboard, tabblad "CO ₂ -emissie-inventaris", totaal scope 2 en business travel & Scope 3 – kwalitatieve en kwantitatieve analyse, tabblad "Kwantitatieve analyse", en Verslag, §5.4.1 |
| K | Base year | Verslag, §5.2 |
| L | Changes and recalculations | Verslag, §5.2.1 |
| M | Quantification approaches | Verslag, §5.3 |
| N | Changes to methodologies | Verslag, §5.3.1 |
| O, T | Emission or removal factors used | Verslag, §5.3 |
| P, Q | Uncertainties | Acties, planning en verantwoordelijkheden, tabblad "dataverzameling", en Verslag, §5.6 |
| R | Statement in accordance with ISO 14064-1 | Verslag, §5.1 |
| S | Verification | Verslag, §5.7 |

5.2 Referentiejaar en rapportagejaar

Het jaar 2017 dient als referentiejaar voor de CO₂-reductiedoelstellingen en het monitoren van de CO₂-uitstoot. Dit rapport betreft rapportagejaar 2022. Alle volgende paragrafen in dit hoofdstuk betreffen het rapportagejaar zoals hier vermeld en de organisatie zoals omschreven in hoofdstuk 4 van dit CO₂-verslag.

5.2.1 Significante veranderingen en herberekeningen

Als gevolg van de samenvoeging van twee bedrijven op het certificaat is de CO₂-footprint met terugwerkende kracht gecorrigeerd door de uitstoot van beide bedrijven bij elkaar op te tellen en de voortgang voor beide bedrijven te bepalen.

5.3 Kwantificeringsmethoden

Voor het kwantificeren van de CO₂-uitstoot is gebruik gemaakt van een Excelmodel waarbij alle energieverbruiken worden omgerekend naar CO₂-emissies. De bronnen van de energieverbruiken worden vermeld in het Excel document van de CO₂-emissie-inventaris van de organisatie. De emissiefactoren van de website www.co2emissiefactoren.nl worden gehanteerd, zoals omschreven in handboek 3.1 van de CO₂-Prestatieladder en volgens de toepassing zoals omschreven op www.co2emissiefactoren.nl. Omdat het gaat om specifieke emissiefactoren op nationaal niveau, zijn de gehanteerde emissiefactoren zeer geschikt voor het omrekenen van de data van de broeikasgas activiteiten naar de daarmee gepaard gaande CO₂-emissies. De emissiefactoren van de organisatie zullen te allen tijde meegaan met wijzigingen in de emissiefactoren van handboek 3.1 en daaropvolgende handboeken van de CO₂-Prestatieladder.

Voor koudemiddelen wordt een inschatting gemaakt.

Er zijn geen verwijderingsfactoren van toepassing.

5.3.1 Veranderingen van kwantificeringsmethoden

Er zijn geen significante wijzigingen geweest in kwantificeringsmethoden. Voor de scope 3 emissies die gerelateerd zijn aan de inkoop is een correctie doorgevoerd in lijn met de inflatie.

5.4 CO₂-emissie berekeningen

5.4.1 CO₂-emissies

In onderstaande tabel zijn de verbruiken en bijbehorende CO₂-emissies weergegeven voor scope 1, 2 en business travel.

| TABEL M1. OVERZICHT CO ₂ -EMISSIES, GEHELE ORGANISATIE | | | | | 2022 | Heel jaar |
|---|-----------|----------------|---|------------------------------------|------|-----------|
| TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1 | AANTAL | EENH | CONVERSIE-FACTOR (g CO ₂ per eenheid) | UITSTOOT (ton CO ₂) | | |
| Aardgasverbruik | 104.112 | m ³ | 2.085 | 217,1 | | 45% |
| Propaan | 1.014 | kg | 3.382 | 3,4 | | 1% |
| Brandstofverbruik wagenpark - benzine | 35.843 | liter | 2.784 | 99,8 | | 21% |
| Brandstofverbruik wagenpark - diesel | 38.854 | liter | 3.262 | 126,7 | | 26% |
| Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - HVO | 35.946 | liter | 314 | 11,3 | | 2% |
| Brandstofverbruik wagenpark - LPG | 0 | liter | 1.798 | - | | 0% |
| Koeling, airco's en beschermgassen | | Bena-dering | 0 | 6,4 | | 1% |
| Totaal scope 1 | | | | 464,7 | | |
| TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2 | AANTAL | EENH | CONVERSIE-FACTOR (g CO ₂ per eenheid) | UITSTOOT (ton CO ₂) | | |
| Elektriciteitsverbruik - grijze stroom | 0 | kWh | 523 | - | | 0% |
| Elektriciteitsverbruik - groene stroom | 3.011.174 | kWh | 0 | - | | 0% |

| | | | | | |
|--|--------|-----|---|---|----|
| Elektriciteitsverbruik - wagens | 24.792 | kWh | 0 | - | 0% |
| Totaal scope 2 | | | | - | |

| TYPE EMISSIESTROOM BUSINESS TRAVEL | AANTAL | EENH | CONVERSIE-FACTOR (g CO ₂ per eenheid) | UITSTOOT (ton CO ₂) | |
|--|--------|------|--|---------------------------------|----|
| Zakelijk vervoer - gedeclareerde kilometers | 52.068 | km | 193 | 10,0 | 2% |
| Zakelijk vervoer - openbaar vervoer | 0 | km | 15 | - | 0% |
| Vliegreizen <700 km | 3.270 | km | 234 | 0,8 | 0% |
| Vliegreizen 700-2500 km | 47.022 | km | 172 | 8,1 | 2% |
| Vliegreizen >2500 km | 0 | km | 157 | - | 0% |
| Totaal bt | | | | 18,9 | |
| TOTALE EMISSIES SCOPE 1, 2 EN BUSINESS TRAVEL | | | | 483,6 | |

In onderstaande tabel zijn de CO₂-emissies weergegeven voor de verschillende emissiestromen in scope 3.

| | MATERIEEL? | PROJECT GERELATEERD | UITSTOOT (TON CO ₂) |
|---|------------|---------------------|---------------------------------|
| UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES | | | |
| Aangekochte goederen en diensten | Ja | Ja | 69.682 |
| Kapitaal goederen | Nee | Nee | 315 |
| Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2) | Nvt | Nvt | |
| Upstream transport en distributie | Nee | Nee | 899 |
| Productieafval | Nee | Nee | 6.220 |
| Zakelijk reizen (niet in scope 1 of 2) | Nvt | Nvt | |
| Woon-werkverkeer | Nee | Nee | 243 |
| Upstream geleaste activa | Nee | Nee | |
| DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES | | | |
| Downstream transport en distributie | Nee | Ja | |
| Ver- of bewerken van verkochte producten | Nee | Nee | |
| Gebruik van verkochte producten | Nee | Ja | |
| End-of-life verwerking van verkochte producten | Ja | Ja | 24.153 |
| Downstream geleaste activa | Nee | Ja | |
| Franchisehouders | Nvt | Nvt | |
| Investerings | Nvt | Nvt | |

5.4.2 Uitsluiting van overige GHG-emissies

In handboek 3.1 van de CO₂-Prestatieladder is de rapportage van de CO₂-emissie-inventaris over alle broeikasgassen, uitgedrukt in CO₂-equivalenten nog niet verplicht. Het is dus niet vereist overige gassen, niet zijnde CO₂ (CH₄, N₂O, HFC's, PFC's en SF₆) die vrijkomen bij operaties van de organisatie, mee te nemen in de emissie-inventaris. Dit geldt ook voor en smeermiddelen. Daarom worden deze uitgesloten van deze emissie-inventaris rapportage.

5.5 Verbranding van biomassa en GHG-verwijderingen

Er vonden geen verbranding van biomassa en geen GHG-verwijderingen plaats. Ook heeft er geen compensatie plaatsgevonden.

5.6 Onzekerheden en impact

De onzekerheden en de impact daarvan worden omschreven in het Excel document "Acties, planning en verantwoordelijkheden" op het tabblad "dataverzameling".

5.7 Verificatie

De organisatie heeft ervoor gekozen om de emissie-inventaris niet apart te laten verifiëren door een extern bureau. De CO₂-emissie-inventaris zal tijdens de externe audit middels een steekproef geverifieerd worden.

6 Voortgang en ambitiebepaling

6.1 Ambitie

Vanuit de CO₂-Prestatieladder wordt gevraagd om reductiedoelstellingen op te stellen die zowel ambitieus als realistisch zijn. Om te kunnen bepalen hoe ambitieus de doelstellingen en maatregelen zijn van de organisatie is gekeken naar sectorgenoten en is de maatregellijst van SKAO ingevuld.

6.1.1 Vergelijking met sectorgenoten

- **Sectorgenoot 1 | Ricardo Rail (niveau 5)**
CO₂-footprint in referentiejaar: 423 ton CO₂
 - ✓ Doelstelling scope 1, 2 en business travel: 80% in 2025 ten opzichte van 2012
 - ✓ Scope 3 doelstelling: *onbekend*

Meest significante maatregelen in het plan van aanpak:

 - Monitoring energieverbruik
 - Plaatsen zonnepanelen
 - Verkleinen kantoor en verminderen apparatuur
 - Leveranciers vragen naar duurzaamheid geleverde producten en eventuele beschikbare alternatieven.

- **Sectorgenoot 2 | Two-B Engineering (niveau 5)**
CO₂-footprint in referentiejaar: 105,2 ton CO₂
 - ✓ Doelstelling scope 1, 2 en business travel: 70% in 2024 ten opzichte van 2014
 - ✓ Doelstelling scope 3: 55% reductie in de keten van woon-werk verkeer in 2024 t.o.v. 2019.

Meest significante maatregelen in het plan van aanpak:

 - Stimuleren elektrische auto's bij vervanging
 - Invoeren mobiliteitsbeleid
 - Personeel dichtbij zoeken
 - Thuiswerkbeleid
 - Stimuleren fietsgebruik

- **Sectorgenoot 3 | Vossloh (niveau 5)**
CO₂-footprint in referentiejaar: 199 ton CO₂
 - ✓ Doelstelling scope 1, 2 en business travel: 8% in 2023 ten opzichte van 2018
 - ✓ Doelstelling scope 3: 20% reductie in upstream transport in 2023 t.o.v. 2020.

Meest significante maatregelen in het plan van aanpak:

 - Toepassen LED
 - Warme werkkleding voorzien
 - Thermostaat lager zetten
 - Gaskachel vervangen

6.1.2 SKAO maatregellijst

De algemene conclusie naar aanleiding van de maatregellijst is dat de organisatie al vrij vooruitstrevend is op het gebied van alternatieve brandstoffen voor het materieel en de inkoop van groene stroom. Echter zijn er nog voldoende maatregelen te nemen om het fossiele brandstofverbruik van het wagenpark en het gasverbruik te verminderen, ook kan het elektriciteitsverbruik verder worden teruggedrongen. Een analyse op het ambitieniveau van de maatregelen en de status ervan is weergegeven in onderstaande tabel:

| A | 27 |
|-----------------|----|
| Geïmplementeerd | 6 |
| Onderzoek doen | 15 |
| Gepland | 6 |

| | |
|------------------------|-----------|
| B | 17 |
| Geïmplementeerd | 5 |
| Onderzoek doen | 5 |
| Gepland | 7 |
| C | 14 |
| Geïmplementeerd | 9 |
| Onderzoek doen | 2 |
| Gepland | 3 |
| Eigen Maatregel | 5 |
| Geïmplementeerd | 4 |
| Gepland | 1 |
| Eindtotaal | 63 |

Alleen al het aantal maatregelen toont ambitie, daarnaast geeft ook het aantal eigen maatregelen en categorie B en C maatregelen de indruk dat de organisatie voldoende ambitieus is.

6.2 CO₂-reductiedoelstellingen en voortgang

Onderstaande doelstellingen zijn gebaseerd op CO₂-reductiemaatregelen die te vinden zijn in het plan van aanpak in het 'bevindingenregister' op de QHSE SharePoint. De berekening van de scope 1, 2 en business travel doelstellingen zijn te vinden in de Excel "Berekening Doelstellingen".

6.2.1 Hoofdoelstelling

HOOFDDOELSTELLING SCOPE 1 EN 2

voestalpine vestiging Hilversum wil in 2026 ten opzichte van 2017 52% minder CO₂ uitstoten

Deze doelstelling is absoluut.

JAARLIJKSE DOELSTELLING SCOPE 1 EN 2

| | |
|-------------|-----|
| 2023 | 43% |
| 2024 | 46% |
| 2025 | 49% |
| 2026 | 52% |

De doelstelling is na samenvoeging van de twee bedrijven opnieuw vastgesteld, ook omdat er nieuwe ontwikkelingen in de maatregelen zijn en er geconcludeerd is dat de organisatie een stapje ambitieuzer kan zijn, ondanks de grote stappen die in het verleden al zijn genomen.

6.2.2 Subdoelstellingen

SUBDOELSTELLINGEN

| | DOELSTELLING | VOORTGANG |
|--|--------------|-----------|
|--|--------------|-----------|

| | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|--|
| Scope 1 | 52% | 46% per eind 2022 |
| Scope 2 | 0% | Geen emissies |
| Business travel | 46% | 66% per eind 2022, vertekend door pandemie. |
| Groene stroom | 100% | Gerealiseerd, wens voor eigen opwek |
| Alternatieve brandstoffen | HVO inzet, wagenpark elektrificeren | HVO gerealiseerd waar mogelijk Steeds meer auto's elektrisch. |
| Energieverbruik | 5%/jaar | Loopt conform planning |

6.2.3 Doelstellingen scope 3/ketenanalyse

Er is een kwalitatieve analyse uitgevoerd op significantie en impactmogelijkheden per categorie uit het GHG-protocol. De volledige analyse is terug te vinden in de Excel "Scope 3 - kwalitatieve en kwantitatieve analyse".

| UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIES | MATERIEEL? |
|---|---------------------|
| Aangekochte goederen en diensten | Ja |
| Kapitaal goederen | Nee |
| Brandstof en energie gerelateerde activiteiten | Niet van toepassing |
| Upstream transport en distributie | Nee |
| Productieafval | Nee |
| Zakelijk reizen (niet in scope 1 of 2) | Niet van toepassing |
| Woon-werkverkeer | Nee |
| Upstream geleaste activa | Nee |
| DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES | |
| Downstream transport en distributie | Nee |
| Ver- of bewerken van verkochte producten | Nee |
| Gebruik van verkochte producten | Nee |
| End-of-life verwerking van verkochte producten | Ja |
| Downstream geleaste activa | Nee |
| Franchisehouders | Niet van toepassing |
| Investerings | Niet van toepassing |

De focus zal liggen op de significante categorieën waar ook de grootste mogelijkheid tot impact ligt, zijnde:

- ✓ Aangekochte goederen en diensten
- ✓ End-of-life verwerking van verkochte producten

Op basis van bovenstaande is in 2023 een nieuwe Ketenanalyse Spoorse Elementen opgesteld, welke de productcategorieën Spoorstaven, Dwarsliggers, Ballast en Wissels behandelt. De belangrijkste conclusie is dat er beter inzicht nodig is in de huidige emissies van deze productcategorieën.

HOOFDDOELSTELLING SCOPE 3 KETENANALYSE SPOORSE PRODUCTEN

voestalpine vestiging Hilversum wil in 2030 ten opzichte van 2022 35% minder CO₂ uitstoten in de productcategorieën spoorstaven, dwarsliggers, ballast en wissels.

Dit is onderdeel van de ambitie om in 2050 een klimaatneutraal en circulair productportfolio te hebben.

6.2.3 Voortgang scope 3/ketenanalyse

Beide bedrijven hadden een eigen ketenanalyse waarvan de doelstelling per 2022 afliep.

Ketenanalyse wissels

Het doel was om in 2022 5% CO₂ reduceren ten opzichte van 2014 in de keten van wissels. Deze doelstellingen zijn deels gerelateerd aan het aantal FTE (scope 1 en 2), deels aan de omzet (scope 3). De volledige ketenanalyse inclusief onderbouwing van deze doelstelling is te vinden in het document "Ketenanalyse Wissels TTNL v3.2".

De drie belangrijkste maatregelen uit de ketenanalyse zijn beoordeeld op voortgang:

- ✓ Speciale oplegger: Er is op twee manieren gekeken naar transportoptimalisatie, zowel door meerdere wissels op één oplegger te kunnen vervoeren als door de extra lange wissels in één keer (en dus herbruikbaar) te vervoeren. Het vervoeren van meerdere wissels in één keer wordt gedaan wanneer mogelijk. Het vervoeren van lange wisseldelen wordt niet gedaan vanwege de kwetsbaarheid en de benodigde inzet van zeer zwaar materieel waardoor de CO₂ uitstoot juist verhoogt.
- ✓ Wisselverwarming middels bodemwarmte: dit is niet van de grond gekomen, mede veroorzaakt door regelgeving vanuit ProRail waarin de huidige elektrische linten worden voorgeschreven.
- ✓ Verlengen levensduur door hoogwaardiger materiaal: Dit wordt toegepast in bepaalde wisseldelen. Echter is dit nog niet de standaard. Er zijn recent nog wel nieuwe opdrachten binnen gekomen voor deze techniek.

Daarnaast zijn er nog enkele andere maatregelen genomen tijdens de looptijd van de ketenanalyse:

- ✓ Gebruik eco-beton
- ✓ Hergebruik diverse wisseldelen

De maatregelen hebben geleid tot een reductie van ongeveer 5% CO₂. Hiermee kan geconcludeerd worden dat de doelstelling is gehaald.

Ketenanalyse hergebruik betonnen dwarsliggers

Het doel was om in 2022 1,5% CO₂ reduceren ten opzichte van 2018 in de keten van betonnen dwarsliggers door het verhogen van het aandeel hergebruik met 50%. Deze doelstelling is absoluut. De volledige ketenanalyse inclusief onderbouwing van deze doelstelling is te vinden in het document "2022-05-18 Ketenanalyse hergebruik betonnen dwarsliggers (4.A.1)".

Voortgang:

| Inkoop | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| NS90 | 5.608 | 2.660 | 4.212 | 670 | 1028 |
| Duoblok | 0 | 3.237 | 0 | 473 | 5920 |
| Type 1 | 1 | 318 | 16 | 1 | 12 |
| Type 2 | 15 | 989 | 207 | 37 | 7 |
| TOTAAL | 5624 | 7204 | 4435 | 1181 | 6967 |

| Verkoop | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|----------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| NS90 | 2490 | 2650 | 1625 | 353 | 1601 |
| Duoblok | 0 | 0 | 0 | 0 | 658 |
| Type 1 | 0 | 0 | 610 | 120 | 16 |
| Type 2 | 0 | 0 | 1.281 | 0 | 95 |
| TOTAAL | 2490 | 2650 | 3516 | 473 | 2370 |
| Target | 2490 | 2801 | 3113 | 3424 | 3735 |
| <i>Vershil</i> | 0 | -151 | 403 | -2.951 | -1.365 |

Geconcludeerd kan worden dat de doelstelling (nog) niet gehaald is. Wel is te zien dat de voorraad hergebruik dwarsliggers structureel toeneemt. Dit maakt het mogelijk dat bij een volgend groot en geschikt project ineens heel veel van deze dwarsliggers kan worden ingezet. Daardoor kan de doelstelling met één geschikt project alsnog gehaald worden, zij het buiten de gestelde termijn.

De belangrijkste reden voor het niet behalen van de doelstelling is dat de verkoop zeer sterk afhankelijk is van het type projecten en de mogelijkheden om hergebruik toe te passen binnen de contracten. Daarnaast is geconstateerd dat er verhoogde concurrentie op het inkopen en direct inzetten van vrijkomende dwarsliggers in spoorprojecten een grote belemmerende factor zijn geweest voor het behalen van de eigen doelstelling. Over het geheel gezien is dit natuurlijk een positieve ontwikkeling. De organisatie heeft in meerdere projecten haar best gedaan om hergebruik als toepassing in te brengen, maar de invloed bleek niet toereikend om een structureel verschil te maken.

6.3 Energiebeoordeling

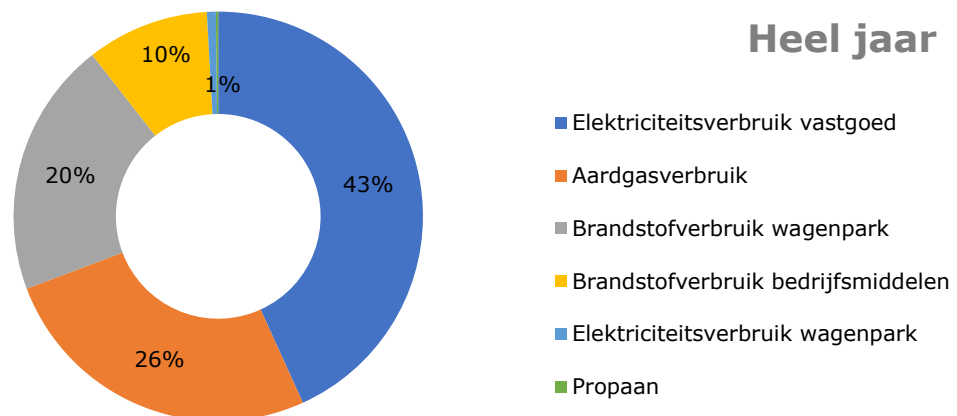
Middels de energiebeoordeling wordt inzicht verkregen in de grootste energieverbruikers binnen de organisatie. Deze beoordeling wordt uitgevoerd conform ISO 50001. De CO₂-Prestatieladder vereist dat er inzicht wordt verkregen in de 80% grootste verbruikers. Hierdoor kunnen de belangrijkste processen, gebouwen en/of activiteiten die bijdragen aan het energieverbruik en mogelijk ook de CO₂-uitstoot effectief aangepakt worden. De analyse is gebaseerd op berekeningen uit het Excel document "CO₂-dashboard".

6.3.1 Identificatie grootste energiestromen

In onderstaande figuur worden de top 80% grootste energiestromen in GJ weergegeven.

Figuur E1. Energieverbruik

2022
Heel jaar



De geïdentificeerde grootste energiestromen worden hieronder geanalyseerd.

6.3.2 Analyse elektriciteitsverbruik

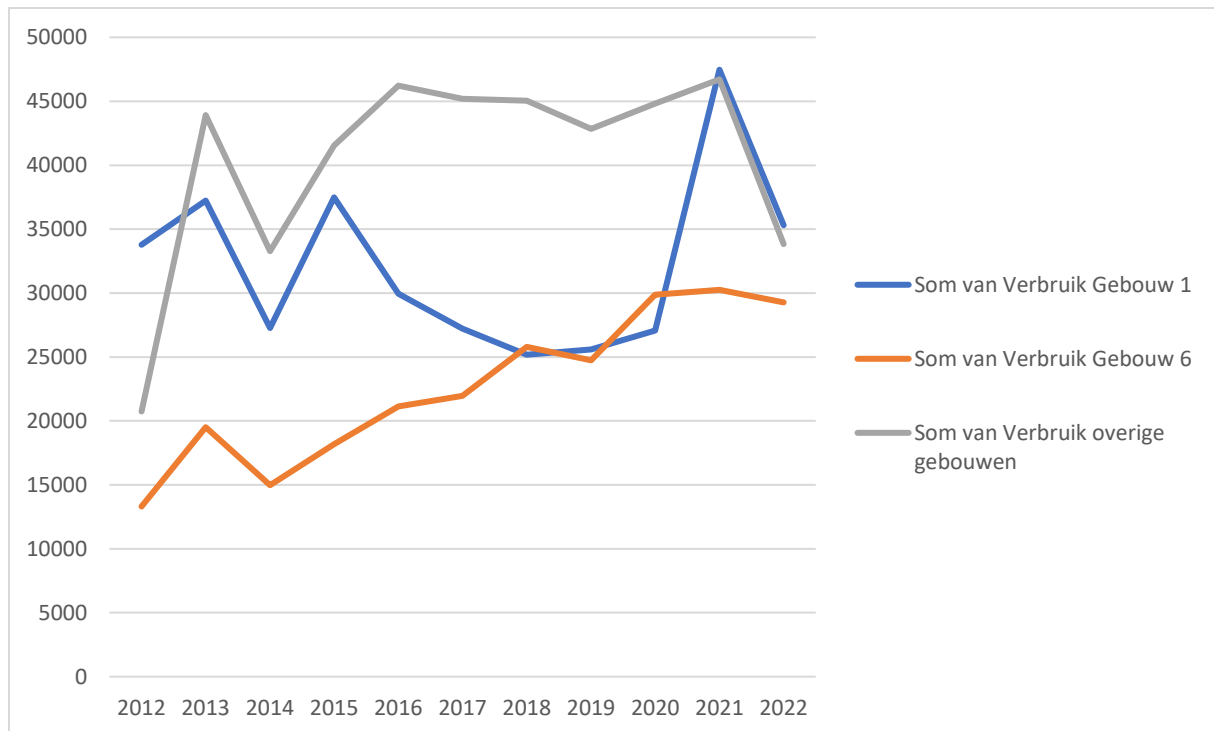
Het elektriciteitsgebruik tbv het vastgoed daalt gestaag, ondanks dat diverse processen geëlektrificeerd worden. Dit heeft een directe relatie met besparingsmaatregelen zoals LED verlichting en onnodig verbruik vermijden. Het doel is om ook eigen energie te gaan opwekken en om nog meer besparingen door te voeren. Daar tegenover staat echter de wens om aardgasverbruik en fossiel brandstofverbruik verder te verminderen door over te stappen op elektrische alternatieven, wat het elektriciteitsverbruik logischerwijs weer verhoogt.

Conclusies:

- ✓ Elektraverbruik zal wijzigen/fluctueren in de komende jaren
- ✓ De ontwikkeling op de energiemarkt biedt de mogelijkheid tot heropenen onderzoek naar eigen opwek.
- ✓ De monitoring van het elektriciteitsverbruik per pand (en zelfs per groep) kan beter worden ingericht.

6.3.3 Analyse gasverbruik

Het gasverbruik concentreert zich voornamelijk op het magazijn (LSC) , het hoofdkantoor en enkele bijgebouwen. Het gas wordt 100% ingezet voor werkplek- en ruimteverwarming en niet voor productieprocessen.



Er zijn diverse onderzoeken gedaan en pilots uitgevoerd om alternatieven te vinden voor gasgestookte verwarming, tot nu toe zonder positief resultaat. Voorbeelden zijn het gebruik van restwarmte van het ene pand als verwarmingsbron voor het andere pand. De ontwikkelingen op de energiemarkt zorgen echter voor een nieuwe mogelijkheid om businesscases af te wegen. Daarnaast gaan de ontwikkelingen van alternatieve verwarmingsmogelijkheden ook snel.

Er loopt nog een onderzoek naar werkplekverwarming middels infrarood in plaats van complete ruimteverwarming. De grootste uitdaging zit in het inpassen van deze wijziging in de werkprocessen die niet aan een vaste plek gebonden zijn maar zich door het gebouw verplaatsen. Een doorn in het oog is de propaantank die gebruikt wordt voor de verwarming van één gebouw.

Op enkele punten, zoals het consequent sluiten van de grote roldeuren die door de heftrucks worden gebruikt, lijkt het gedrag bepalend boven technische oplossingen. Daarvoor kan interne communicatie en duidelijke beleidsvorming en sturing worden ingezet.

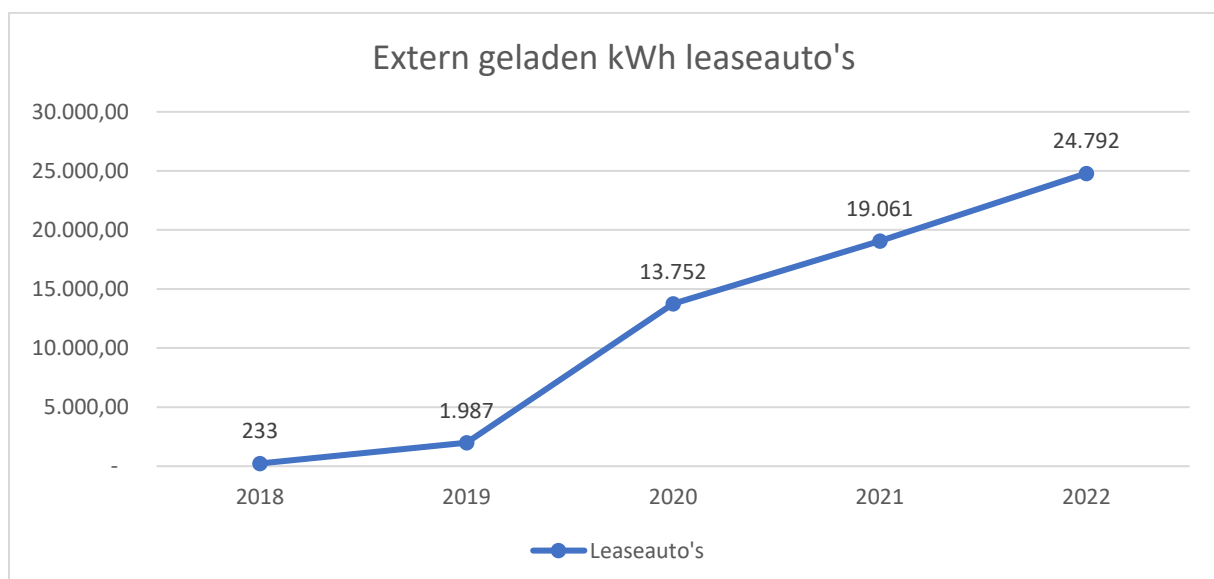
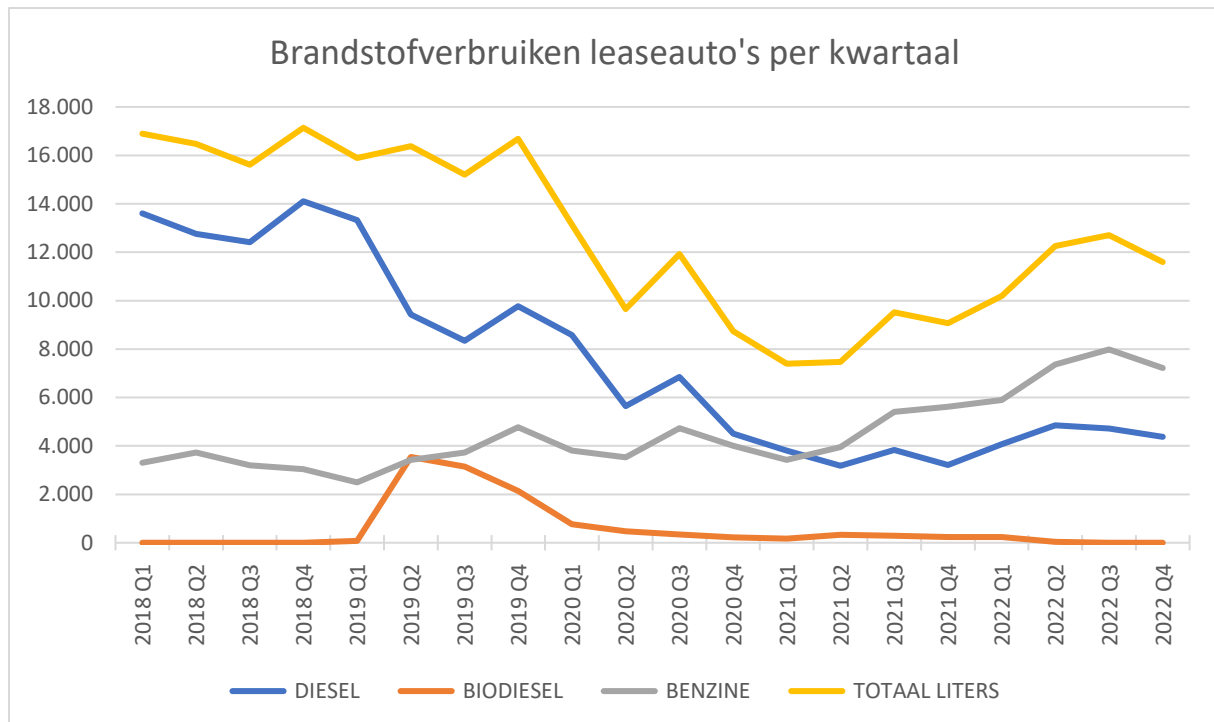
De betere monitoring van de verbruiken heeft in 2022 geleid tot een grote besparing in het magazijn, daar bleek een sensor defect te zijn waardoor er non-stop warmtevraag was. Inzicht blijkt dus een verrijking te zijn en de juiste handvatten te geven om te kunnen sturen.

Conclusies:

- ✓ Monitoring levert nuttig inzicht en leidt tot besparingsmaatregelen.
- ✓ De ontwikkeling op de energiemarkt biedt de mogelijkheid tot heropenen onderzoek naar alternatieven voor gasgestookte verwarming.
- ✓ Het is wenselijk om de propaantank zo snel mogelijk overbodig te maken.

6.3.4 Analyse brandstofverbruik leaseauto's

De effecten van de normalisering van de dagelijkse gang van zaken na de pandemie is goed zichtbaar. Er wordt weer significant gereden, wat resulteert in meer brandstofverbruik. Wat wel positief is, is de groei in het aantal elektrische auto's. In onderstaande grafieken staan de ontwikkelingen per brandstofsoort weergegeven.



In de grafiek is ook goed terug te zien dat er minder diesel en meer benzine wordt verbruikt. Daarnaast is de eerder getrokken conclusie dat HVO moeilijkheden oplevert voor het wagenpark (zowel logistiek als met garanties) goed terug te zien door een korte piek en daarna weer een terugval. De enige chauffeur die op HVO reed is met pensioen gegaan.

Van het wagenpark is een uitgebreide analyse gemaakt, welke is terug te vinden in de Excel "Overzicht arbeidsmiddelen". Hieruit blijkt de volgende opbouw in zuinigheidslabels en brandstofsoorten.

| Label | 2022 |
|---------------|-----------|
| A | 21 |
| B | 1 |
| C | 5 |
| D | 6 |
| E | 36 |
| Totaal | 69 |

| Brandstofsoort | 2022 |
|---------------------|-----------|
| Diesel | 28 |
| Elektriciteit (BEV) | 14 |
| Euro 95 | 20 |
| Euro 95 (HEV) | 4 |
| Onbekend | 3 |
| Totaal | 69 |

Belangrijkste conclusie is dat het aandeel elektrische auto's weer is gegroeid, maar dat er ook nog veel diesel gereden wordt en dat het aantal benzine auto's groeit. Een goede vergelijking met voorgaande jaren is nog wenselijk.

Conclusies:

- ✓ Er blijft ruimte voor verbetering in het aantal elektrische voertuigen.
- ✓ Er wordt duidelijk weer meer gereden na de coronatijd.
- ✓ Er is nog geen aandacht voor zuinig rijden in elektrische auto's of monitoring van rijgedrag.

6.3.5 Aanbevelingen

De afgelopen jaren zijn verschillende energiebeoordelingen uitgevoerd. De nog actuele of openstaande conclusies en aanbevelingen uit de voorgaande energiebeoordelingen worden hieronder samen met de nieuwe conclusies en aanbevelingen opgesomd.

Elektraverbruik

- ✓ Onderzoek naar mogelijkheden eigen opwek weer openen.
- ✓ Verbeteren inzicht in verbruiken per pand.
- ✓ Terreinverlichting herbeoordelen op functionaliteit/ vervangbaarheid.
- ✓ Koeling een graadje hoger zetten in de zomer
- ✓ Capaciteit aansluiting beoordelen op mogelijkheden voor verdere elektrificatie.

Gasverbruik

- ✓ Voortzetten onderzoek infrarood werkplekverwarming productieruimtes.
- ✓ onderzoek naar mogelijkheden voor groen gas inkoop. (binnen de door SKAO gestelde richtlijnen [Wat is groen gas? \(co2-prestatieladder.nl\)](#))
- ✓ Onderzoeken gasloze alternatieven voor gebouwverwarming.
- ✓ Propaantank overbodig maken door elektrisch alternatief voor gebouwverwarming.
- ✓ Monitoring doorzetten en verbeteren waar mogelijk.

Wagenpark

- ✓ Onderzoeken of een target voor een emissievrij wagenpark gesteld kan worden.
- ✓ Elektrische fiets/auto voor persoonsvervoer en op de werf.

- ✓ Structureel blijven inzetten op videoconferentie in plaats van afspraken op locatie.
- ✓ In communicatie aandacht geven aan zuinig elektrisch rijden.

6.4 Conclusie ambitiebepaling

voestalpine vestiging Hilversum heeft naar aanleiding van bovenstaande vergelijkingen en de maatregellijst geconcludeerd dat de reductiedoelstelling gepresenteerd in paragraaf 6.2 voldoende ambitieus is. De doelstelling en bijbehorende maatregelen van de sectorgenoten zijn minder vergaand dan die van voestalpine vestiging Hilversum. De organisatie schat zichzelf op het gebied van CO₂-reductie in als koploper vergeleken met sectorgenoten. Dit op grond van de grote stappen die in de afgelopen jaren gemaakt zijn en de hoge ambitie om het restant CO₂ uitstoot op termijn naar nul te krijgen. Ook de scope 3 doelstelling is ambitieus te noemen, voestalpine vestiging Hilversum wil mede door een sterk verlaagde keten-uitstoot een koploperspositie in de markt verkrijgen en behouden. De organisatie heeft doelstellingen in scope 3 die verder gaan dan de eisen in het CO₂ prestatieladder handboek.

Disclaimer & Colofon

Uitsluiting van juridische aansprakelijkheid

Hoewel de informatie in dit rapport afkomstig is van betrouwbare bronnen en exceptionele zorgvuldigheid is betracht tijdens het samenstellen van deze rapportage kunnen De Duurzame Adviseurs geen juridische aansprakelijkheid aanvaarden voor fouten en onnauwkeurigheden, ongeacht de oorzaak daarvan en voor schade als gevolg daarvan. De borging en uitvoering van de opgestelde doelen en maatregelen aanwezig in dit rapport liggen bij de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever. Voor het niet behalen van doelen en/of het onjuist aanleveren van data door de opdrachtgever, kunnen De Duurzame Adviseurs niet aansprakelijk worden gesteld.

In geen enkel geval zijn De Duurzame Adviseurs, haar eigenaren en/of medewerkers aansprakelijk ten aanzien van indirecte, immateriële of gevolgschade met inbegrip van gederfde winst of inkomsten en verlies van contracten of orders.

Bescherming intellectueel eigendom

Het auteursrecht op dit document berust bij De Duurzame Adviseurs of bij derden welke bij toestemming deze documentatie beschikbaar hebben gesteld aan voestalpine Track Solutions Netherlands B.V..

Vermenigvuldiging in wat voor vorm dan ook is alleen toegestaan door voorafgaande toestemming door De Duurzame Adviseurs.

Ondertekening

| | |
|----------------------------------|---|
| Auteur(s): | M. Havik, De Duurzame Adviseurs |
| Kenmerk: | CO ₂ -Prestatieladder Verslag 2023 |
| Datum: | 25-04-2023 |
| Versie: | 1.5 |
| Verantwoordelijke projectleider: | M. de Moor |

Bijlagen

Bijlage A – Organizational boundary

De organizational boundary is opgesteld volgens de laterale methode zoals beschreven in *Handboek CO₂-Prestatieladder 3.1, hoofdstuk 4*. Deze methode omvat deels de eisen van *Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard:2004, hoofdstuk 3*, en is deels maatwerk voor de CO₂-Prestatieladder.

KvK uittreksel

Het startpunt van de organizational boundary is de juridische entiteit voestalpine Track Solutions Netherlands B.V.. Conform de KvK zijn er geen concernrelaties in Nederland bekend.

Omdat voestalpine een internationaal concern is wordt er verder gekeken dan enkel de in Nederland geregistreerde concernrelaties. Op dezelfde locatie en met overlap in middelen en personeel is ook voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. gevestigd. Er is vanuit voestalpine Track Solutions Netherlands B.V. operationele en financiële invloed uit te oefenen op de activiteiten van voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V., zeker waar het gaat om de relatie met energieverbruik en CO₂ emissies. Er wordt daarom gekozen om ook voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. mee te nemen in de boundary. Juridisch gezien is het geen dochtermaatschappij, maar praktisch gezien is dit wel het geval.

Toepassing van GHG Protocol

Omdat er met meerdere voestalpine bedrijven wordt gewerkt en/of gehandeld is de control benadering toegepast. Hier zijn de volgende conclusies uit voortgekomen over het toewijzen van CO₂-emissies aan de organisatie:

- ✓ voestalpine Track Solutions Netherlands B.V. 100%
- ✓ voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. 100%

Toepassing van laterale methode

Na het toepassen van de methode volgens het GHG Protocol is de laterale methode uitgevoerd. Hierbij dient de organizational boundary zodanig gekozen te zijn dat er geen C-aanbieders zich onder de A-aanbieders bevinden. Daarom is een AC-analyse uitgevoerd van de aanbieders. Op basis van de inkoopgegevens van de grootste aanbieders is onderstaand overzicht opgemaakt. Deze vormen samen ten minste 80% van de totale inkoopomzet (A-aanbieders). Vervolgens is geanalyseerd of onder deze A-aanbieders tevens C-aanbieders (concernaanbieder) zich bevinden. Indien dit het geval is worden deze geclassificeerd als AC-aanbieders en dienen deze te worden toegevoegd aan de organizational boundary. Deze analyse is herhaald totdat er geen AC-aanbieders zich bevonden tussen de A-aanbieders. De analyse kan worden gevonden in het Excel document "AC-analyse".

Onder de A-leveranciers zijn drie leveranciers die onderdeel uit maken van het voestalpine concern.

- ✓ voestalpine Rail Technology GmbH
- ✓ voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V.
- ✓ voestalpine Turnout Technology Germany GmbH

Overeenkomstig met het voorgaande hoofdstuk wordt voestalpine Turnout Technology meegenomen binnen de boundary. voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. en voestalpine Track Solutions Netherlands B.V. vallen onder het Oostenrijkse moederbedrijf voestalpine A.G. welke wereldwijd opereert en tientallen bedrijven heeft, verdeeld over meerdere divisies. Vanwege het internationale karakter van het moederbedrijf en de overige dochterbedrijven, het zeer kleine omzetaandeel van de twee Nederlandse bedrijven en het ontbreken van iedere vorm van zeggenschap op het moederbedrijf en/of de zusterbedrijven is besloten deze verder uit te sluiten en enkel de twee Nederlandse bedrijven te certificeren.

Hierover is uitvoerig overleg geweest met zowel SKAO als de certificerende instelling DNV, beide partijen hebben bevestigd dat deze aanpak akkoord is.

Uitsluitingen

Naast de hierboven omschreven algemene uitsluiting van het moederconcern en alle overige zusterbedrijven wordt hieronder de uitsluiting van de in de AC-analyse naar voren komende buitenlandse concernrelaties verder toegelicht:

voestalpine Rail Technology GmbH

Maakt onderdeel uit van het voestalpine concern, maar er bestaat geen zeggenschapsrelatie in termen van financiële en/of operationele controle. Bovendien maakt het verkoopvolume van voestalpine Rail Technology GmbH aan voestalpine TTNL & TSNL (10,5mln) een heel klein deel uit van het totale verkoopvolume van voestalpine Rail Technology (560 mln). voestalpine Rail Technology valt daarom buiten de boundary.

voestalpine Turnout Technology Germany GmbH

Maakt onderdeel uit van het voestalpine concern, maar er bestaat geen zeggenschapsrelatie in termen van financiële en/of operationele controle. Bovendien maakt het verkoopvolume van voestalpine Turnout Technology Germany aan voestalpine TTNL & TSNL (5,6mln) maar een klein deel uit van het totale verkoopvolume van voestalpine TT Germany (144 mln). voestalpine TT Germany valt daarom buiten de boundary.

Bron: de omzetcijfers zijn verkregen vanuit de publieke database van www.dnb.com/business-directory.html

Disclaimer

Volgens de eisen is het verplicht om alle AC-leveranciers op te nemen in de organizational boundary. Echter, mits goed onderbouwd en in overleg met de certificerende instantie, kan besloten worden bepaalde AC-leveranciers niet op te nemen. Een aantal argumenten die dit mogelijk zouden kunnen maken zijn:

- ✓ De AC-leverancier is werkzaam in landen waar de CO₂-Prestatieladder niet van toepassing is;
- ✓ De AC-leverancier is vele malen groter dan de organisatie en levert maar een klein gedeelte van zijn omzet aan de organisatie;
- ✓ De activiteiten van de AC-leverancier betreffen maar een klein gedeelte van de CO₂-footprint van de organisatie. De besparingsmogelijkheden liggen bij andere activiteiten;
- ✓ Er is geen operationele invloed op de AC-leverancier.

Vaststelling van de organizational boundary

De organizational boundary zoals deze op het certificaat wordt vermeld is als volgt:

voestalpine Track Solutions Netherlands B.V.; Kvk nr: 32040096
voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V.; Kvk nr: 30131800
Nieuwe Crailoseweg 8, 1222 AB Hilversum
