



Samenvatting Energiebeoordeling (CO₂-footprint) 2025

Document nummer: [DMSERS-374892927-258](#)

Datum: 28 april 2026

Versie: 1.0

Opgesteld door: M.E. Pardijs

Verificatie en validatie

Auteur	Validatie	Validatie
Naam: M. Pardijs	Naam: H. Verbruggen	Naam: E. Linnenkamp
 Digitaal ondertekend door Marc Pardijs Datum: 2026.04.28 12:35:11 +02'00'	 Ondertekend door: 9A8B2ECFF0F049D...	 Ondertekend door: 1CE16D35EF6F475...
Functie: QHSE-manager	Functie: Directeur Operatie	Functie: Directeur
Datum:	Datum: 01-05-2026	Datum: 30-04-2026

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Doelstellingen	4
2.1. Het klimaatbeleid	4
2.2. Doelstellingen 2030-2050	4
2.3. Doelstellingen 2026-2030	4
2.4. 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	7
5.1. CO2-uitstoot	7
6. Ketenanalyses	8
6.1. Reduceren CO2-emissie US-metingen	8
6.2. Reduceren CO2-emissie SIM-inzetten	9
7. Beleidsverklaring Energie	10
8. Organizational boundary	11

1. Inleiding

Eurailscout voert met moderne meet- en inspectietreinen alsmede handapparaten onafhankelijke metingen uit aan de spoorinfrastructuur. Eurailscout werkt in opdracht van infrabeheerders en spooraanneemers in diverse landen. De meetdata van de meet- en inspectietreinen van Eurailscout 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. Eurailscout 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 emissie categorie 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 Eurailscout Amersfoort inclusief die in de Porta cabin en de loods en Eurailscout Berlijn. Aangezien de vestiging Berlijn vanaf 1 mei 2025 formeel gesloten is wordt hier in de rapportage, als het gaat om het energieverbruik, rekening mee gehouden.. 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 Eurailscout ingeschreven op een openbare aanbesteding voor Wissel- en Spoorinspectie (WSI TN329039). Dit is de eerste aanbesteding waar Eurailscout aan deelneemt waarin de CO₂-prestatieladder is opgenomen. In februari 2022 heeft Eurailscout van ProRail een brief ontvangen met het voornemen tot gunning. Op basis hiervan heeft Eurailscout 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 Eurailscout. Een belangrijke stap voor Eurailscout 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. Eurailscout 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 Eurailscout. 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 2025

Eurailscout 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 Eurailscout 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 Eurailscout 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 Eurailscout 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 is de overgang naar stadsverwarming gerealiseerd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van aardwarmte/restwarmte uit riool/warmtepompen/biomassa. Levering van stadsverwarming wordt dan gezien als CO₂ arm.

Eurailsout heeft in geheel 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

Eurailsout 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 Eurailsout hierbij is het continue verbeteren van het efficiënt gebruik van energie en het reduceren van de CO₂-emissie.

Wij willen tot de top mvo-performers in de sector behoren. Naast het voortdurend verbeteren van de veiligheid en gezondheid van de werkomgeving door preventie en investering in mensen, hebben we daarom voor het klimaat de onderstaande doelen geformuleerd

2.2. Doelstellingen 2030-2050

- In 2030 is onze bruto CO₂-uitstoot (scope 1 en 2) minimaal met 55% gereduceerd ten opzichte van referentiejaar 2010, gerelateerd aan de bedrijfsopbrengsten.
- Vanaf 2040 opereren we CO₂-neutraal.
- Vanaf 2050 opereren wij klimaatneutraal in scope 1 en 2 en overige beïnvloedbare emissies (OBE).

2.3. Doelstellingen 2026-2030

- Reduceren eigen CO₂-uitstoot met 4% per jaar gerelateerd aan bedrijfsopbrengsten.
- Onze kantoren zijn zonder schadelijke uitstoot, restafval en plastic.
- We hergebruiken materialen en produceren met duurzame en circulaire materialen.
- In al onze projecten dragen we bij aan de verbetering vitale bodem en biodiversiteit.

2.4. 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)partner
- Vervangen zelfrijdende railvoertuigen door niet zelf aangedreven railvoertuigen (LAMP = Light Asset Measurement Platform)

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 te 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). Door deze vereniging wordt groene elektrische energie ingekocht via EP Commodities bij Shell.

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 belangrijke 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 emissies

Emissies 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. De emissies zijn direct beïnvloedbaar door Eurailscout omdat ze binnen de operationele grenzen liggen.

Scope 2: indirecte emissies (aankoop energie)

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. Deze emissies ontstaan niet op eigen terrein van Eurailscout maar zijn wel direct gevolg van het energieverbruik van de organisatie.

Scope 3: Overige indirecte emissies (ketenemissies)

Deze zijn niet direct onder controle van de organisatie, maar vaak wel beïnvloedbaar via leveranciers, ontwerpkeuzes of klantgedrag.

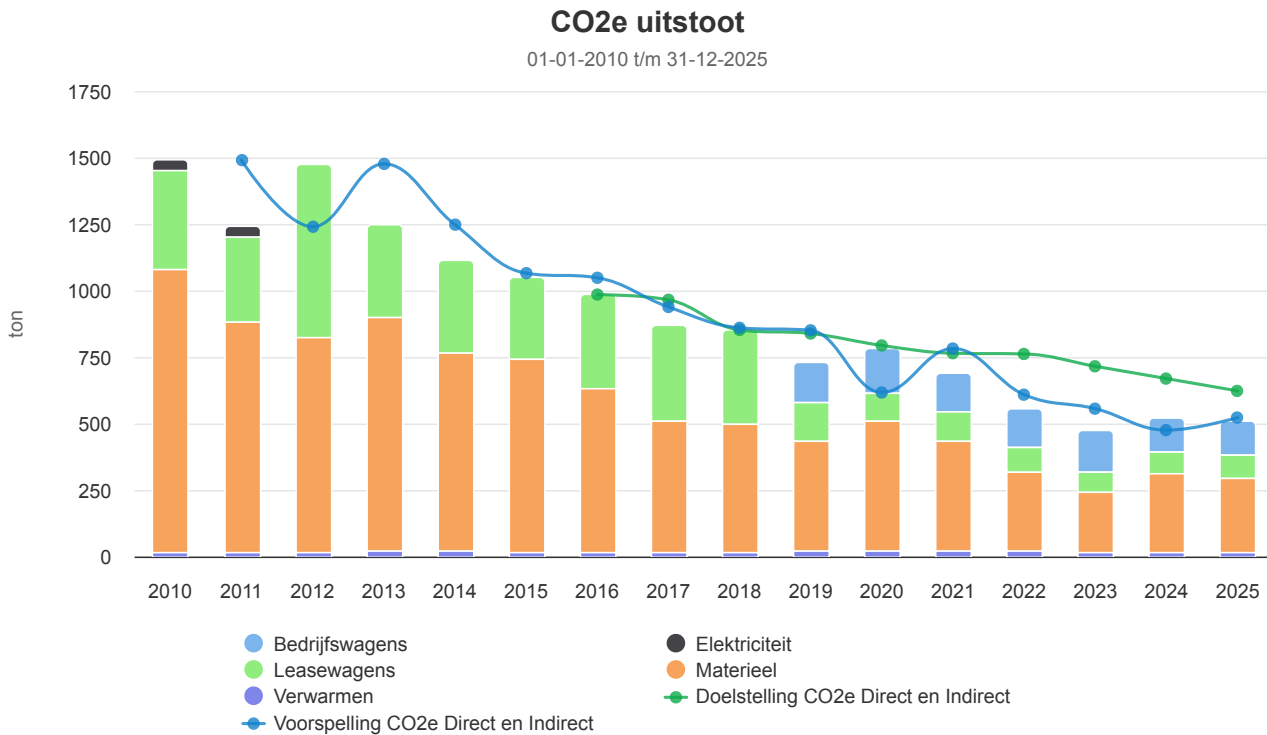
- *Upstream* emissies: productie en transport van ingekochte goederen en diensten.
- *Downstream* emissies: gebruik en eind-levensfase van verkochte producten/diensten.
- Zakelijke reizen, woon-werkverkeer van medewerkers, afvalverwerking, etc.

Dit betreft 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 55% reductie in 2050 ten opzichte van 2010 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-uitstoot



CO ₂ e uitstoot (ton)	2010	2013	2016	2019	2022	2023	2024	2025
Bedrijfswagens				150,63	140,29	159,56	128,48	127,63
Elektriciteit	39,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Leasewagens	369,30	346,65	354,72	147,48	95,13	77,19	79,55	83,67
Materieel	1.065,55	881,05	614,39	410,04	297,68	224,49	297,66	281,74
Verwarmen	15,62	19,87	15,61	21,47	19,54	15,45	15,86	13,99
Totaal	1.490,01	1.247,57	984,72	729,62	552,64	476,69	521,55	507,03
Doelstelling CO ₂ e Direct en Indirect			984,72	838,20	761,45	715,16	668,86	622,56
Voorspelling CO ₂ e Direct en Indirect		1.475,91	1.047,88	850,28	608,41	555,73	475,16	522,43

Conclusie CO₂-emissie 2025

Uit bovenstaande grafiek en de daarbij behorende tabel blijkt dat de CO₂-emissie in 2025 t.o.v. 2024 gedaald van 521,55 naar 507,03 ton. Een daling van ongeveer 2,86%. Hiermee is de doelstelling van 4% jaarlijkse CO₂-reductie voor 2025 niet behaald. De kleine, te lage daling is veroorzaakt doordat Eurailscout op alle aspecten te weinig of zelfs soms meer (leasewagens) CO₂-emissie heeft gerealiseerd. Wel is in 2025 voldaan aan de doelstelling van minder dan 622,56 CO₂-uitstoot.

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

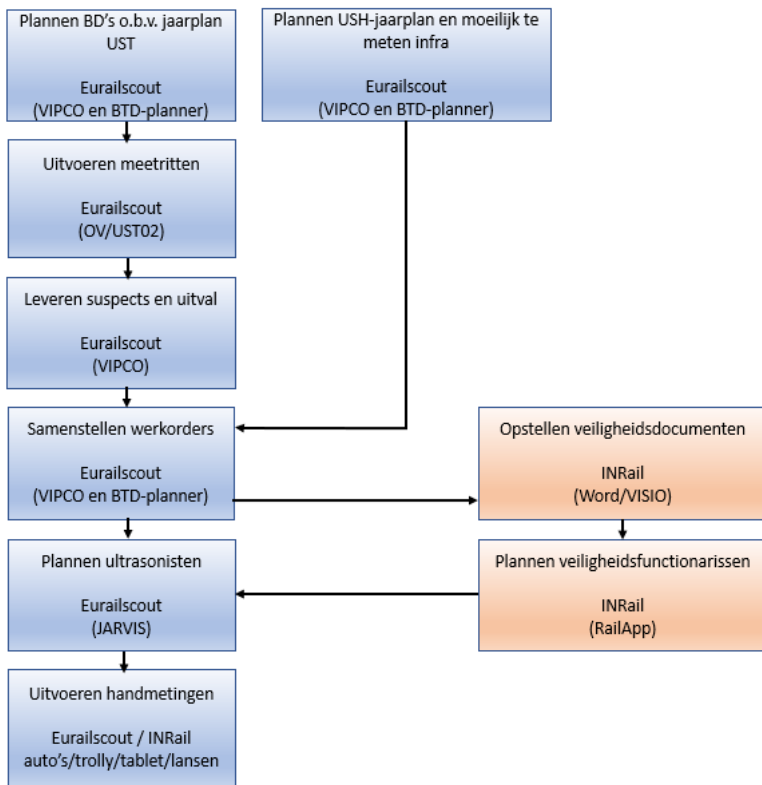
6.1. Reduceren CO₂-emissie US-metingen

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 ultrasoontrain

Procesflow



Inventarisatie productiejaar 2025.

CO ₂ -emissie veroorzaakt door:	Ton CO ₂ -uitstoot:
Meet-, test-, kalibratie- en productieritten UST02	106
Uitvoering ultrasoonhandmetingen	128
Uitvoering veiligheidsdiensten	103
Totaal	337

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.

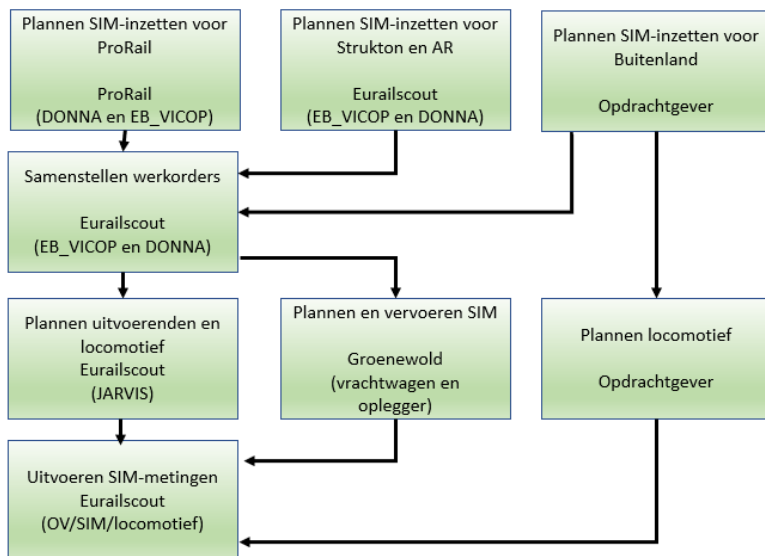
In 2021 is met Strukton een overeenkomst gesloten voor het inzetten van de 1206 locomotief voor het rijden met de SIMs. Met deze locomotief is het formeel toegelaten de SIMs te duwen en te trekken. ProRail heeft als ambitie de CO₂-emissie te reduceren. Dat kan alleen door en met actieve inzet van opdrachtnemers. 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 gedaan heeft tot gunning van de werkzaamheden.

Afhankelijkheden:

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

Procesflow



Inventarisatie productiejaren 2025.

CO ₂ -emissie veroorzaakt voor:	Ton CO ₂ -uitstoot
Eurailscout	29
ProRail	154
Strukton / AssetRail	0
Totaal	183

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%.

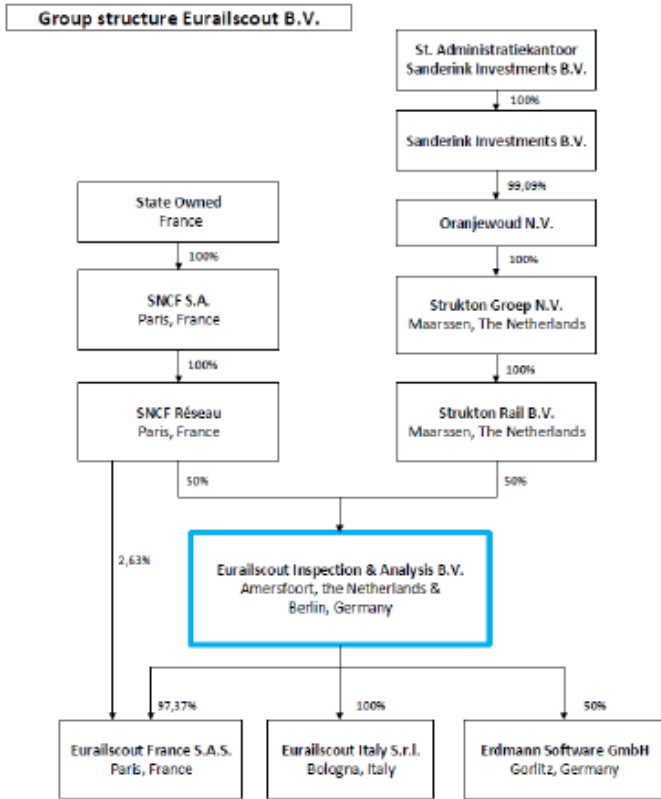
Wij vertrouwen erop, dat een ieder zich vanuit zijn/haar positie maximaal inzet om het energieverbruik waar mogelijk te reduceren.

8. Organizational boundary

Onderstaand schema is van toepassing van 1 januari 2025 t/m 1 november 2025. Vanaf 1 november 2025 zijn alle aandelen van Eurailscout Inspection & Analysis B.V. in handen van Strukton Rail B.V. Deze wijziging heeft geen invloed op de Organizational boundary aangezien deze alleen betrekking heeft op Eurailscout Inspection & Analysis B.V.

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:

 6A8B3D0CF620411

F. van Veldhuijzen, CEO