

Voortgangsverslag 2025

Swietelsky Rail Benelux

The logo consists of a white diamond shape with a black border. Inside the diamond, the word "SWIETELSKY" is written in bold, black, uppercase letters.

SWIETELSKY

We work for people.
We shape the future.
We are part of the solution.
Building ever better.



Inhoudsopgave

1. Basisgegevens	4
1.1 Organisatiebeschrijving	4
1.2 Verantwoordelijken	4
1.3 Basisjaar en rapportage	4
1.4 Rapportage volgens ISO 14064-1	4
1.5 Verificatie	4
2. Afbakening	5
2.1 Organisatorische grenzen	5
2.2 Uitsluitingen	5
3. Berekeningsmethodiek	6
3.1 Actuele berekeningsmethodiek	6
3.2 Conversiefactoren	6
3.3 Projecten met gunningsvoordeel	6
3.4 Herziening basisjaar	6
3.5 Herberekening basisjaar	6
3.6 Overige Beïnvloedbare Emissies	6
3.7 Onzekerheden	6
4. Voortgang emissies	8
4.1 Voortgang Scope 1, 2 en BT	8
4.2 Market based en location based	8
4.3 Analyse reductiedoelstelling	8
4.4 Analyse maatregelen	9
4.5 Conclusie	9

1. Basisgegevens

1.1 Organisatiebeschrijving

Swietelsky Rail Benelux B.V. is gevestigd in Oisterwijk en in 2010 gestart met 5 medewerkers. Inmiddels is het bedrijf uitgegroeid tot een organisatie met een personeelsbestand van circa 200 FTE eind 2025.

Swietelsky Rail Benelux B.V. is gestart als een volwaardig dochterbedrijf van Swietelsky Baugesellschaft GmbH in München. Inmiddels is het een geheel zelfstandige organisatie die is gevestigd in Nederland; het bedrijf houdt zich bezig met het zelfstandig aannemen, ontwerpen en realiseren van multidisciplinaire projecten in de rail-infra. In het kort, het uitvoeren van spoorbouwprojecten in de Benelux met het accent op projecten in Nederland.

1.2 Verantwoordelijken

De verantwoordelijke voor de stuursysteem CO₂-reductie alsmede alle activiteiten die hier aan gekoppeld zijn, zoals het behalen van de doelstellingen, is Freek Jansen. Hij rapporteert rechtstreeks aan de directie in zijn rol als QHSE-manager.

1.3 Basisjaar en rapportage

Dit voortgangsrapport gaat over het rapportagejaar 2025.

Sinds 2020 geldt het jaar 2019 als basisjaar. Door de overstap van handboek versie 3.1 naar 4.0, is 2019 vorig jaar als basisjaar behouden, met hierbij als kanttekening dat in 2025 door alle wijzigingen een nieuw basisjaar gekozen zou worden dat past bij de fase waarin Swietelsky Rail Benelux zich nu bevindt.

Vanaf rapportagejaar 2025 en in de daarbij horende documenten zal 2025 als nieuw basisjaar worden gecommuniceerd. Zowel de datakwaliteit als de organisatie zijn inmiddels enorm doorontwikkeld in kwaliteit en omvang, dat voor het klimaattransitieplan en alle overige documenten een nieuw basisjaar gewenst en vereist is.

Wel zal er nog met een schuin oog terug worden gekeken naar 2019, omdat de jaarlijkse voortgang daarin goed te zien is en zich richt op Scope 1, 2 en Business Travel.

1.4 Rapportage volgens ISO 14064-1

Dit rapport is opgesteld volgens de eisen uit ISO 14064-1, paragraaf 7. In onderstaande tabel is een kruistabel gemaakt van de onderdelen uit ISO 14064-1 en de hoofdstukken binnen dit rapport.

1.5 Verificatie

Verificatie vindt jaarlijks plaats middels een interne audit uitgevoerd door adviesbureau De Duurzame Adviseurs. Door de prettige samenwerking de afgelopen jaren hebben zij bewezen een betrouwbare partner te zijn die de organisatie Swietelsky Rail Benelux inmiddels goed kent en gedegen advies kan geven tijdens de verificatie van de vereisten en de emissie-inventaris.

2. Afbakening

2.1 Organisatorische grenzen

De organisatiegrenzen zijn bepaald conform het GHG protocol (top-down), waarbij de mate van operational control en de hiërarchische verhoudingen bepalend zijn voor de grenzen van de zogenaamde Organizational Boundary. Dit is ook terug te lezen in het Organizational Boundary rapport.

Swietelsky Rail Benelux B.V. is een zelfstandig, in Nederland ingeschreven bedrijf (KvK-nr 50041134), dat onderdeel vormt van het internationale Swietelsky concern, gevestigd in Linz Oostenrijk. Dit concern bestaat uit een groot aantal organisaties die uiteenlopende activiteiten uitvoeren binnen de bouw, zoals civiele bouw waaronder het bouwen van stadions, GWW-werk, tunnel bouw en de zogenoemde hoch-en tiefbau. Swietelsky Rail Benelux is gestart als een volwaardig dochterbedrijf van Swietelsky Baugesellschaft GmbH in München en heeft Swietelsky Rail Benelux per 21 mei 2013 een eigen toelating verkregen van ProRail voor de uitvoering van werkzaamheden op het spoor. Hierdoor is het CO₂ Bewust Certificaat op naam van Swietelsky Rail Benelux gesteld. Ten opzichte van de situatie bij de initiële certificatie zijn de organisatiegrenzen ongewijzigd.

2.2 Uitsluitingen

Er is bij het opstellen van de CO₂-rapportage geen sprake geweest van uitsluitingen.

3. Berekeningsmethodiek

Consistentie is van groot belang. Door de berekeningsmethodiek vast te leggen en te beschrijven, wordt een eenduidige wijze van berekenen gewaarborgd.

Voor dit voorgangsverslag zijn de vereisten uit Handboek 4.0 van de CO₂-prestatieladder, met achterliggend de uitgangspunten van het GHG-protocol en ISO 14064-1 §9.3.1 als basis genomen.

3.1 Actuele berekeningsmethodiek

De berekeningsmethodiek volgt de gestelde werkwijze zoals SKAO deze heeft toegelicht in haar Handboek 4.0 en de verwijzingen die zij doet naar het GHG-protocol.

Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat er gestreefd wordt naar de verbetering van de datakwaliteit. Dit wordt tevens beschreven in het datakwaliteitsmanagementplan en is terug te vinden in het Plan van Aanpak. Het streven naar accuratere data is hiermee goed vastgelegd en geborgd.

3.2 Conversiefactoren

Er wordt gebruikgemaakt van diverse bronnen voor conversiefactoren, namelijk de conversiefactoren van [www.CO₂emissiefactoren.nl](http://www.CO2emissiefactoren.nl) die verplicht gesteld zijn door SKAO en DEFRA factoren als sectorgemiddelden voor met name Scope 3.

Bij Scope 3 geldt dat wanneer er een accuratere emissiefactor beschikbaar is (bijv. LCA of Activity based) er gebruik wordt gemaakt van deze factoren.

In het geval dat er projecten met gunningsvoordeel in België gaan spelen, zullen hiervoor zoals voorgeschreven aparte emissiefactoren worden gebruikt.

3.3 Projecten met gunningsvoordeel

Er is binnen Swietelsky Rail Benelux sprake van projecten dat verkregen is met gunningsvoordeel. De projectinventarisaties zijn te vinden op de SKAO-omgeving.

3.4 Herziening basisjaar

Het basisjaar zal vanaf dit jaar worden aangepast naar 2025, doordat vanaf dit jaar actief gestuurd wordt op het verkrijgen en verwerken van accurate emissiedata via EPD's vanuit leveranciers of vanuit de Nationale Milieudatabase (NMD). Er zal echter nog wel een vergelijking worden gemaakt met het voorgaande basisjaar.

3.5 Herberekening basisjaar

Er is bij het opstellen van de CO₂-rapportage geen sprake geweest van herberekening van het basisjaar.

3.6 Overige Beïnvloedbare Emissies

Er is binnen Swietelsky Rail Benelux sprake van biogene emissies. Deze emissies komen voor bij de gebruikte HVO-brandstoffen, welke toegelicht zijn in de project footprints en in het CO₂-dashboard.

Er is binnen Swietelsky Rail Benelux geen sprake geweest van CO₂-verwijderingen in het rapportagejaar óf de voorafgaande jaren.

Er is binnen Swietelsky Rail Benelux sprake van vermeden emissies, door middel van hergebruik van materialen zoals ballast en spoorstaven.

3.7 Onzekerheden

De gepresenteerde resultaten moeten worden gezien als de beste inschatting van de werkelijke waarden. Bijna alle gebruikte gegevens voor de berekening van de CO₂ footprint scope 1 en 2 zijn gebaseerd op facturen en/of werkelijk gemeten aantallen. Hierdoor is de onzekerheidsmarge hiervan zeer gering. Ook het verbruik van de locomotief en de krollen is berekend op basis van facturen van brandstof-inkopen, welke steeds beter worden opgesplitst.

Met betrekking tot de inventarisatie van scope 3 emissies is er een enorme stap voorwaarts gemaakt met EPD-data. Echter is nog bijna de helft afhankelijk van sectorgemiddelden via een spend-based benadering.

De emissies van productieafval zijn in 2025 verbeterd ten opzichte van de jaren hiervoor. Door de groei en professionalisering van de recyclingactiviteiten is er nu meer grip op de afvalstromen en dataverzameling hiervan. Wel wordt er actief gestuurd op een verbetering in het boeken van de diverse posten om analyses te verbeteren.

4. Voortgang scope 1, 2 en BT

De voortgang van de emissies wordt jaarlijks bijgehouden.

4.1 Footprints scope 1, 2 en BT

Scope	Jaar	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	Aardgas	19,13	22,62	17,94	18,90	24,00	26,90	36,20
1	Diesel eigen materieel	646,90	679,60	724,08	759,65	392,16	723,24	1023,06
1	HVO100 eigen materieel			0,34	6,06	2,95	0,00	3,82
1	HVO10 eigen materieel			0,00	0,00	924,10	484,40	508,60
1	Benzine zakelijke auto's	76,27	131,98	303,70	440,30	626,70	711,00	852,33
1	Dieselverbruik zakelijke auto's	504,67	391,98	307,28	287,90	211,76	208,46	160,49
1	Totaal scope 1	1246,97	1226,18	1353,34	1512,81	2181,67	2154,00	2584,50
2	Elektriciteit kantoren (groen)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Elektriciteit kantoren (grijs/onbekend)	42,32	48,70	43,78	46,80	41,76	58,99	63,30
2	Elektriciteit zak. auto's - Laden hkt	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Elektriciteit zak. auto's - Laden extern	0,97	5,76	53,49	44,85	57,26	115,22	106,78
2	Totaal scope 2	43,29	54,46	97,27	91,65	99,02	174,21	170,08
BT	Zakelijk vliegverkeer tot 700km	6,54	0,55	1,16	12,91	3,58	12,78	4,08
BT	Zakelijk vliegverkeer 700-2500km	23,22	8,84	0,00	12,92	11,06	12,67	17,79
BT	Zakelijk vliegverkeer Intercontinentaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
BT	Zakelijke km's prive auto's	1,64	0,58	2,29	5,84	7,17	32,04	53,22
BT	Zakelijke km's ov - Trein	0,30	0,04	0,03	0,05	0,08	0,11	0,19
BT	Zakelijke km's ov - Bus	0,02	0,02	0,00	0,02	0,02	0,06	0,06
BT	Zakelijke km's ov - Metro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
BT	Totaal scope 2	31,72	10,03	3,48	31,74	21,91	57,66	75,34
Totaal	Totaal uitstoot scope 1&2	1321,98	1290,67	1454,09	1636,20	2302,60	2385,87	2829,92
Totaal	Omzet	66,35	79,80	96,50	152,69	158,00	188,48	205,52
Totaal	FTE	80,6	115,00	112,65	139,00	147,00	158,90	194,50
Totaal	Doel	17,06	16,17	15,28	14,39	13,50	12,61	11,72
Totaal	Uitstoot in T per miljoen euro omzet	19,92	16,17	15,07	10,72	14,57	12,66	13,77
Totaal	Uitstoot in T per FTE	16,40	11,22	12,91	11,77	15,66	15,01	14,55

4.2 Market based en location based

De uitstoot van scope 2 is op twee manieren berekend; Market based en location based. Hierbij is bij market based gebruikgemaakt van de emissiefactoren van de betreffende stroomcategorie (groen/grijs), terwijl bij de location based waarde een algemene emissiefactor gebruikt is voor alle verbruikte stroom (gridmix):

De market based waarde komt uit op 170,1 ton CO₂.

De location based waarde komt uit op 183,3 ton CO₂.

4.3 Analyse reductiedoelstelling

Als we de balans opmaken, zien we dat er zowel bij de absolute waarde als de CO₂-intensiteitswaarde (ton per mln euro) een stijging waarneembaar is. De oorzaak hiervan is tweeledig:

Overname W.E.G. Barten

De overname en integratie van W.E.G. Barten vanaf 1 april 2025 heeft ervoor gezorgd dat er veel (diesel)materieel, bedrijfswagens en FTE zijn overgenomen. Met de GWW-werkzaamheden die zij verrichten en het aantal mensen waarmee gewerkt wordt, is een absolute stijging dan ook niet ondenkbaar.

Ingebruikname nieuwbouw

De ingebruikname van de nieuwbouw zal Swietelsky Rail Benelux op termijn een enorme energiebesparing en -efficiëntie opleveren. Echter, is het jaar van ingebruikname ook direct het jaar waarin een overgangsfase heeft plaatsgevonden van de oude naar de nieuwe situatie. Dit heeft gezorgd voor dubbel verbruik.

4.4 Analyse maatregelen

Als de genomen maatregelen onder de loop worden genomen, zien we in tegenstelling tot het absolute verbruik een positieve trend.

- Er zijn in 2025 duidelijke afspraken gemaakt met de vaste brandstofleveranciers voor het jaar 2026 m.b.t. de invoer van HVO-brandstoffen. Afgesproken is om een ambitieuzere doelstelling neer te leggen richting 2028. (Opgenomen in Plan van Aanpak 2026-2028).
- Er zijn bijna dubbel zo veel kilometers gemaakt via de beschikbaar gestelde NS Business Cards (cijfers beschikbaar via het CO₂-dashboard)
- Het wagenpark is aan het vergroenen. Steeds meer mensen weten de elektrische of hybride varianten te vinden (cijfers beschikbaar via het Dashboard Mobiliteit)
- Er is eind 2025 afscheid genomen van diverse huurpanden met contracten met grijze stroom.
- Er is minder gereisd per vliegtuig en voor 'korte' vluchten wordt steeds vaker gebruik gemaakt van alternatief vervoer (CO₂-dashboard).
- De eerste volledig Elektrische krol in eigen beheer is in gebruik genomen, met een accupakket van maar liefst 480kWh!
- Ingebruikname van het nieuwe gedeelte van het hoofdkantoor, waarbij zonnepanelen, een batterij van 1MWh en diverse energiebesparende maatregelen en voorbereidende acties zijn getroffen om sneller klimaatneutraal te kunnen opereren.

4.5 Conclusie

Swietelsky Rail Benelux is, ondanks de stijging van de absolute uitstoot én de CO₂-intensiteitswaarde, tevreden over de voortgang. Er liggen namelijk duidelijke redenen aan ten grondslag, waarbij voor de korte termijn een stijging maar op de lange termijn een reductie zal worden gerealiseerd ten opzichte van de oude situatie.

Met het nieuwe klimaattransitieplan, verbeterde processen en datakwaliteit en een team dat zich specifiek richt op Zero Emissie is Swietelsky Rail Benelux voorbereid voor de toekomst.

Voortbordurend op dit voortgangsverslag zal het Klimaattransitieplan en het daaruit volgende Plan van Aanpak gaan zorgen voor nieuwe meetbare, realistische doelen voor de korte termijn. Hierin is ook een grotere rol weggelegd voor de reductie in Scope 3, waarbij wijzelf slechts indirect invloed op hebben.

5. Voortgang scope 3

De voortgang van de emissies wordt jaarlijks bijgehouden.

5.1 Footprint scope 3

Scope 3	2025
	UITSTOOT (ton CO ₂)
Aangekochte goederen en diensten	60963,8
Kapitaal goederen	2948,0
Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2)	
Upstream transport en distributie	1130,1
Productieafval	1322,9
Zakelijk reizen	35,3
Woon-werkverkeer	40,0
Upstream geleaste activa	
Totaal Upstream	66440,3
Downstream transport en distributie	
Ver- of bewerken van verkochte producten	
Gebruik van verkochte producten	
End-of-life verwerking van verkochte producten	
Downstream geleaste activa	
Franchisehouders	
Investerings	
Totaal Downstream	0,0
TOTALE EMISSIES SCOPE 3	66440,3

De scope 3 emissies zijn ondanks de stijging van de omzet en materiaalinkoop sterk verlaagd ten opzichte van het voorgaande jaar, waarin 148.218 ton CO₂ gerapporteerd werd. Hierbij dient de kanttekening geplaatst te worden dat er ten opzichte van het voorgaande jaar een enorme verbetering gemaakt is als het gaat om de scope 3 emissiefactoren.

Waar in 2024 nog volledig spend-based gewerkt werd met een factor per leverancier, is er voor 2025 gekozen om dit volledig te herzien en verder te specificeren.

Zo wordt er per heden gerapporteerd op leverancier-artikelniveau. Hierbij worden de ingekochte diensten nog volledig spend-based berekend, terwijl het ingekochte materiaal al voor 50,7% via een EPD berekend wordt. Dit is voor 31,4% een leverancier specifieke EPD, terwijl 19,3% via EPD's uit de Nationale Milieu Database komt. De overige materialen worden door het ontbreken van een EPD nog op basis van een spend-based analyse gedaan.

Een vergelijk met de voorgaande jaren is dan ook lastig te maken, omdat de methode gewijzigd en de datakwaliteit sterk verbeterd is. Het nieuwe basisjaar is dan ook vastgesteld op 2025 en een doelstelling voor de verdere verbetering van de datakwaliteit is te vinden in het Plan van Aanpak.

