CO_2 inventarisatie 2025 - Q1 t/m Q4

Inventory boundary

Organizational boundaries

De voor u liggende CO2 inventarisatie heeft betrekking op de activiteiten van voestalpine Railway Systems Netherlands. voestalpine Railway Systems Netherlands, wordt gevormd door de bedrijven voestalpine Track Solutions Netherlands B.V. en voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V.. Beide bedrijven zijn gevestigd aan de Nieuwe Crailoseweg 8, 1222 AB in Hilversum, van waaruit de verschillende activiteiten worden gecoördineerd en uitgevoerd. Beide bedrijven opereren voornamelijk in de spoormarkt in Nederland. Zij leveren spoorproducten en (logistieke) diensten aan aannemers die het spoor bouwen en onderhouden. Sinds 2002 zijn deze bedrijven onderdeel van de Oostenrijkse staalgigant voestalpine AG. Sinds 2020 maken beide bedrijven onderdeel uit van voestalpine Railway Systems GmbH. In toenemende mate wordt gewerkt aan een totale operationele samenvoeging van beide bedrijven wat t.z.t. moet resulteren in 1 onderneming.

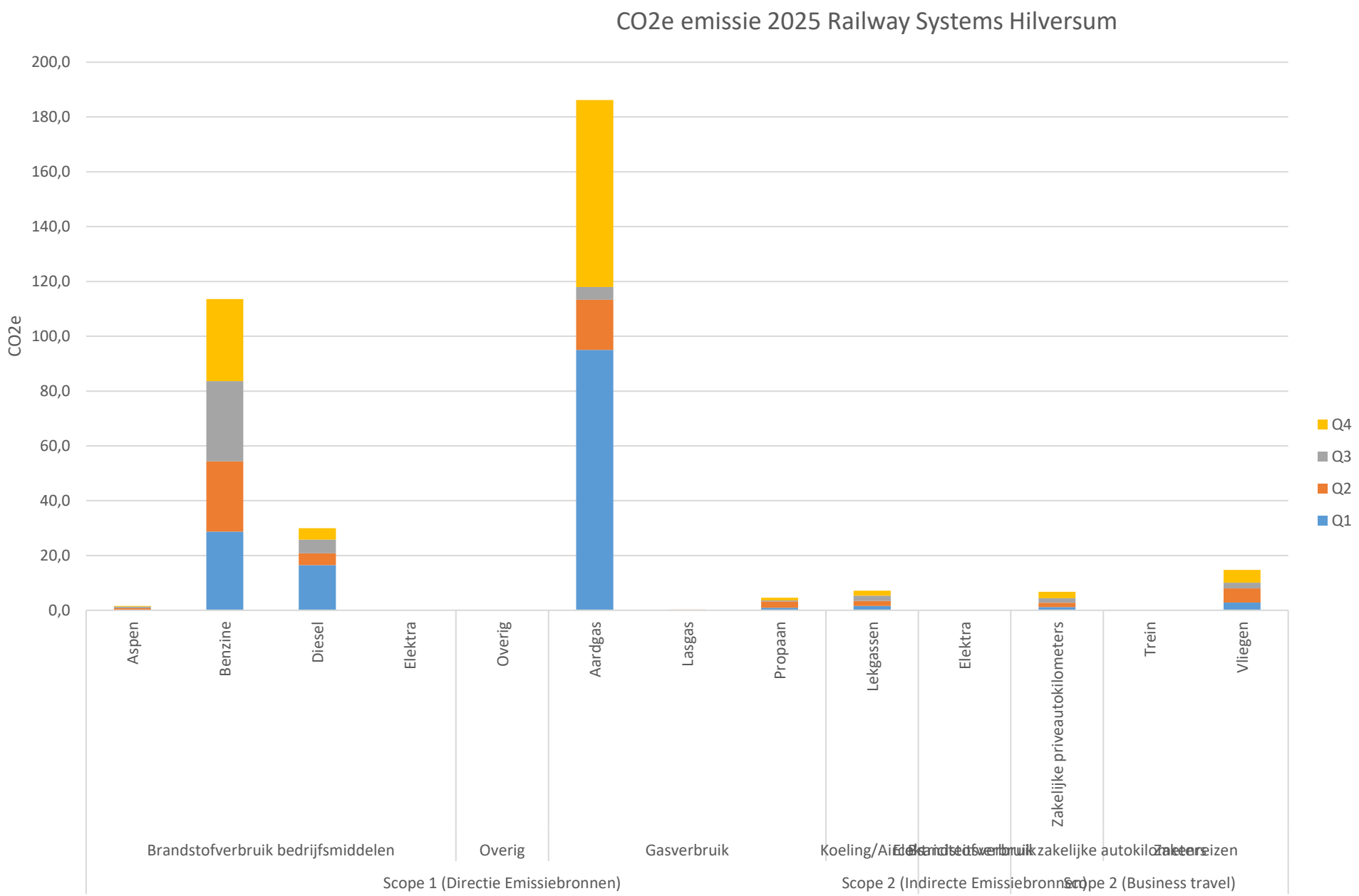
Een belangrijk product uit het assortiment is de "lang gelaste" spoorstaaf. voestalpine Track Solutions Netherlands B.V. beschikt over die productiefaciliteiten die het mogelijk maken om spoorstaven, met veelal een basislengte van 120 meter, te frezen en aan elkaar te lassen tot een uiteindelijke lengte van maximaal 360 meter.
Daarnaast richt voestalpine Track Solutions Netherlands B.V. zich in toenemende mate op het herbruikbaar maken en recyclen van uit de spoorbaan vrijkomende materialen, waarmee we een bijdragen willen leveren aan de CO_2 reductie binnen de spoormarkt.
voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. assembleert en bouwt wisselconstructies voor, ten behoeve van de railinfrastructuur. Het betreft hier constructies voor spoor-, tram- en metrolijnen in voornamelijk Nederland. Daarnaast beschikt voestalpine Turnout Technology Netherlands B.V. over een onderhoudsafdeling (Mobiele Baan Service) welke op verzoek van klanten kan worden ingezet voor het uitvoeren van onderhoudwerkzaamheden aan wisselconstructies.

De voorliggende inventarisatie zal niet ter verificatie worden voorgelegd aan een daartoe bevoegde verifiërende instelling.

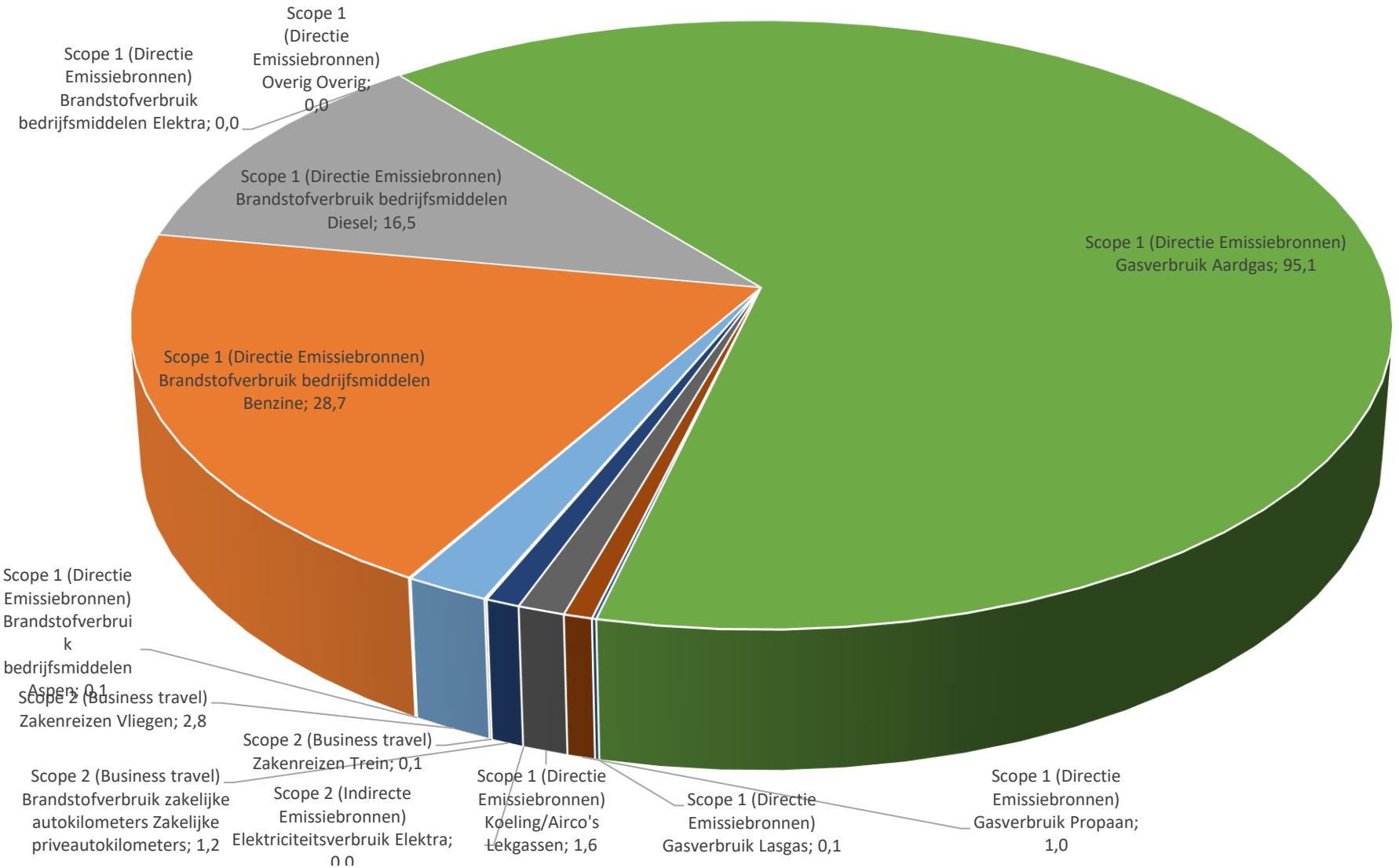
Operational boundaries

Deze CO_2 inventarisatie richt zich op de in scope 1 en 2 genoemde emissie-bronnen, aanvullend met de emissies van business travel uit scope 3 ("Personal cars for business travel" en "Business air travel"). Er zijn geen GHG bronnen uitgesloten.

In de rapportageperiode was zowel geen sprake van verbranding van biomassa als van broeikasgasverwijdering.


CO2e emissie 2025 Railway Systems Hilversum
CO2e
200,0
180,0
160,0
140,0
120,0
100,0
80,0
60,0
40,0
20,0
0,0
Aspen
Benzine
Diesel
Elektra
Overig
Aardgas
Lasgas
Propaan
Lekgassen
Elektra
Zakelijke priveautokilometers
Trein
Vliegen
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen
Overig
Gasverbruik
Zakelijke autokilometers
Scope 1 (Directie Emissiebronnen)
Scope 2 (Business travel)
Q4
Q3
Q2
Q1

CO2e verdeling 2025 Railway Systems Hilversum YTD



Jaar	2025

Som van CO2 (ton)	Kolomlabels				
Rijlabels	Q1	Q2	Q3	Q4	Eindtotaal
Scope 1 (Directie Emissiebronnen)	143,0	53,2	41,8	105,5	343,4
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen	45,3	30,6	34,9	34,4	145,2
Aspen	0,1	0,7	0,6	0,3	1,6
Benzine	28,7	25,6	29,3	30,0	113,6
Diesel	16,5	4,3	5,1	4,1	29,9
Elektra	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gasverbruik	96,2	20,7	5,0	69,2	191,1
Aardgas	95,1	18,3	4,7	68,2	186,2
Lasgas	0,1	0,1	0,0	0,0	0,3
Propaan	1,0	2,3	0,3	1,0	4,6
Koeling/Airco's	1,6	1,9	1,9	1,9	7,2
Lekgassen	1,6	1,9	1,9	1,9	7,2
Scope 2 (Indirecte Emissiebronnen)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Elektriciteitsverbruik	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Elektra	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Scope 2 (Business travel)	4,1	6,8	3,8	7,1	21,7
Brandstofverbruik zakelijke autokilometers	1,2	1,6	1,7	2,4	6,8
Zakelijke priveautokilometers	1,2	1,6	1,7	2,4	6,8
Zakenreizen	2,9	5,2	2,1	4,7	14,9
Trein	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Vliegen	2,8	5,2	2,1	4,7	14,8
Eindtotaal	**147,1**	**59,9**	**45,5**	**112,5**	**365,1**

Jaar	2017

Som van CO2 (ton)	Kolomlabels				
Rijlabels	Q1	Q2	Q3	Q4	Eindtotaal
Scope 1 (Directie Emissiebronnen)	273,9	187,1	176,6	224,7	862,3
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen	157,5	157,3	167,3	147,7	629,8
Aspen	1,1	1,0	0,2	0,0	2,3
Benzine	11,2	10,9	10,5	14,5	47,1
Diesel	145,2	145,4	156,4	133,2	580,2
Elektra	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
LPG			0,2		0,2
Overig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gasverbruik	114,8	28,1	7,7	75,3	225,9
Aardgas	112,1	27,4	6,6	73,1	219,2
Lasgas	0,1	0,1	0,1	0,0	0,3
Propaan	2,6	0,6	1,0	2,2	6,4
Koeling/Airco's	1,6	1,6	1,7	1,7	6,6
Lekgassen	1,6	1,6	1,7	1,7	6,6
Scope 2 (Indirecte Emissiebronnen)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Elektriciteitsverbruik	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Elektra	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Scope 2 (Business travel)	16,8	16,2	8,8	10,1	51,9
Brandstofverbruik zakelijke autokilometers	2,1	2,6	1,7	2,7	9,0
Zakelijke priveautokilometers	2,1	2,6	1,7	2,7	9,0
Zakenreizen	14,7	13,6	7,1	7,5	42,9
Vliegen	14,7	13,6	7,1	7,5	42,9
Eindtotaal	**290,8**	**203,3**	**185,4**	**234,8**	**914,2**

Emissiefactoren

Voor het berekenen van de CO2 emissie is gebruik gemaakt van de conversiefactoren zoals opgenomen op de site www.CO2emissiefactoren.nl. Protegon 20 (beschermgas), Weldap 8 (8% CO2 en 92% Argon) en Aspen (2T/4T) vormen hier een uitzondering op.
De conversiefactor voor Weldap 8 is niet opgenomen op de CO2 emissie site en is daarom bepaald aan de hand van het CO2 gehalte van het gas. Ook de conversiefactor voor Aspen (2T/4T) is niet opgenomen op de CO2 emissie site en derhalve is deze berekend op de volgende wijze: Volgens het veiligheidsinformatieblad Aspen 2T en Aspen 4T bestaat deze brandstof voor 98% uit nafta (aardolie) en wordt om die reden verrekend met de in het Handboek CO2-prestatieladder genoemde conversiefactor van 3850 g CO2 per kilo. Met een dichtheid van 0,70 kg/L wordt de conversiefactor: 2695 g CO2 per liter.

Rapportage volgens ISO 14064-1

Dit rapport is opgesteld in overeenstemming met de eisen uit de ISO 14064-1, paragraaf 9.3. Hier onder is een kruisverwijzingstabel weergegeven.

ISO 14064-1	§ 7.3 GHG rapportage inhoud	Onderwerp	Pagina onderhavig rapport
	A	Beschrijving van de rapporterende organisatie	2
	B	Verantwoordelijke persoon	5
	C	Verslagperiode	1
5.1	D	Documentatie van de organisatiegrenzen	2
	E	Documentatie van de rapportagegrenzen	2
5.2.2	F	Directe GHG emissies	5
	G	Verbranding van biomassa	2
5.2.2	H	Reducties of verwijdering GHG removals	2
5.2.3	I	Uitsluitingen GHG bronnen	2
5.2.4	J	Indirecte GHG emissies	5
6.4.1	K	Basis- en referentiejaar	6
6.4.1	L	Wijzigingen in basisjaar of overige historische data	6
6.2	M	Kwanificeringsmethoden	5
6.2	N	Veranderingen van kwantificeringsmethoden welke voorafgaand gebruikt zijn	5
6.2	O	referentie emissie - en verwijderingsfactoren	7
8.3	P	Onzekerheden m.b.t. de nauwkeurigheid van emissie- en verwijderingsdata	7
8.3	Q	Onzekerheidsbeoordeling	7
	R	Verklaring van overeenstemming met ISO 14064-1	7
	S	Statement m.b.t. de verificatie van de emissie-inventarisatie, incl. vermelding van de mate van zekerheid	2
	T	GWP waarden	5

Onzekerheden / Onnauwkeurigheden

De in deze rapportage vermelde CO_2 emissie hoeveelheden moeten altijd geïnterpreteerd worden met een bepaalde onzekerheidsmarge. Deze onzekerheidsmarge wordt onder meer veroorzaakt door het volgende:

- Bij de berekening van de CO_2 emissie m.b.t. het verbruik van propaan (uit flessen) en de brandstoffen diesel en benzine wordt er van uit gegaan dat alle in een bepaalde periode ingekochte hoeveelheden ook daadwerkelijk in die periode worden verbruikt. Dit is in werkelijkheid niet het geval. Naar mate de verslagperiode langer is zal deze onzekerheid t.o.v. het totaal afnemen. Zeker in het geval de verslagperiode een jaar bedraagt is deze onnauwkeurigheid verwaarloosbaar.

- Bij de berekening van de CO_2 emissie m.b.t. vliegreizen wordt er van uitgegaan dat de gevlogen afstand overeenkomt met de kortste afstand tussen vertrek- en aankomstpunt. In werkelijkheid wordt er natuurlijk niet gevlogen in een rechte lijn van A naar B, wat betekend dat in werkelijkheid de CO_2 emissie hoger zal zijn. Aangezien het overgrote deel van de vluchten binnen Europa plaatsvinden achten wij deze onnauwkeurigheid gering. De invloed van deze onnauwkeurigheid op de totale CO_2 emissie van voestalpine Railpro is daarme erg gering.

- Er zijn geen exacte navulgegevens bekend m.b.t. koelmiddelen voor airco's. In de berekening wordt uitgegaan van een lekverliespercentage van 3,5%, gebaseerd op een onderzoek van TNO. Deze mogelijke onnauwkeurigheid is verwaarloosbaar (< 0,5%) in het licht van de totale CO_2 emissie van voestalpine Railpro.

- Daar waar gebruik gemaakt wordt van het aflezen van meters (gas en propaangastank) hebben we te maken met de nauwkeurigheid van deze meters. Het betreft voor gas in alle gevallen meters die door de Netbeheerder zijn geplaatst en beschouwd mogen worden als comptabele meters. In tegenstelling tot de gasmeters geeft de propaangastankmeter geen exacte hoeveelheden aan, maar een vulgraadpercentage. De schaalverdeling op een dergelijke meter is summier en heeft een nauwkeurigheid van ca. 2,5%. De invloed van deze onnauwkeurigheid op de totale CO_2 emissie van voestalpine Railpro is daarmee erg gering.