



CO₂-Prestatieladder

Klimaattransitieplan Equans I&M

Rapportagejaar 2024

December 2025

Inhoud

Leeswijzer	4
1. Management statement en energiebeleid	5
2. Algemene eisen	6
2.1 Organisatiebeschrijving	6
2.1.1 Organisatiegrens	6
2.2 Stuurcyclus	6
2.3 Wetgeving en risicobeheer	7
2.4 CO ₂ prestatieladder project	8
3. Waar staan we nu? CO ₂ -uitstoot en energieverbruik	9
3.1 CO ₂ -Footprint	9
3.1.1 Scope 1 & 2	9
3.1.2 Scope 3	11
3.1.3 Niet-CO ₂ -broeikasgassen	14
3.2 Energiebalans	14
3.2.1 Energiebeoordeling	14
3.3 Flexibiliteit van het energiesysteem & Overige Beïnvloedbare Emissies	17
3.3.1 Flexibiliteit van het energiesysteem	18
3.3.2 Overige Beïnvloedbare Emissies	19
3.4 Waardeketen	19
3.4.1 Bedrijfsactiviteiten	19
3.4.2 Waardeketenanalyse	19
3.4.3 Waardeketenpartners	20
3.5 CO ₂ -intensieve kapitaalgoederen/diensten/producten	21
3.6 Toekomstige activiteiten	22
4. Van inzicht naar reductie: Onze strategie	23
4.1 Algemene uitleg strategie	23
4.1.1 SWOT analyse	25
4.2 Reductiemaatregelen	26
4.2.1 Reductiemaatregelen korte termijn	26
4.2.2 Reductiemaatregelen middellange termijn	29
4.3 Doelstellingen	29
4.3.1 Korte termijn doelstellingen	30
4.3.2 Korte termijn subdoelstellingen	31
4.3.3 Middellange termijn doelstellingen	31
4.3.4 Middellange termijn subdoelstellingen	31
4.4 Verantwoording doelstellingen	32
4.5 Voortgang op de doelstellingen	32
4.5.1 Voortgang scope 1 & 2	32
4.5.2 Voortgang scope 3	33

4.5.3 Voortgang scope 1, 2 en 3 door de jaren heen	34
4.5.4 Voortgang energiedoelstelling.....	35
4.6 Vergelijking met sectorgenoten en toetsing klimaattransitieplan.....	36
4.6.1 Vergelijking met sectorgenoten.....	37
4.6.2 Toetsing klimaattransitieplan.....	38
5. CO ₂ -bewustwording binnen en buiten de organisatie.....	39
5.1 Sleutelpersonen.....	39
5.2 Communicatieplan	40
5.2.1 Communicatiemiddelen	40
5.2.2 Communicatiestrategie	40
5.2.3 Doelgroepen en boodschap.....	40
5.2.4 Verantwoordelijke en planning	41
6. Samenwerking.....	43
6.1 Inventarisatie kennis- en samenwerkingsbehoeftes.....	43
6.2 Actieve invulling kennis- en samenwerkingsbehoefte	44
6.3 Consultatie klimaattransitieplan	44
Bijlage A : Organizational Boundary.....	45

Leeswijzer

Het CO₂-managementdossier bestaat uit verschillende documenten. Dit klimaattransitieplan bevat de belangrijkste informatie over het CO₂-managementsysteem van de organisatie. Dit document is als volgt opgebouwd:

- Management statement en energiebeleid
- Algemene eisen: Beschrijving van de organisatie
- Invalshoek A: Rapportage van CO₂-uitstoot conform ISO 14061-1
- Invalshoek B: Doelstellingen, maatregelen, ambities en voortgang
- Invalshoek C: Communicatie
- Invalshoek D: Samenwerking

Daarnaast zijn er de volgende ondersteunende documenten:

- CO₂-Dashboard (Excel)
- Interne audit (Excel)
- Directiebeoordeling (Presentatie)

CO₂-dashboard

Het CO₂-dashboard is een Excel-tool waarin alle belangrijke gegevens over CO₂-uitstoot en energieverbruik worden bijgehouden. Dit hulpmiddel ondersteunt bij het meten en analyseren van de uitstoot in Scope 1, Scope 2 en Scope 3. Daarnaast geeft dit document inzicht in de kwalitatieve analyse, waarin wordt beoordeeld welke aspecten van de CO₂-uitstoot het belangrijkst zijn voor de organisatie. Aanvullend wordt hier ook de aanwezigheid van overige beïnvloedbare emissies gedocumenteerd.

Waardeketen

De organisatie onderzoekt welke activiteiten van de organisatie het meest bijdragen aan CO₂-uitstoot. Hierbij wordt gekeken naar de omvang van de CO₂-uitstoot, de belangrijkste bronnen van de uitstoot en de mogelijkheden om deze uitstoot te verminderen (zowel korte als middellange termijn).

Directiebeoordeling

De directie beoordeelt jaarlijks door middel van de directiebeoordeling of het CO₂-managementsysteem aansluit bij de organisatie. Met als doel het controleren van de effectiviteit van het systeem, het signaleren van verbeterkansen en het nemen van strategische beslissingen.

De directiebeoordeling bestaat uit:

- Input-document: Vaak bestaande uit een PowerPoint met data en analyses.
- Output-document: Een samenvatting van de beslissingen en acties voor het komende jaar.

Interne audit

Elk jaar wordt er een interne audit uitgevoerd door een onafhankelijke auditor om te controleren of het CO₂-managementsysteem goed wordt toegepast binnen de organisatie en voldoet aan de eisen. Dit helpt bij het identificeren van verbeterpunten en bij de voorbereiding op de externe audit.

SKAO pagina

Op de SKAO pagina van de organisatie is de vereiste informatie terug te vinden over de projecten met gunningsvoordeel. Tevens communiceert de organisatie via dit kanaal over haar duurzaamheidsambities.

1. Management statement en energiebeleid

Inleiding

Als organisatie zijn we toegewijd aan het optimaliseren van ons energieverbruik en het structureel verminderen van de CO₂-uitstoot. Dit beleid sluit aan bij onze strategische doelstellingen en biedt een kader voor het vaststellen en beoordelen van plannen, zoals het Klimaattransitieplan en het plan van aanpak. Hiermee borgen wij een effectieve en duurzame aanpak van energiebeheer.

Doelstelling en Strategische Richting

Wij integreren energie-efficiëntie en CO₂-reductie in al onze bedrijfsprocessen en streven naar een continue verbetering van onze prestaties. Dit realiseren wij door:

- Het toepassen van innovatieve technologieën en oplossingen die bijdragen aan netstabiliteit
- Het verduurzamen van elektrische laadinfrastructuur;
- Het vergroten van bewustwording binnen de organisatie;
- Het structureel monitoren en optimaliseren van ons energieverbruik.

Beschikbaarheid van Middelen en Verantwoordelijkheid van de Directie

Als directie nemen we de verantwoordelijkheid voor de implementatie en borging van dit beleid en zetten we ons in voor:

- Het investeren in kennisontwikkeling en training rondom onze innovatieve technologieën;
- Het waarborgen van voldoende middelen en informatie om onze energie- en klimaatdoelstellingen te realiseren;
- Het actief ondersteunen en stimuleren van continue verbetering op het gebied van energiebeheer en CO₂-reductie;
- Het bevorderen van bewustwording en communicatie over energiebesparing binnen alle lagen van de organisatie.

Kader voor Doelstellingen en Systeembeheer

Als directie dragen we zorg voor de uitvoering en naleving van het energie- en CO₂-managementsysteem, en zijn we nauw betrokken bij het plan van aanpak. Wij verbinden ons ertoe om energie- en klimaatdoelstellingen vast te stellen, uit te voeren en regelmatig te evalueren, waarbij verbeteringen structureel worden doorgevoerd.

Wettelijke Naleving

Wij voldoen aan alle relevante wettelijke eisen en regelgeving met betrekking tot energiebesparing, duurzame energie en CO₂-reductie. Daarnaast streven wij ernaar om proactief in te spelen op nieuwe wet- en regelgeving en best practices binnen de sector te implementeren.

Continue Verbetering

Wij committeren ons aan voortdurende verbetering van zowel onze energieprestaties als ons energie- en CO₂-managementsysteem door:

- Stimulering van procesverbeteringen en verduurzaming van de laadinfrastructuur;
- Periodieke beoordeling en bijsturing van onze energieprestaties;
- Implementatie van best practices en innovatieve energiebesparende maatregelen;
- Actieve betrokkenheid en training van medewerkers op het gebied van energiebeheer.

Met dit beleid onderstrepen wij onze inzet voor een duurzame toekomst en een verantwoorde bedrijfsvoering, waarbij we energie-efficiëntie en CO₂-reductie structureel verankeren in onze strategie en dagelijkse praktijk.

Als directie stimuleren we **continue verbetering** en ondersteunen we **bewustwording en communicatie** over duurzaamheid binnen de organisatie.

2. Algemene eisen

2.1 Organisatiebeschrijving

Equans Infra & Mobility B.V. realiseert slimme laadoplossingen voor iedereen: van advies en ontwerp tot installatie en onderhoud. Samen met onze klanten ontwikkelen we oplossingen die vandaag rendabel zijn en morgen toekomstbestendig. Equans is marktleider in de aanleg van openbare laadpunten in de publieke ruimte. We blijven continu innoveren door nieuwe technologieën te ontwikkelen en te integreren. Zo helpen we het Nederlandse elektriciteitsnet klaar te maken voor de groeiende instroom van elektrische voertuigen. Dagelijks testen we nieuwe hard- en softwaretoepassingen op het gebied van smart charging, waarmee we bijdragen aan een betere balans op het net. Om innovaties snel in de praktijk toepasbaar te maken, voeren we regelmatig pilots uit in samenwerking met gemeenten binnen onze concessiegebieden.

Onze laadpalen leveren 100% groene stroom van Nederlandse bodem, grotendeels opgewekt met lokale windmolens en zonnepanelen. Daarmee versnellen we de transitie naar volledig duurzame mobiliteit in Nederland, zorgen we voor schonere lucht in steden en dragen we bij aan het realiseren van nationale klimaatdoelen.

Sinds 2016 is Equans Infra & Mobility B.V. via moedermaatschappij Equans Nederland N.V. gecertificeerd op de CO₂-prestatieladder. Vanaf 2026 gaan we zelfstandig voor deze certificering. Hierdoor kunnen we nog gericht werken aan het monitoren en reduceren van de CO₂-uitstoot die voortkomt uit de productie en levering van onze producten en diensten. In lijn met het Science Based Targets initiative (SBTi) zetten wij ons in voor een emissievrije bedrijfsvoering (net zero) in 2050. Om dit te bereiken is er een korte termijndoelstelling en een middellange termijndoelstelling opgesteld inclusief plan van aanpak om dit te bereiken. Dit betekent dat we ons energieverbruik maximaal reduceren en verduurzamen en resterende emissies compenseren. Ook het terugdringen van emissies in de keten (scope 3) maakt deel uit van onze ambitie. Zo investeren we niet alleen in onze eigen duurzame groei, maar ondersteunen we ook onze stakeholders bij het realiseren van hun duurzaamheidsdoelen. Met onze innovatieve technologie voor elektrische laadinfrastructuur leveren wij hier een substantiële bijdrage aan.

2.1.1 Organisatiegrens

De hoofdentiteit van onze organisatie is gevestigd aan de Laan van Barcelona 800, te Dordrecht. Voor het bepalen van de organisatorische grens is gebruik gemaakt van de laterale methode. De aanleiding hiervoor is dat de huidige moedermaatschappij Equans Nederland N.V. al in het bezit is van een CO₂ prestatieladder certificaat en dat er een apart certificaat benodigd is voor Equans Infra & Mobility. Via de AC analyse zijn de concernrelaties geïdentificeerd en uitgesloten. Er zijn naast deze hoofdentiteit geen andere entiteiten die meegenomen moeten worden binnen de organisatiegrens (zie bijlage A). Hiermee is de volgende entiteit meegenomen: Equans Infra & Mobility, KVK-nummer 35011527. Het management gaat akkoord met het toepassingsgebied.

2.2 Stuurcyclus

Als organisatie beschikken we over een energie- en CO₂-managementsysteem om het energieverbruik te optimaliseren en de CO₂-uitstoot te verminderen. Dit systeem wordt opgezet, uitgevoerd, onderhouden en continu verbeterd volgens de Plan-Do-Check-Act (PDCA) cyclus.

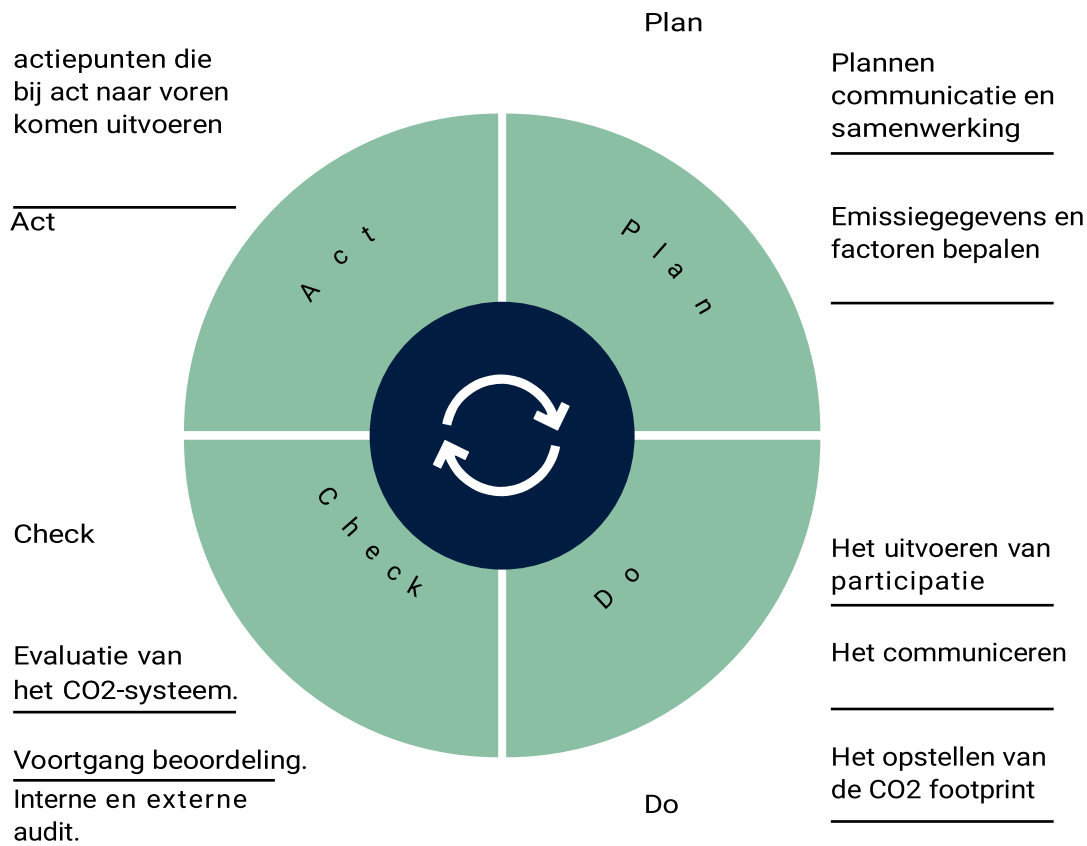
In de **Plan-fase** worden doelstellingen en vereisten vastgesteld op basis van de eisen van de CO₂-Prestatieladder. In deze fase worden de benodigde processen, mogelijke risico's en kansen om de beste resultaten te behalen geïdentificeerd.

In de **Do-fase** worden de geplande acties uitgevoerd en geïntegreerd in de dagelijkse bedrijfsprocessen. Hierbij wordt er gefocust op continue verbetering en de betrokkenheid van medewerkers.

In de **Check-fase** wordt gecontroleerd of de genomen maatregelen effectief zijn en of de doelstellingen worden behaald. Dit gebeurt door monitoring van het managementsysteem, meten van de voortgang en het uitvoeren van interne audits van het energie- en CO₂-managementsysteem. Afwijkingen en verbeterpunten worden geanalyseerd.

In de **Act-fase** worden op basis van de evaluaties corrigerende en preventieve maatregelen doorgevoerd om het managementsysteem en de energie- en CO₂-prestaties continu te verbeteren.

Door de PDCA-cyclus steeds opnieuw toe te passen, blijven we het energieverbruik verbeteren en de CO₂-uitstoot verminderen, met focus op duurzaamheid en efficiëntie.



2.3 Wetgeving en risicobeheer

Binnen de organisatie waarborgen we voortdurende naleving van relevante wet- en regelgeving op het gebied van CO₂-reductie en energiebesparing door:

- Actieve monitoring van wijzigingen in wetgeving, certificeringsnormen en beleidsontwikkelingen;
- Periodieke audits en juridische controles om naleving en compliance te verzekeren.

Daarnaast worden risico's en kansen met betrekking tot het CO₂-managementsysteem systematisch beheerd:

- Risico's worden geïdentificeerd via interne audits, trendanalyses en risico-evaluaties;
- Kansen voor verbetering en innovatie worden actief benut, bijvoorbeeld door investeringen in duurzame energieopwekking en efficiëntere bedrijfsvoering;
- Correctieve en preventieve maatregelen worden tijdig ingezet om prestaties continu te verbeteren

Door deze gestructureerde aanpak blijven we aantoonbaar op de hoogte van wetgeving en risico's en dragen we bij aan voortdurende verbetering van onze energie- en CO₂-prestaties, in lijn met de CO₂-Prestatieladder.

Een algemeen overzicht van risico's en wetgeving is te raadplegen in het wetgevingsregister van I&M. Daarnaast hebben wij een Wettelijk Aspecten Register dat wij kunnen raadplegen binnen een eigen Sufficio-omgeving. Jaarlijks nemen wij de wetgeving door om te kijken waar voor ons de relevante onderdelen zitten en kijken we hoe we daar invulling aan geven. Een voorbeeld van relevante wetgeving is de Besluit

Activiteiten Leefomgeving (BAL) waarin het ook gaat over hoe bedrijven de uitstoot van CO₂ moeten verminderen, in lijn met het Klimaatakkoord.

2.4 CO₂ prestatieladder project

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.

Er liep in het rapportagejaar 2024 één project met gunningvoordeel. Dit is:

1. Concessie overname openbare laadinfrastructuur

De documentatie van dit project is opgenomen in het Project Impact Dashboard op de SKAO-pagina en is terug te vinden in het document: *"Jaarrapportage CO₂ Concessie overname openbare laadinfrastructuur Amsterdam 2024"*.

In dit project wordt door het systematisch monitoren van CO₂-uitstoot met het nieuwe CO₂-dashboard en het inzetten op hergebruik van onderdelen, een belangrijke bijdrage geleverd aan CO₂-reductie en circulair materiaalgebruik. Ondanks een toename in absolute uitstoot door uitbreiding van het project blijft het streven om dit te compenseren door het versneld invoeren van zero-emissie mobiliteit onder onze onderaannemers en verdere optimalisatie van het onderhoudsproces. De jaarlijkse rapportage ondersteunt de Equans-doelstelling om in 2030 volledig CO₂-neutraal te opereren

3. Waar staan we nu? CO₂-uitstoot en energieverbruik

Invalshoek A: Inzicht

3.1 CO₂-Footprint

De CO₂-footprint is opgesteld in het CO₂-dashboard, conform het GHG protocol. In het dashboard is ook het kwaliteitsmanagementplan voor de verschillende emissiestromen opgenomen. In dit overzicht is per datapunt aangegeven welke onzekerheden en verbeterpunten zijn geïdentificeerd. De footprint is opgesteld aan de hand van Well-to-wheel emissiefactoren. Voor Infra & Mobility zijn niet-CO₂ broeikasgassen niet relevant, dit blijkt uit het onderzoek in het document van “vragenlijst OBE’s”.

Zie het CO₂-dashboard voor de berekening van de footprint, de emissiefactoren en het datakwaliteitsmanagementplan.

OVERZICHT CO ₂ -EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE	
VARIABLE	KEUZE
Jaar	2024
Type footprint	Heel jaar
Type uitstoot	WTW

3.1.1 Scope 1 & 2

Scope 1 & 2 omvatten de directe en indirecte emissies die voortkomen uit de eigen bedrijfsvoering van Infra & Mobility. Voor het rapportagejaar 2024 zijn deze emissies berekend op basis van het GHG-protocol en weergegeven in het CO₂-dashboard.

In onderstaande tabellen zijn de verbruiken en bijbehorende CO₂-emissies weergegeven voor scope 1, scope 2 market based en scope 2 location based.

Scope 1: Directe emissies

Deze emissies zijn voornamelijk afkomstig van:

- **Aardgasverbruik** in de kantoorpanden (Dordrecht en Zaandam), waarbij rekening is gehouden met het feit dat I&M slechts een deel van de panden huurt (4% en 13% respectievelijk).
- **Brandstofverbruik wagenpark** (benzine en diesel) dat beperkt is door de hoge mate van elektrificatie van het wagenpark.

Het wagenpark van Equans I&M bestaat per december 2024 uit 28 voertuigen, hiervan zijn 27 elektrisch. Om deze reden is de uitstoot vanuit het brandstofverbruik relatief klein.

De totale Scope 1-uitstoot in 2024 bedraagt 25,7 ton CO₂.

Scope 2: Indirecte emissies

Scope 2 betreft emissies die gepaard gaan met de inkoop van elektriciteit. I&M gebruikt uitsluitend gecertificeerde groene stroom op de kantoorpanden, waardoor deze emissies nihil zijn. De grootste bijdrage binnen Scope 2 komt voort uit het laden van elektrische voertuigen op externe locaties. Op dit moment is er geen inzicht in het type stroom (groen of grijs) waarmee medewerkers laden wanneer zij gebruikmaken van openbare of privélaadpunten buiten onze kantoorlocaties. Deze laadsessies worden daardoor standaard als grijze stroom geregistreerd.

Location & market based uitstoot

Voor de rapportage van onze CO₂-uitstoot maken we onderscheid tussen location-based en marketbased emissies van elektriciteit. De location-based methode berekent de uitstoot op basis van het gemiddelde emissiefactor van het elektriciteitsnet in de regio waar de stroom wordt verbruikt. Dit geeft een beeld van de feitelijke impact van het net, ongeacht onze inkoopkeuzes. De market-based methode daarentegen houdt rekening met de emissiefactor van de specifieke contracten die wij hebben afgesloten. Omdat wij bewust groene stroom inkopen, is deze factor aanzienlijk lager. In de verdere verslaglegging hanteren wij de market-based uitstoot, omdat dit aansluit bij onze duurzaamheidsstrategie. Conform de rapportage-eisen geven wij echter ook inzicht in de location-based uitstoot, zodat transparantie gewaarborgd blijft.

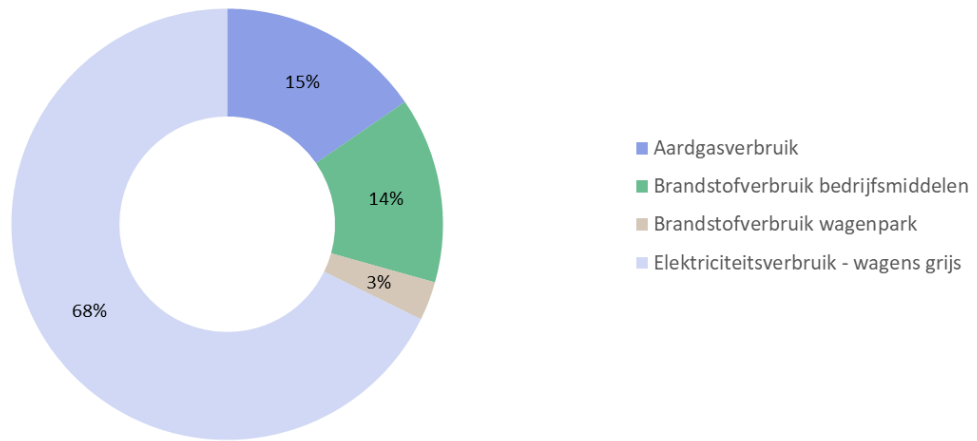
OVERZICHT CO ₂ -EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE			2024	Heel jaar	
TYPE EMISSIONSSTROOM SCOPE 1	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO ₂ per eenheid)	UITSTOOT (ton CO ₂)	
Aardgasverbruik	5.757,9	m ³	2.134,0	12,29	15%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - benzine	48,2	liter	2.821,0	0,14	0%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	3.376,3	liter	3.256,0	10,99	14%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	799,8	liter	2.821,0	2,26	3%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	21,3	liter	3.256,0	0,07	0%
Totaal scope 1				25,74	

Market based					
TYPE EMISSIONSSTROOM SCOPE 2	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO ₂ per eenheid)	UITSTOOT (ton CO ₂)	
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	76.113	kWh	-	-	0%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom opgewekt	945	kWh	-	-	0%
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	100.839	kWh	536,0	54,0	68%
Elektriciteitsverbruik - wagens groen	49.914	kWh	-	-	0%
Totaal scope 2				54,0	

Location based					
TYPE EMISSIONSSTROOM SCOPE 2	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO ₂ per eenheid)	UITSTOOT (ton CO ₂)	
Elektriciteitsverbruik - gridmix (NL)	227.811	kWh	328	74,7	
Totaal scope 2				75	

CO₂-footprint Scope 1 & 2

2024
Heel jaar



3.1.2 Scope 3

Scope 3	2024	2024 geëxtrapoleerd	
	UITSTOOT(ton CO2)	UITSTOOT - geëxtrapoleerd (ton CO2)	
Aangekochte goederen en diensten	7464,314473	9330,393091	98,3%
Kapitaal goederen			
Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2)			
Upstream transport en distributie			
Productieafval	19,33465064	19,33465064	0,3%
Zakelijk reizen	8,397195	8,397195	0,1%
Woon-werkverkeer	12,371595	12,371595	0,2%
Upstream geleaste activa			
Totaal Upstream	7504,417913	9370,496532	
Downstream transport en distributie			
Ver- of bewerken van verkochte producten			
Gebruik van verkochte producten			
End-of-life verwerking van verkochte producten	89,18475	89,18475	1,2%
Downstream geleaste activa			
Franchisehouders			
Investerings			
Totaal Downstream	89,18475	89,18475	
TOTALE EMISSIES SCOPE 3	7593,602663	9459,681282	

Aan de hand van de 15 GHG-genererende categorieën voor scope 3 is een kwantitatieve analyse opgesteld. Bij deze kwantitatieve analyse is ook per categorie een inventarisatie gemaakt van welke ketenpartners betrokken zijn en welke reductiemogelijkheden er zijn (zie het CO₂-dashboard). Zie bovenstaand de resultaten van de scope 3 categorieën die I&M in kaart heeft gebracht voor geheel 2024.

Upstream Scope 3 emissies

Aan de hand van de 15 categorieën van het GHG-protocol is de scope 3-uitstoot van Infra & Mobility in kaart gebracht. De analyse laat zien dat de materiële scope 3-emissies zich voornamelijk in de upstreamzijde van de waardeketen bevinden. Het gaat met name om emissies die samenhangen met de inkoop van laadstations en kasten, civiele werkzaamheden door aannemers (graafwerk, bekabeling, fundaties) en

overige ingekochte materialen en diensten die nodig zijn voor de realisatie en het onderhoud van publieke laadinfrastructuur. Deze emissies vallen grotendeels binnen de categorie "Aangekochte goederen en diensten".

De spend-analyse laat zien dat de energieleveranciers gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van de inkoopvolumes, omdat zij de elektriciteit leveren voor de laadpalen. Omdat I&M uitsluitend gecertificeerde groene stroom inkoop voor de laadinfrastructuur, wordt de potentiële CO2-impact van deze stroom in de footprint als nihil beschouwd. Hierdoor verschuift de focus in de upstream scope 3-analyse naar de laadpaalfabrikanten en de aannemers voor realisatie en onderhoud. Deze partijen verklaren gezamenlijk een substantieel deel van de inkoopspend en zijn direct verbonden met CO2-intensieve activiteiten zoals productie en hardware, grondwerk en inzet van materieel.

Voor de laadpalen zelf ligt de grootste milieu-impact in de productie- en EoL-fase van de levenscyclus. De operationele fase van de laadpalen kent, door het gebruik van groene elektriciteit, een relatief lage CO2-intensiteit. De gebruikte LCA- en EPD-gegevens bevestigen dat met name het gebruik van metalen, elektronica, en stalen fundaties bepalend is voor de upstream CO2-footprint. Daarmee is duidelijk dat keuzes in ontwerp (modulair, demontabel, geschikt voor refurbishment) en materiaalgebruik directe impact hebben in de omvang van de upstream emissies.

Hierbij een verdeling tussen de LCA-phases van een laadpaal van het leverancier Alfén:

Leverancier: Alfén						
Productnaam: Eve Double Pro Line FR, 3 Phase, 2x socket type 2S, Dual feeder						
EPD Link: 259133_EPD_EveDouble_PRO.pdf						
EPD gegevens zijn op basis van 1kwh laden (totaal levensduur is 395,514 kwh)						
Climate Change – Total (GWP)	Total	Manufacturing	Distribution	Installation	Use	End of Life
Kg CO2 eq	1.03E-03¹	8.04E-04	2.52E-05	6.47E-07	1.24E-04 ¹	7.73E-05
% van total		78,06%	2,45%	0,06%	12,04%	7,5%
Total uitstoot (Kg co2 eq)	407.38	317.99	9.97	0.26	49.04	30.57

Naast de ingekochte hardware spelen ook de werkzaamheden van aannemers een rol in de upstream scope 3-uitstoot. De emissies komen vermoedelijk vooral voort uit brandstofverbruik van graafmachines, transportbewegingen en inzet van klein materieel. In de huidige footprint worden de emissies nog grotendeels via een spend-based benadering ingeschat: de CO2-uitstoot wordt dus afgeleid uit de financiële omvang van opdrachten. Dit leidt tot een zekere vertekening, omdat ingekochte arbeid relatief zwaar weegt in de kosten, terwijl feitelijke emissies juist sterk samenhangen met materiaalstromen en brandstofverbruik. In de strategie is onder andere om deze reden vastgelegd dat I&M stapsgewijs wil overstappen van een spend-based naar een activity-/asset-based methode, door onder meer LCA-data van leveranciers op te vragen en aannemers expliciet te vragen naar hun uitstoot op I&M-projecten.

Concluderend laat de analyse zien dat de relevante upstream scope 3-emissies geconcentreerd zijn bij een beperkt aantal groepen ketenpartners, namelijk: leveranciers van laadstations en kastonderdelen, civiele aannemers in de plaatsing en aannemers in het onderhoud & beheer van laadpalen, en elektrotechnische aannemers. De keuze voor inkoop van groene stroom zorgt ervoor dat een potentieel zeer grote bron van upstream emissies sterk is teruggedrongen, waardoor de focus voor verdere reductie logischerwijs verschuift naar materiaalgebruik, ontwerpkeuzes, en de uitvoering van werkzaamheden in de keten. Deze inzichten vormen de basis voor de reductiemaatregelen en doelstellingen die in hoofdstuk 4 verder worden uitgewerkt.

Downstream Scope 3 emissies

Binnen de downstreamzijde van de waardeketen zijn de CO2-emissies voor I&M zeer beperkt. De analyse laat zien dat downstream emissies uitsluitend voortkomen uit de End-of-Life (EoL) verwerking van verkochte producten, zoals laadpalen en bijbehorende hardware. Uit LCA-data van Alfén blijkt dat 7,5% van

de uitstoot over de gehele levensduur is toe te kennen aan de End-of-life fase en bedraagt in totaal per unit ongeveer 30kg CO₂eq ([259133_EPD_EveDouble_PRO.pdf](#)).

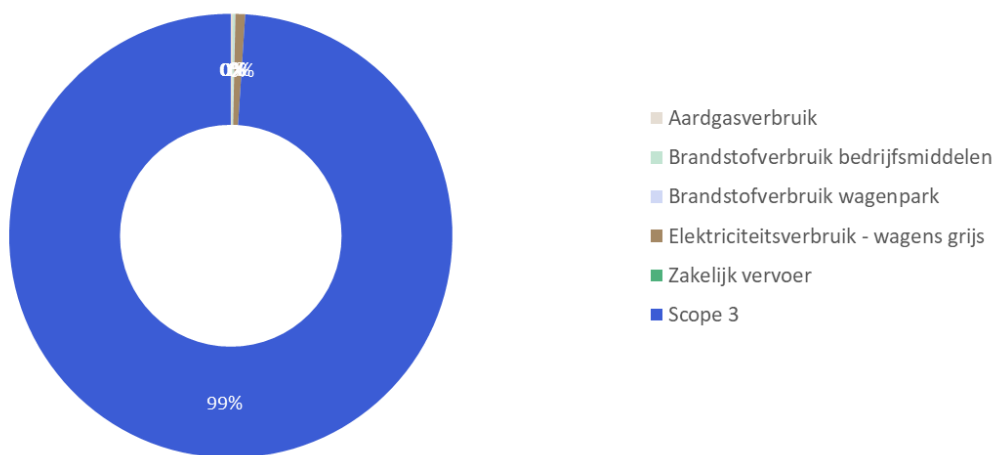
De EoL-impact ontstaat voornamelijk door:

- **Materialen:** staal, aluminium en elektronica die verwerkt moeten worden bij demontage en recycling.
- **Procesemissies:** energiegebruik bij recycling en afvalverwerking.

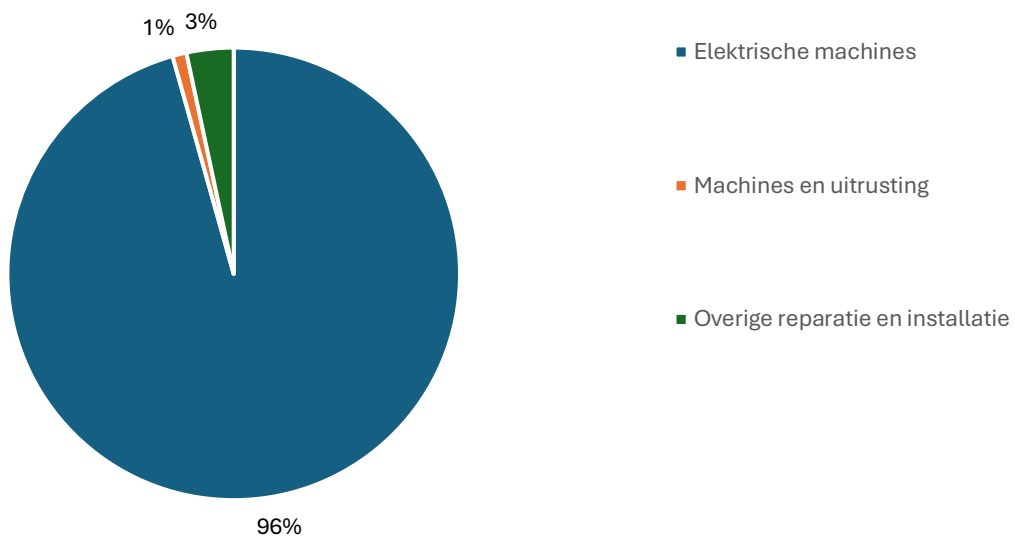
Door het gebruik van gecertificeerde groene stroom tijdens de operationele fase van laadpalen is er downstream geen emissie gekoppeld aan het gebruik van het product.

CO₂-footprint Scope 1, 2 & 3

2024
Heel jaar



Scope 3 uitstoot binnen de categorie "aangekochte goederen en diensten"



3.1.3 Niet-CO2-broeikasgassen

Binnen de organisatie is onderzocht of deze overige emissie bronnen aanwezig zijn. Uit dit onderzoek blijkt dat er koelgassen worden gebruikt in de airco units, echter is dit een gesloten systeem waardoor er geen lekkage is en dus geen bijvullen van koelgassen.

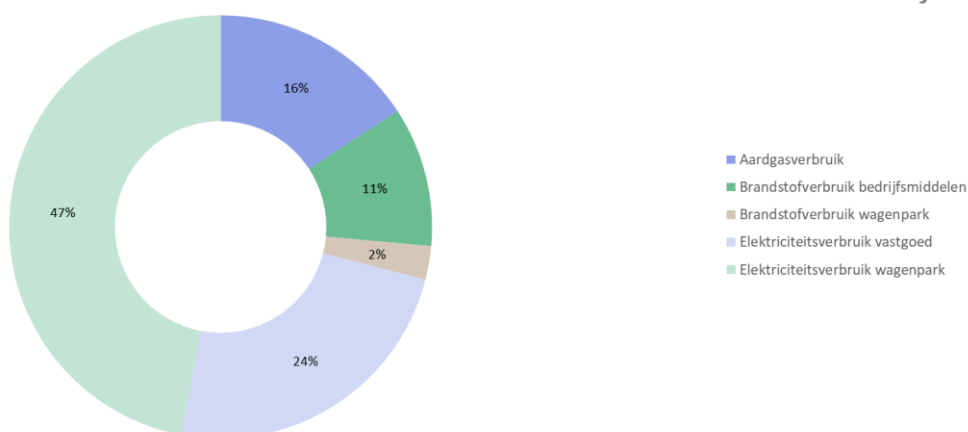
3.2 Energiebalans

Het energieverbruik is opgesteld in het CO2-dashboard.

OVERZICHT ENERGIE VERBRUIK GEHELE ORGANISATIE		2024	Heel jaar
TYPE EMISSIONSSTROOM SCOPE 1	AANTAL EENHEID	Conversiefactor (GJ per eenheid)	GJ
Aardgasverbruik	5757,88384 m3	0,03165	182,2370235
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - benzine	48,16 liter	0,0341	1,642256
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	3376,3 liter	0,036	121,5468
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	799,81 liter	0,0341	27,273521
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	2127 liter	0,036	0,76572
Totaal scope 1			333,4653205
Market based			
TYPE EMISSIONSSTROOM SCOPE 2	AANTAL EENHEID	Conversiefactor (GJ per eenheid)	GJ
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	76112,87151 kWh	0,0036	274,0063374
Elektriciteitsverbruik - groene stroom opgewekt	945,0372 kWh	0,0036	3,40213392
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	100839,397 kWh	0,0036	363,0218292
Elektriciteitsverbruik - wagens groen	49913,543 kWh	0,0036	179,6887548
Totaal scope 2			820,1190554
TOTAAL ENERGIEVERBRUIK			1.153,6

Energie balans in GJ

2024
Heel jaar



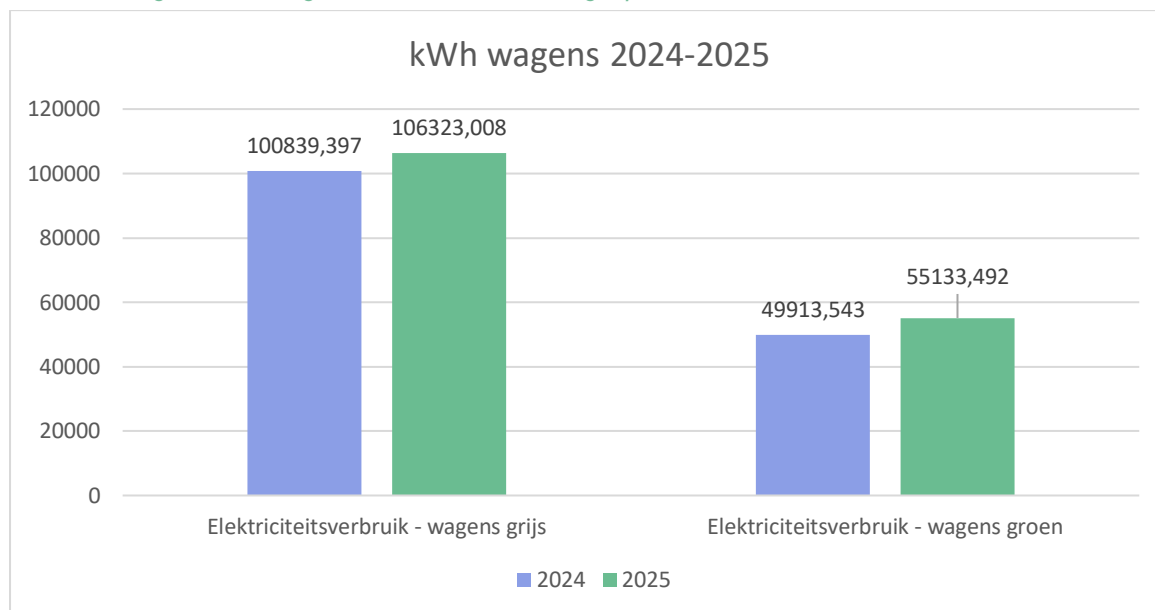
3.2.1 Energiebeoordeling

Een belangrijk onderdeel van het energieplan is om duidelijk te maken waar de meeste energie wordt verbruikt. Daarom is onderzocht welke processen en activiteiten binnen de organisatie de grootste invloed hebben op het energieverbruik en de CO₂-uitstoot. Met deze informatie kijken we waar verbeteringen doorgevoerd kunnen worden voor het optimaliseren van ons energieverbruik.

De emissiestromen die in 2024 gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor ten minste 80% van het energieverbruik binnen de organisatie zijn:

1. Elektriciteitsverbruik van het wagenpark
2. Elektriciteitsverbruik van het vastgoed
3. Aardgasverbruik van het vastgoed

3.2.1.1 Energiebeoordeling elektriciteitsverbruik wagenpark



Het elektriciteitsverbruik van het wagenpark vormt een van de meest dominante energieposten binnen Infra & Mobility. In 2024 bedroeg het totale verbruik 150.753 kWh, waarvan 100.839 kWh als grijze stroom is geregistreerd en 49.914 kWh als groene stroom. Dit verschil ontstaat doordat laadsessies op externe locaties (zoals openbare laadpunten of thuisladen) momenteel niet kunnen worden geverifieerd op herkomst van de stroom. Hierdoor worden deze laadsessies standaard als grijs aangemerkt, ondanks dat een deel mogelijk groen is.

Analyse van trends in impact

- **Stijging in verbruik:** De prognose voor 2025 laat een toename zien naar 161.456 kWh (106.323 kWh grijs, 55.133 kWh groen). Deze stijging is logisch gezien de verdere elektrificatie van het wagenpark en de groei van bedrijfsactiviteiten.
- **Dominante bijdrage aan de energiebalans:** Het opladen van voertuigen vertegenwoordigt in 2024 47% van het totale energieverbruik van de organisatie (543 GJ van de 1.154 GJ in 2024). Daarmee is het een cruciale factor in zowel energiebeheer als CO₂-reductiestrategie.
- **CO₂-impact:** Hoewel het wagenpark bijna volledig elektrisch is (27 van de 28 voertuigen) leidt het gebruik van grijze stroom tot een substantiële CO₂-uitstoot binnen Scope 2. In 2024 was dit 54 ton CO₂, goed voor 68% van de totale Scope 2-emissies.

Oorzaken en aandachtspunten

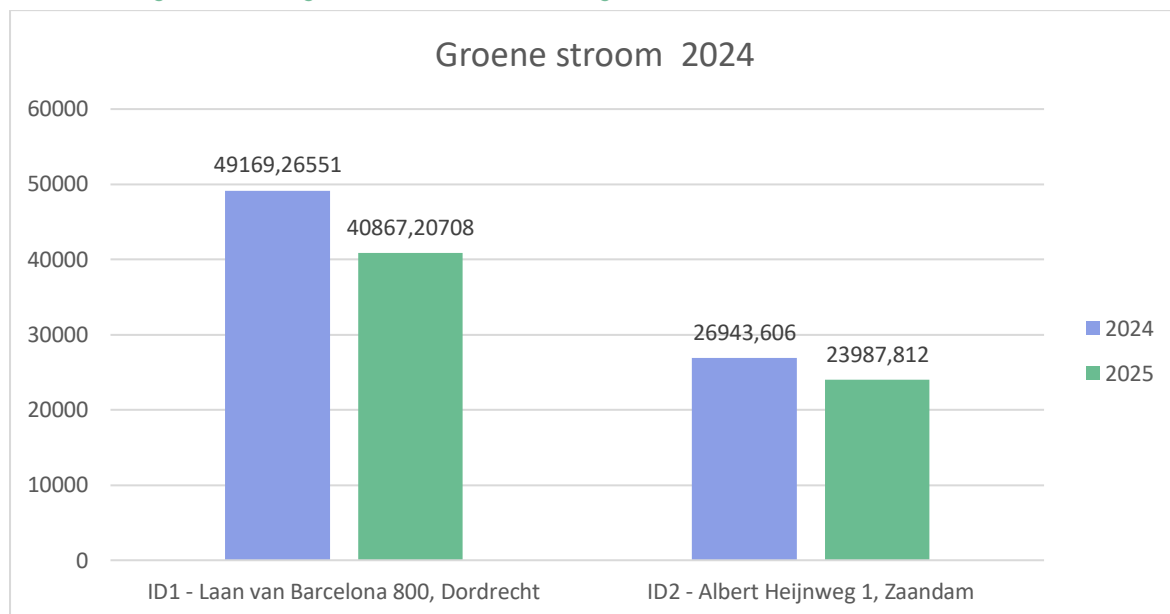
- **Onzekerheid over de stroomherkomst:** Het ontbreken van inzicht in de laadsessies buiten kantoor belemmert een correcte rapportage en maakt het lastig om de daadwerkelijke verduurzaming van mobiliteit aan te tonen.
- **Externe laadinfrastructuur:** De afhankelijkheid van publieke laadpunten en thuisladen vergroot de variatie in emissiefactoren en bemoeilijkt sturing op duurzame mobiliteit.
- **Netcongestie en laadtijden:** De groeiende vraag naar elektrisch laden kan leiden tot piekbelasting op het net, met name op locaties met beperkte transportcapaciteit (Dordrecht en Zaandam).

Maatregelen en strategie

Om het elektriciteitsverbruik van het wagenpark te verduurzamen en optimaliseren, is er een aantal maatregelen opgenomen in het klimaattransitieplan. Deze worden beschreven in 4.2 Reductiemaatregelen.

Door deze maatregelen zal het aandeel groene stroom in het wagenpark significant afnemen, waardoor de CO₂-uitstoot binnen Scope 2 kan worden teruggebracht tot nagenoeg nul. Daarnaast draagt slim laden bij aan het verminderen van netcongestie en het vergroten van systeemflexibiliteit.

3.2.1.2 Energiebeoordeling elektriciteitsverbruik vastgoed



Het elektriciteitsverbruik van de kantoorpanden van Infra & Mobility vormt een belangrijke component van het totale energieverbruik, zij het kleiner dan het wagenpark. In 2024 bedroeg het verbruik 76.113 kWh voor beide locaties samen (Dordrecht en Zaandam). Dit verbruik is volledig gedekt door gecertificeerde groene stroom, waardoor de directe CO₂-impact binnen Scope 2 nihil is. Toch blijft het optimaliseren van dit verbruik cruciaal voor het behalen van energiereductiedoelstellingen en het ontlasten van het elektriciteitsnet.

Analyse van trends en impact

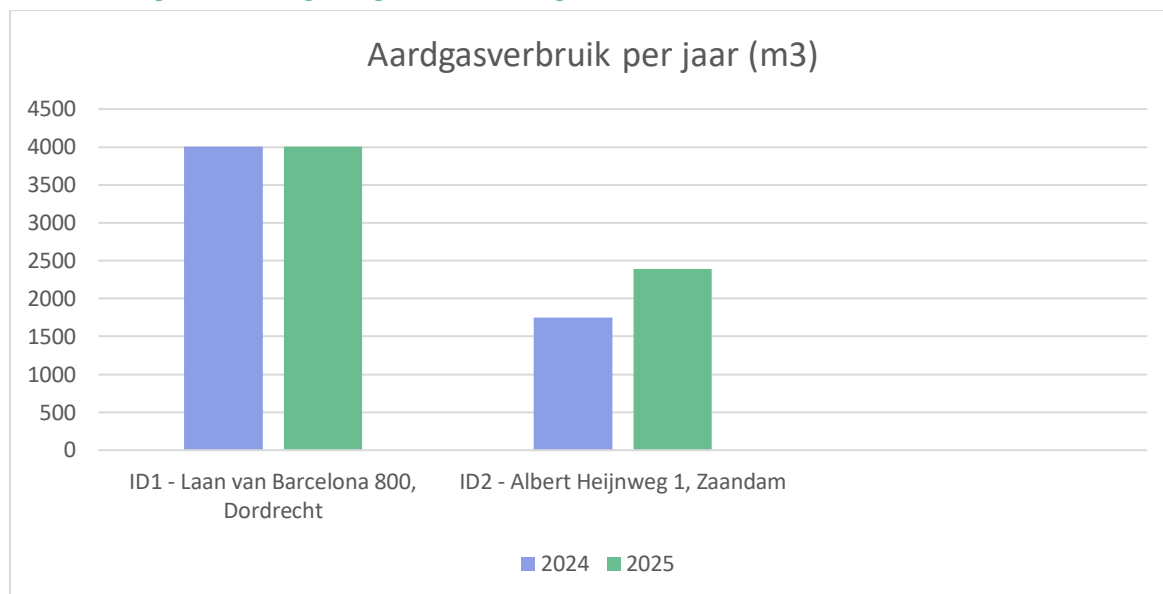
- **Daling in verbruik tussen 2024 en 2025**

Pand	Verbruik 2024 [kWh]	Verbruik 2025 – geëxtrapoleerd [kWh]	Delta [%]
Dordrecht	49.169	40.867	-17%
Zaandam	26.944	23.988	-11%

Deze daling is vermoedelijk grotendeels toe te schrijven aan de extrapolatie van het eerste half jaar van 2025. Deze extrapolatie is uitgevoerd door de halfjaarcijfers van 2025 te vermenigvuldigen met twee. Beide panden worden gebruikt door meerdere bedrijfsonderdelen. Dordrecht en Zaandam worden beide gebruikt door I&M voor 13% en 4% respectievelijk (o.b.v. vloeroppervlak). Om te komen tot deze cijfers is gebruik gemaakt van deze verdeelsleutel.

Relatieve bijdrage: Het elektriciteitsverbruik van vastgoed vertegenwoordigt circa 24% van het totale energieverbruik (274 GJ van 1.151 GJ in 2024). Hoewel de CO₂-impact nul is door groene stroom, blijft het verlagen van de verbruiken belangrijk voor kostenbesparing en netcongestie.

3.2.1.3 Energiebeoordeling aardgasverbruik vastgoed



Het aardgasverbruik binnen Infra & Mobility is beperkt, maar vormt nog steeds een relevante factor in de energiebalans en CO₂-uitstoot. In 2024 bedroeg het totale verbruik 5.758 m³, verdeeld over de twee kantoorpanden in Dordrecht en Zaandam. Dit komt overeen met 182 GJ, oftewel circa 16% van het totale energieverbruik van de organisatie. De CO₂-impact van dit verbruik is 12,3 ton CO₂, goed voor 15% van de Scope 1-emissies.

Analyse van trends en impact

- **Prognose 2025:** Het verbruik in Dordrecht blijft gelijk op circa 4.008 m³, doordat dit verbruik geschat is op basis van een gemiddeld verbruik van de afgelopen 5 jaar¹. Zaandam een lichte stijging laat zien naar 2.390 m³. Deze toename is waarschijnlijk het gevolg van de extrapolatie van het eerste half jaar, waarin het aardgasverbruik relatief hoog lag door seizoensinvloeden (verwarming in de winterperiode). Omdat de prognose is gebaseerd op een lineaire doortrekking van deze eerste zes maanden, ontstaat een overschatting van het jaarverbruik. Dit betekent dat de stijging niet structureel is, maar een rekenkundige inschatting op basis van een koude start van het jaar.
- **Relatieve bijdrage:** Hoewel het aandeel van aardgas kleiner is dan elektriciteit, is de CO₂-intensiteit per GJ veel hoger. Dit maakt aardgas een belangrijke focus voor reductie, ondanks het relatief lage absolute verbruik.

Belangrijkste verbruikers en oorzaken

- **Verwarming van kantoorruimtes:** Traditionele gasgestookte installaties zijn nog in gebruik.
- **Gebouwenmerken:** Beperkte isolatie en conventionele stooklijnen zorgen voor een hoog baseload-verbruik.

Maatregelen en context

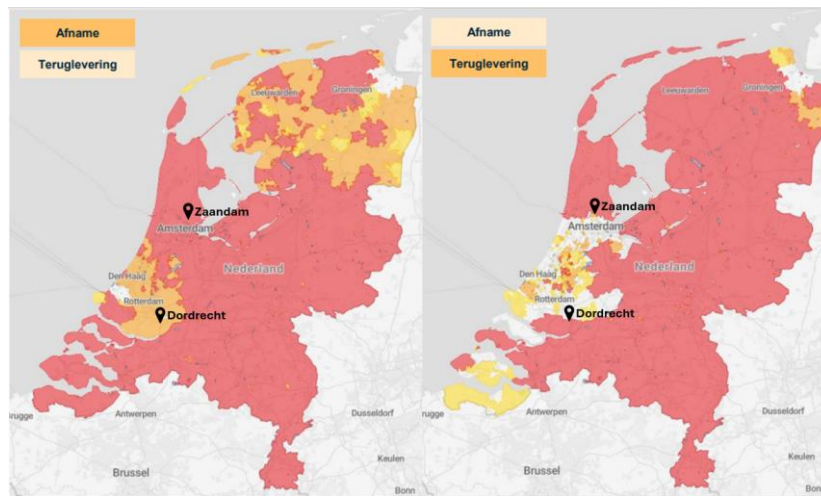
De huidige situatie vraagt om verduurzaming van de verwarmingssystemen. De belangrijkste maatregelen zijn beschreven in 4.2 Reductiemaatregelen en 3.3 Flexibiliteit van het energiesysteem & Overige Beïnvloedbare Emissies.

3.3 Flexibiliteit van het energiesysteem & Overige Beïnvloedbare Emissies

In de context van de energietransitie speelt flexibiliteit in het energiesysteem een steeds belangrijkere rol. Door de toename van variabele hernieuwbare energiebronnen wordt het noodzakelijk om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen.

¹ Afgelopen jaren

Daarom besteden wij expliciet aandacht aan de rol die organisaties spelen bij het vergroten van systeemflexibiliteit. Hieronder vind je een kaart van Nederland met de huidige status van netcongestie voor zowel afname als terug levering. De vestigingen Dordrecht en Zaandam zijn daarop gemarkeerd. Voor meer informatie zie 'Portefeuilleadvies Equans Vastgoed' (pagina 15 en 16). Beide vestigingen bevinden zich in gebieden met een tekort aan netcapaciteit voor zowel afname als terug levering.



3.3.1 Flexibiliteit van het energiesysteem

De mate waarin organisaties invloed kunnen uitoefenen op de flexibiliteit van het energiesysteem hangt af van het type, de schaal, de termijn en de geografische locatie van hun activiteiten. Voor I&M ligt deze invloed voornamelijk bij het gebruik en beheer van de kantoorpanden en de elektrische laadactiviteiten die daar plaatsvinden.

Gezien de landelijke spreiding van de vestigingen is onderzocht in hoeverre deze locaties te maken hebben met netcongestie. Volgens de capaciteitskaart van Netbeheer Nederland blijkt dat:

- ✓ **Vestiging Zaandam:**
Bevindt zich in een regio waar (levering) transportcapaciteit niet beschikbaar is. Het kantoor bezit nu 17 laadpalen. Deze locatie heeft zeer hoge prioriteit, dit betekent dat het geadviseerd is om per direct aan de slag te gaan met deze locaties a.d.h.v. de routekaart en hiermee het gesprek te starten met de verhuurder.
- ✓ **Vestiging Dordrecht**
Bevindt zich in een regio met een tekort aan transportcapaciteit en een wachtrij voor netaansluitingen. Dit kantoor bezit nu 19 laadpalen. Deze locatie heeft een hoge prioriteit, gesprekken met de verhuurder zullen starten na die van de hoge prioriteit vestigingen.

Om bij te dragen aan een stabielere en flexibeler energiesysteem, overwegen we maatregelen als:

Alle maatregelen zijn te vinden binnen het map Reductie-> Vastgoedreductie – CS → Eindrapportage Dordrecht (pg. 14) + Eindrapportage Zaandam (pg. 12)

a. Verduurzaming van de panden

Bij de locaties Zaandam en Dordrecht is onderzoek gedaan om de milieu-impact te reduceren middels de implementatie van warmtepompen, energiemonitoringsystemen, aanpassingen gebouwgebruik i.v.m. lage bezettingsgraad, en optimalisatie programma's voor stooklijnen. Door het uitvoeren van acties die het energieverbruik van het pand gaan reduceren, wordt er ook minder belasting uitgeoefend op het netwerk. Deze acties zijn ingeschat om het energieverbruik per m² te verlagen tussen de 68 en 124 kWh voor Zaandam en Dordrecht respectievelijk.

b. Eigen opwekking van energie

Bij de vestiging Zaandam, zijn zonnepanelen geplaatst, wat resulteert in een jaaropbrengst van 945 kWh. Deze opwekking, op basis van de verbruiksgegevens van 2024 verklaart 3% van het energie verbruik van het pand.

Als maatregel A verder wordt geïmplementeerd en het energieverbruik van de panden worden verlaagd, het aandeel van de eigen opgewekte energie zal worden vergroot, en het net verder ontlasten.

c. Aanpassing in contractvorm met netbeheerders

Voor alle vestigingen van Equans Nederland, waaronder Zaandam en Dordrecht, is er onderzoek gedaan naar het maken van aanpassingen in de contracten met de netbeheerders om samen te werken met de netcongestie problematiek. Deze advies staat binnen het 'Portefeuilleadvies Equans Vastgoed' document op pagina 15. Hieronder zijn een aantal voorbeeld contractvormen die mogelijk een bijdrage zal leveren voor het verminderen van netcongestie:

- Capaciteitsbeperkend contract (CBC)
- Alternatieve transportrechten (flexibele transportrechten)
- Energy Hubs en collectieve contracten
- Congestie management-contracten waarbij Netbeheerders belonen bedrijven die hun energieverbruik verschuiven naar momenten met minder netbelasting. Dit kan via dynamische energiecontracten

3.3.2 Overige Beïnvloedbare Emissies

OBE's zijn broeikasgasemissies die niet binnen de standaard indeling van het Greenhouse Gas (GHG) Protocol vallen (scope 1, 2 en 3), maar waar een organisatie wel invloed op kan uitoefenen. Om in kaart te brengen waar Infra & Mobility invloed kan uitoefenen, is de OBE vragenlijst doorlopen.

Uit deze vragenlijst blijkt dat overige beïnvloedbare emissies niet van toepassing zijn voor Infra & Mobility. In het document "*Vragenlijst-Overige-Beïnvloedbare-Emissies V1.01*" is de beantwoording van de vragenlijst te raadplegen.

3.4 Waardeketen

3.4.1 Bedrijfsactiviteiten

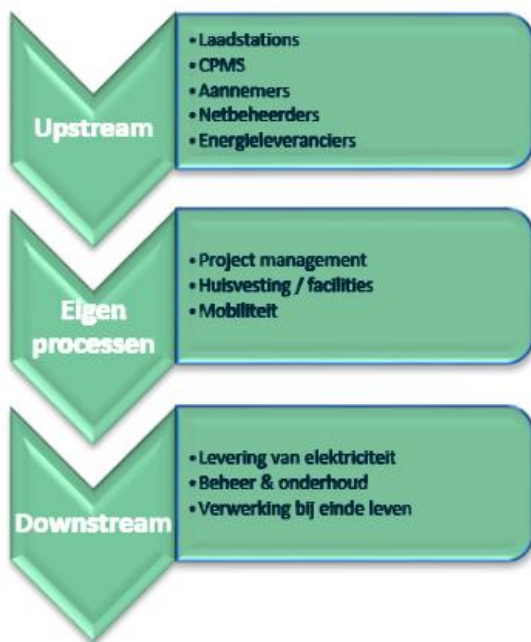
Om de belangrijkste bedrijfsactiviteiten te bepalen is een impact- en invloedanalyse uitgevoerd. In deze analyse is gekeken naar de impact van de organisatieactiviteiten op de CO₂-uitstoot en naar de invloed die Infra & Mobility hier op heeft. Op basis van deze analyse is de volgende bedrijfsactiviteit naar voren gekomen: Het exploiteren van integrale laadinfrastructuur (hieronder valt adviseren, realiseren, onderhouden & beheren, en inspecteren).

Deze bedrijfsactiviteit is het onderwerp voor de waardeketenanalyse en strategie van de organisatie. Voor de belangrijkste organisatieactiviteit is een waardeketenanalyse uitgevoerd. Hierin is gekeken naar de combinatie van alle upstream en downstream activiteiten die verbonden zijn aan de betreffende organisatieactiviteit. Daarbij zijn de CO₂-emissies van de waardeketen geïnventariseerd en geanalyseerd. Op basis hiervan is gekeken waar mogelijkheden voor CO₂-reductie liggen en welke waardeketenpartners daarvoor relevant zijn.

3.4.2 Waardeketenanalyse

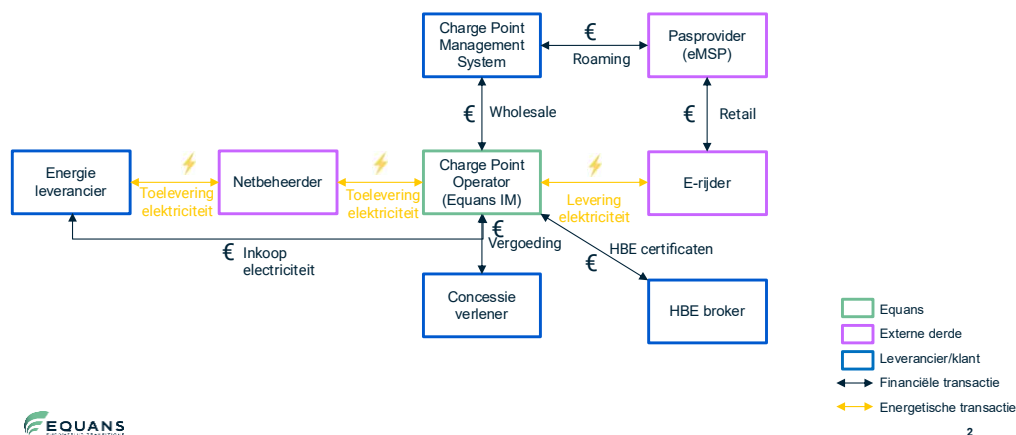
De waardeketen is gedefinieerd als het leveren van "Integrale laadoplossingen". De onderstaande figuur geeft een schematisch overzicht van de waardeketen, inclusief de belangrijkste ketenpartners. Equans I&M beweegt zich in de markt van "publiek laden". Dit houdt in dat er wordt ingeschreven op openbare aanbestedingen vanuit concessiehouders (vaak een gemeente) om een laadconcessie te mogen exploiteren. Het gaat hier om concessies die bestaan uit laadpalen in het publieke domein en niet om snelladers langs de snelweg of laadpalen aan huis.

Waardeketen: Integrale laadoplossingen



In aanvulling op de visualisatie van de waardeketen, de onderstaande figuur laat de relaties in meer detail zien. Dit geeft meer inzicht in de lopende processen en het verschil tussen de operationele energiestroom en de financiële stromen die bestaan.

Marktoverzicht publiek laden



3.4.3 Waardeketenpartners

Upstream ketenpartners

Als onderdeel van de waardeketenanalyse worden de belangrijkste ketenpartners bepaald. De belangrijkste upstream relaties zijn als volgt ingedeeld (tot en met 80% van de inkoopspend verklaard). Hiervan wordt de helft vervolgens beschouwd als de meest materiële relaties met betrekking tot de reductiestrategie. Op basis van de getallen zijn er twee upstream relaties relevant, namelijk die met de energieleveranciers. Gezien de bedrijfsactiviteiten van Infra & Mobility mag dit ook verwacht worden. Deze twee relaties verzorgen de levering van elektra voor de laadpalen en zijn daarmee verantwoordelijk voor de grootste inkoopvolumes. Aangezien het hier gaat om de inkoop van groene stroom is de CO₂ impact echter niet aanwezig. De CO₂ reductiestrategie richt zich dan ook niet op deze twee relaties. De focus van de reductiestrategie ligt bij

enerzijds de leveranciers van laadstations en anderzijds bij aannemers voor het realiseren van de laadinfrastructuur. De CO₂ impact van deze partijen is substantieel en tevens onderhoudt Infra & Mobility een relatie met deze partijen waarmee reductie van CO₂ uitstoot ook gerealiseerd kan worden.

De reductiestrategieën zoals besproken in hoofdstuk 4, zijn opgesteld per groep van waardeketenpartners. Dit betekent dat we de **aannemers** voor de realisatie van de infrastructuur en voor het onderhoud van de laadpalen op dezelfde manier benaderen voor de reductie van CO₂. Tevens gebeurt dit ook voor de **leveranciers van laadstations**. De overige partijen die uit de upstream analyse naar voren komen worden buiten beschouwing gelaten. Het gaat hier om de **netbeheerders** en de **gemeentes**. De netbeheerders komen naar voren in de upstream relaties, omdat er een vergoeding betaald wordt voor het realiseren van een netaansluiting. De aannemers voor de realisatie worden door zowel Infra & Mobility als door de netbeheerder aangestuurd in het realiseren van een laadpunt. De gemeentes staan te boek als upstream relatie, omdat er sprake is van een concessievergoeding die wordt afgedragen om de laadconcessies te mogen exploiteren. Deze financiële stromen hebben geen relatie met de CO₂ uitstoot gekoppeld aan de bedrijfsactiviteiten. Zie hiervoor ook de figuren in hoofdstuk 3.4.2.

De upstream relaties zijn in de onderstaande tabel ingedeeld per categorie. In de realisatie van de reductiestrategie zullen de waardeketenpartners zoals gedefinieerd vanuit de waardeketenanalyse methodiek prioriteit krijgen, maar de reductiestrategie geldt voor alle upstream relaties in de categorie.

Categorie	Naam upstream relatie	Waardeketenpartner?	Type werkzaamheden
Aannemers	Aannemer 1	Ja	Realisatie
	Aannemer 2	Ja	Realisatie
	Aannemer 3	Ja (maar valt buiten 80% van de spend-analyse)	Realisatie
	Aannemer 4	Ja (maar valt buiten 80% van de spend-analyse)	Realisatie
	Aannemer 5	Ja (maar valt buiten 80% van de spend-analyse)	Realisatie & onderhoud
	Aannemer 6	Ja (maar valt buiten 80% van de spend-analyse)	Onderhoud
	Aannemer 7	Ja (maar valt buiten 80% van de spend-analyse)	Realisatie & onderhoud
	Aannemer 8	Ja (maar valt buiten 80% van de spend-analyse)	Realisatie
Leverancier laadstations	Leverancier 1	Ja	Laadpaal
	Leverancier 2	Ja	Laadpaal
	Leverancier 3	Ja	Laadpaal
Netbeheerder	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Gemeente	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Downstream ketenpartners

Als onderdeel van de waardeketenanalyse worden de belangrijkste ketenpartners bepaald. De belangrijkste downstream relaties zijn ingedeeld in de tabel hieronder (tot en met 80% van de omzet verklaard). Hiervan wordt de helft vervolgens beschouwd als de meest materiële relaties met betrekking tot de reductiestrategie. Op basis van de getallen zijn er twee downstream relaties relevant, namelijk de Charge Point Management System (CPMS) operators, zoals te zien in de figuren in hoofdstuk 3.4.2. Gezien de bedrijfsactiviteiten van Infra & Mobility mag dit ook verwacht worden. Deze twee relaties verzorgen de financiële afhandeling van alle laadtransacties voor Infra & Mobility en vormen daarmee het grootste deel van de omzet. Voor het reduceren van de CO₂ uitstoot zijn deze relaties in beperkte mate relevant. Er is geen directe invloed op de keuze om groene stroom te gebruiken en verder hebben deze relaties geen invloed op het realisatie en/of onderhoudsproces. De partijen faciliteren wel de informatie die beschikbaar wordt gesteld aan de E-rijder. In hoeverre de E-rijder bewust kan kiezen voor Infra & Mobility als laadpaal exploitant die groene elektriciteit levert, is deels afhankelijk van deze twee waardeketenpartners. Dit is dan ook de reden dat zij als materieel worden geacht en waarom het relevant is om dit op te nemen in de reductiestrategieën van Infra & Mobility.

3.5 CO₂-intensieve kapitaalgoederen/diensten/producten

Binnen Infra & Mobility hebben we activiteiten die in relatie staan tot CO₂-intensieve producten en kapitaalgoederen

De aanwezige CO₂-intensieve kapitaalgoederen, diensten en producten bestaan uit:

- Het materiaal van de laadpalen

- De stroom die wordt ingekocht bij de leverancier en verkocht wordt aan de eindgebruiker

Deze zijn geïdentificeerd door het spend-analyse in hoofdstuk 3.4.3.

Laadpalen

Laadpalen zijn geïdentificeerd als een CO₂-intensieve product vanwege het schaal van inkoop binnen Infra & Mobility en het milieu impact van de product zelf. Deze leveranciers zorgen samen voor 15% van de totale spend van I&M, en bij deze leveranciers, het primaire inkoop is namelijk laadpalen/objecten, deze zijn tussen de 87% en 99% van de spend bij deze leveranciers.

Het milieu impact van laadpalen ligt door het hele levenscyclus, wat wordt gedeclareerd binnen een product LCA/EPD. Deze gegevens zijn opgevraagd bij onze leveranciers. Het opvragen van milieudata van ingekochte producten is onderdeel van het strategie van I&M die verder toegelicht wordt binnen hoofdstuk 4. Het grootste onderdeel van het milieu impact ligt bij het productie van, en het verwerken van producten richting het einde van het levenscyclus. Operationele CO₂ uitstoot hoeft niet mee genomen te worden in het impact omdat alle stroom die wordt geleverd is groen stroom. Hieronder is het verdeling tussen de CO₂ impact tijdens de levensfasen van een laadpaal:

Leverancier	Eenheid	Total	Productie	Distributie	Installatie	Operatie	EOL
Alfen	kgCO ₂ eq.	1.03E-03	8.04E-04	2.52E-05	6.47E-07	1.24E-04	7.73E-05
	% van totaal		78.1%	2.45%	0.06%	12.0%	7.5%

Op basis van deze EPD gegevens, wij kunnen de (percentuele) verdeling in CO₂ gebruiken om de impact van onze upstream en downstream CO₂ uitstoot te berekenen. Deze verdeling gaan wij gebruiken om onze aanpak verder te schetsen bij hoe wij onze scope 3 uitstoot willen gaan reduceren.

Inkoop en verkoop van stroom

Het inkoop en verkoop van stroom zou een CO₂-intensiever kapitaalgoed kunnen zijn voor Infra & Mobility, vanwege de uitstoot gerelateerd aan het opwekken van energie. Infra & Mobility heeft het besluit genomen om alleen groen stroom in te kopen, die opgewekt is door zonne-energie en windkracht. Door deze opwekking, de CO₂-impact gerelateerd aan de inkoop van stroom (en daardoor het verkoop van hetzelfde energie) resulteert in 0 CO₂-emissies. De ingekochte stroom is gecertificeerd als groene stroom, opgewekt door wind- en zonne-energie via de energieleveranciers. Hierdoor wordt deze inkoop niet beschouwd als een CO₂-intensief kapitaalgoed.

3.6 Toekomstige activiteiten

Op dit moment is er geen reden om aan te nemen dat de bedrijfsactiviteiten van Infra & Mobility gaan wijzigen op de korte en middellange termijn. De core business is het exploiteren van laadinfrastructuur en dit zal zo blijven. Er worden daarmee geen aanpassingen verwacht om de gestelde CO₂ reductiedoelen te behalen. Aanvullingen op de bestaande dienstverlening worden onder andere verwacht in het "slim laden" domein, zoals omschreven in de reductiemaatregelen in hoofdstuk 4. Tevens wordt de relatie met de bestaande ketenpartners, zoals de laadpaalfabrikanten en aannemers, geïntensiveerd om de doelstellingen te halen.

4. Van inzicht naar reductie: Onze strategie

In hoofdstuk 4 worden de volgende elementen behandeld;

- Algehele strategie van Infra & Mobility m.b.t. het reduceren van de CO₂ uitstoot, inclusief een SWOT analyse
- Reductiemaatregelen per waardeketenstap en partners, inclusief inschatting van het reductiepotentieel op de korte en de middellange termijn
- Doelstellingen richting netto nul uitstoot in 2050, gebaseerd op het reductiepotentieel van de maatregelen, inclusief subdoelstellingen op de korte termijn
- De voortgang van de CO₂ reductie

4.1 Algemene uitleg strategie

Equans Infra & Mobility zet zich actief in om de negatieve milieu effecten gekoppeld aan de bedrijfsactiviteiten te minimaliseren. In lijn met het Science Based Targets Initiative (SBTi) committeert Infra & Mobility zich aan het behalen van een emissievrije manier van werken (net zero) in 2050. De waardeketenanalyse geeft een aantal inzichten die bepalend zijn voor het vaststellen van de CO₂-reductie doelstellingen op de korte en middellange termijn. Het belangrijkste inzicht is dat het grootste deel van de scope 3 CO₂ uitstoot zou worden veroorzaakt door de inkoop van stroom, als het hier zou gaan om grijze stroom. Aangezien het in dit geval gaat om de inkoop van groene stroom, is het niet relevant om de reductiestrategie hierop te richten. Hier komt bij dat de scope 1 en 2 CO₂ uitstoot relatief laag ligt en dat de invloed hierop op dit moment beperkt is, vanwege de afhankelijkheid van derden in huisvesting en mobiliteit. Dit betekent dat de kern van de reductiestrategie voor Infra & Mobility wordt gevormd door maatregelen rondom de overige veroorzakers van de scope 3 CO₂ uitstoot, namelijk de leveranciers van laadstations, de aannemers en de Charge Point Management System leveranciers.

Hiernaast is het belangrijk om de huidige methode voor het bepalen van de scope 3 CO₂ uitstoot en de daarbij behorende reductiestrategieën in ogenschouw te nemen. Op dit moment wordt hier een spend-based methode voor gehanteerd. Er zitten beperkingen aan het gebruik van deze methode, die belangrijk zijn in het ontwikkelen van de reductiestrategie. De prioriteiten worden nu gebaseerd op de financiële upstream en downstream inzichten. In werkelijkheid is de CO₂ uitstoot in de waardeketen ontkoppeld van de financiële waarde. Dit betekent dat een product of dienst financieel veel waard kan zijn, maar gepaard gaat met een lage CO₂ uitstoot en vice versa. Dit is bijvoorbeeld van belang bij het uitbesteden van werk. Gemiddeld genomen is de prijs van arbeid hoger dan dat van materiaal. Om de impact te bepalen van de scope 3 CO₂ uitstoot gekoppeld aan bijvoorbeeld uitbesteding, moet er rekening gehouden worden met relatieve overwaardering van arbeid ten opzichte van materialen en grondstoffen. Het pleit met name ook voor het verbeteren van de datakwaliteit van de scope 3 CO₂ uitstoot. Er moet een overgang plaatsvinden van de spend-based methode naar de activity-based methode. Hiermee kunnen betere prioriteiten worden gesteld in het bepalen en implementeren van reductiemaatregelen. De uitstoot van bijvoorbeeld onderaannemers zit niet in de gewerkte uren, ook al dragen die wel in hogere mate bij aan de spend based CO₂ uitstoot. Het gebruik van materieel en de inkoop van materialen om het werk uit te voeren is financieel gezien minder belangrijk, maar draagt naar alle waarschijnlijkheid in hogere mate bij aan de CO₂ uitstoot.

Strategie		Upstream	I&M proces	Downstream	Partners
Scope 1 & 2	Duurzaam vastgoed	Nvt	- Onderzoek naar duurzaam kantoorpand - Verbeteren datakwaliteit van aardgasverbruik huisvesting - Verbeteren datakwaliteit van elektriciteitsverbruik huisvesting	Nvt	Equans NL
	Mobiliteit	Nvt	- Volledig elektrificeren wagenpark - Groen verklaren publiek & thuis laden	Nvt	Equans NL
Scope 3	Duurzaam inkopen/ circulariteit	- Ontwerp voor hergebruik - In gesprek met plaatsing- en onderhoud aannemers over reisbewegingen en het verduurzamen van de werkzaamheden	Bewustwording & training	Retrofit & refurbishment	Laadpaalfabrikant & aannemers
	Datakwaliteit	- Aantonen dat de door eindgebruiker afgenomen stroom groen is - LCA data ontvangen van leveranciers - Beter inzicht in wat aannemers uitstoten aan werk voor ons	Nvt	Aantonen dat afgenomen stroom groen is	Laadpaalfabrikant, energieleverancier, Aannemers
	Slim laden	Nvt	Netbewust laden met duurzaam elektriciteitsaanbod, zorgt voor meer groene energie en flexibiliteit in het energiesysteem	Digitale oplossing t.a.v. slim laden	

4.1.1 SWOT analyse

In dit hoofdstuk wordt de SWOT-analyse op de (innovatie)strategie toegelicht. De onderstaande figuur geeft een overzicht van de kracht, de zwakte, de kansen en bedreigingen van de geformuleerde strategie. We zien een duidelijk onderscheid in de zwaktes en bedreigingen. Dit zit hem erin dat bij de bedreigingen er sprake is van externe omstandigheden en ontwikkelingen, daar waar zwaktes grotendeels aan ons zelf zijn om op te lossen.

De sterke kanten zijn dat er vanuit een gedegen basis wordt gewerkt aan CO₂ reductie binnen Infra & Mobility. De bedrijfsactiviteiten en daarbij behorende waardeketen zijn duidelijk en de CO₂ uitstoot is met de huidige middelen in kaart gebracht. De strategie geeft voldoende richting om reductiemaatregelen te bepalen en te implementeren in samenwerking met ketenpartners.

Daar tegenover is tegenvallende datakwaliteit voor scope 3 uitstoot is een algemeen probleem in het bedrijfsleven op dit moment en verdient alle aandacht in de reductie aanpak. De transformatie van een spend based methode naar een activity based methode voor het bepalen van scope 3 CO₂ uitstoot is daarmee urgent. Voor het mitigeren van de zwaktes en bedreigingen en verstevigen van de sterktes en kansen, is samenwerken in de keten vanzelfsprekend nodig. Het vinden en genereren van **bruikbare data**, het ontwerpen en **produceren van duurzame producten** en het **aanpassen van werkprocessen** draagt allemaal bij aan de scope 3 CO₂ reductie en wordt mede gerealiseerd door ketenpartners.

Strengths	Weaknesses
• Inhoud: • Inkoop groene stroom (Scope 3) • Elektrificeren wagenpark (Scope 1 & 2) • Proces: • Heldere afbakening en doelstellingen • Duidelijk ketenpartneroverzicht • Strategie is verankerd in de bedrijfsactiviteiten • Betrokkenheid van management	• Spend based methode / datakwaliteit scope 3 nog niet goed genoeg • Circulaire mogelijkheden nog onvoldoende in kaart • Weerstand vanwege stijgende kosten op de korte termijn bij circulaire werkwijze i.s.m. ketenpartner
Opportunities	Threats
• Toename in E-rijders die laden bij Infra & Mobility vanwege het écht groene aanbod (circulaire laadpalen) • Toename in E-rijders die laden bij Infra & Mobility vanwege het "slim laden" aanbod • Afname in afhankelijkheid van productenleveranciers op lange termijn door hergebruik en levensduurverlenging van materiaal	• Gebrek aan duurzame alternatieven op productniveau • Afhankelijkheid van ketenpartners in implementatie reductiemaatregelen • Gebrek aan LCA data

4.2 Reductiemaatregelen

In dit hoofdstuk worden de reductiemaatregelen uiteengezet. De maatregelen worden gepresenteerd per waardeketenstap en partners, inclusief een inschatting van het reductiepotentieel op de korte en de middellange termijn. In de onderstaande tabel worden de maatregelen samengevat. Er worden drie maatregelen gepresenteerd voor het reduceren van de scope 1 & 2 CO₂ uitstoot, gericht op huisvesting en mobiliteit. Voor scope 3 zijn er zeven maatregelen gedefinieerd, gericht op een beleid voor duurzaam en circulair inkopen en op slim laden. Het verhogen van datakwaliteit omvat vier maatregelen, gericht op verschillende fases van de waardeketen. Het verbeteren van datakwaliteit omvat vijf maatregelen.

Maatregelen	Termijn	Slagingskans	Partner categorie	Strategie
Verbeteren datakwaliteit van elektra- en aardgasverbruik huisvesting	Kort	Hoog	Intern	Datakwaliteit
Aantonen dat de stroom die wij inkopen groen is	Kort	Hoog	Intern	Datakwaliteit
LCA data ontvangen van leveranciers	Kort	Hoog	Laadpaalfabrikant	Datakwaliteit
Beter inzicht in wat aannemers uitstoten aan werk voor ons	Kort	Hoog	Aannemers	Datakwaliteit
Aantonen dat de door eindgebruiker afgenomen stroom groen is	Middellang	Hoog	CPMS	Datakwaliteit
Ontwerp voor hergebruik	Middellang	Hoog	Laadpaalfabrikant	Duurzaam inkopen/circulariteit
In gesprek met plaatsing- en onderhoud aannemers over het verduurzamen van de uitvoering van werkzaamheden	Middellang	Hoog	Aannemers	Duurzaam inkopen/circulariteit
In gesprek met plaatsing- en onderhoud aannemers over reisbewegingen	Kort	Hoog	Aannemers	Duurzaam inkopen/circulariteit
Bewustwording & training duurzaam inkoopbeleid	Kort	Hoog	Intern	Duurzaam inkopen/circulariteit
Retrofit & refurbishment van laadpalen	Kort	Hoog	Laadpaalfabrikant	Duurzaam inkopen/circulariteit
Onderzoek naar duurzaam kantoorpand	Kort	Hoog	Intern	Duurzaam vastgoed
Volledig elektrificeren wagenpark	Kort	Hoog	Wagenparkbeheer	Mobiliteit
Aantonen dat groene stroom wordt geladen met de elektrische wagens van I&M.	Kort	Hoog	Wagenparkbeheer	Mobiliteit
Netbewust laden met duurzaam elektriciteitsaanbod	Kort	Hoog	Intern	Slim laden
Ontwikkelen digitale oplossingen t.a.v. slim laden	Kort	Hoog	Intern	Slim laden

In het vervolg van hoofdstuk 4.2 worden de reductiemaatregelen verder uiteengezet voor op de korte termijn en op de middellange termijn. Daarin wordt ook een inschatting gegeven van het reductiepotentieel van een specifieke maatregel, zodat de reductiedoelstellingen in hoofdstuk 4.3 onderbouwd worden. Veel maatregelen worden geacht om binnen de termijn van 3 jaar uitgevoerd te kunnen worden. Niet alle maatregelen leiden direct tot CO₂ reductie, maar werken als voorbereiding op een te verwachten reductie. Het gaat hier om onderzoeken en het verbeteren van datakwaliteit.

4.2.1 Reductiemaatregelen korte termijn

In de onderstaande tabel worden de reductiemaatregelen weergegeven die op de korte termijn (1-3 jaar) getroffen worden. De reductie percentages worden op basis van voortschrijdend inzicht verbeterd. Op dit moment zijn de percentages gekoppeld aan de SBTi doelstellingen alsook aan de verwachte reducering die we gaan bewerkstelligen met de korte termijnmaatregelen. Het reductiepotentieel van de maatregelen wordt in deze fase toegekend aan de strategie duurzaam inkopen/circulariteit.

De maatregelen binnen de **categorie datakwaliteit** leveren geen directe CO₂ reductie op, maar worden noodzakelijk geacht voor het verbeteren van de prestaties op langere termijn. De spend based methode voor het berekenen van de scope 3 CO₂ uitstoot is niet toereikend en om daadwerkelijk betere beslissingen te kunnen nemen, moet de stap naar de activity based methode gezet worden. Hiernaast gaat het om het verhogen van de transparantie over de stroom die geladen wordt, voor de E-rijder bij de laadpaal. In samenwerking met de CPMS waardeketenpartners moet worden uitgezocht hoe dit inzicht geboden kan worden, als stimulans voor E-rijders om groene energie te laden. Aangezien de stroom al groen verklaard is, leidt deze maatregel niet direct tot meer CO₂ reductie. Ook het reductiepotentieel van de maatregelen onder de **categorie slim laden** worden als laag ingeschat in deze fase. De maatregelen werken eerder stimulerend

voor het laden bij Infra & Mobility, dan dat ze daadwerkelijk leiden tot extra CO₂ uitstoot reductie. De stroom die wordt geleverd is al groen verklaard en daarmee is er geen uitstoot gekoppeld aan een laadsessie, echter is er op het moment waarop de laadsessie plaatsvindt in de praktijk wel degelijk verschil in de hoeveelheid beschikbare hernieuwbare energie. Door het laadmoment af te stemmen op het moment van maximale aanbod van hernieuwbare energie, wordt de E-rijder voorzien van 'echt' groene stroom. De maatregelen binnen de slim laden categorie lijken daardoor op de maatregelen binnen de categorie datakwaliteit.

We verwachten het meeste van de reductiemaatregelen binnen de **categorie duurzaam inkopen/circulariteit**. Het gaat hier om het bespreken van het **beperken en verduurzamen van reisdrevingen van aannemers, retrofit & refurbishment van laadpalen en ontwerp voor hergebruik**. Er is een specifieke maatregel binnen de categorie duurzaam inkopen/circulariteit waar op dit moment nog geen CO₂ uitstoot reductie aan gekoppeld is, maar die wel effect sorteert op de langere termijn. Het gaat hier om de maatregel **introducieren van duurzaam inkoopbeleid**. Door kaders te stellen en specifiek te zijn in welke producten er wel/niet gekocht worden en met wat voor soort bedrijven er zaken gedaan wordt, kan de transitie naar een CO₂ neutrale inkoop gerealiseerd worden. Deze maatregel gaat om het opstellen van een dergelijk beleid en het verhogen van bewustwording bij medewerkers hierover. Op dit moment bevindt Infra & Mobility nog in een onderzoekende fase hiervoor.

Vanwege de beperkte datakwaliteit is de onzekerheid van de reductiebepaling op dit moment nog hoog. Het aantal maatregelen binnen de categorie datakwaliteit is dan ook relatief hoog en in het verbeterplan datakwaliteit wordt verder uiteengezet hoe hiermee omgegaan wordt in de toekomst. Desalniettemin is het reductiepotentieel op kwalitatieve basis, met een voorzichtige kwantitatieve inschatting, opgesteld per maatregel binnen de categorie duurzaam inkopen/circulariteit. Tevens geldt voor de maatregelen over reisdrevingen en retrofit & refurbishment dat deze zowel op de korte als op de middellange termijn effect sorteren. Voor de maatregel ontwerp voor hergebruik wordt alleen op de middellange termijn reductie verwacht.

Beperken en verduurzamen van reisdrevingen aannemers

Op de korte termijn wordt ingezet op het voeren van gesprekken met aannemers over het beperken en verduurzamen van reisdrevingen die nodig zijn voor het uitvoeren van werk. Infra & Mobility zet in op groei van haar bedrijfsactiviteiten naar de toekomst toe en de uitdaging is om deze groei gepaard te laten gaan met een afname in scope 3 CO₂ uitstoot. In de business reviews met de leveranciers moet worden bepaald wat de reductiedoelstellingen zijn van de leverancier en hoe deze vertaald worden naar reductiemaatregelen rondom mobiliteit. Elektrisch rijden ligt voor de hand, maar ook het slim plannen en bundelen van werk is een mogelijkheid om de CO₂ uitstoot te beperken. Door gezamenlijk doelen op te stellen en voortgang te monitoren, probeert Infra & Mobility een positieve beweging op gang te brengen bij aannemers. Er wordt op korte termijn uitgegaan van een reductie percentage van 10%. Binnen de categorie "aangekochte goederen en diensten" is 1189,73 ton CO₂ uitstoot toe te kennen aan de aannemers voor de realisatie en onderhoudswerkzaamheden. Hiermee wordt 13% van deze scope 3 uitstoot categorie verklaard. De 10% reductie op de korte termijn komt neer op een absolute afname van 118,97. Deze hoeveelheid leidt tot een reductie binnen de gehele uitstootcategorie van 1.3%. De waardeketenpartners die betrokken moeten worden voor de realisatie van deze reductiestrategie staan benoemd in hoofdstuk 3.4.3.

Retrofit & refurbishment van laadpalen

Een maatregel waar al mee geëxperimenteerd wordt in de praktijk is het opknappen van bestaande laadpalen in plaats van het aanschaffen van een nieuwe. Hiermee worden de negatieve milieueffecten gekoppeld aan het productieproces en verwerkingsproces bij "end-of-life" verminderd. Hoeveel minder deze effecten precies zijn is in deze fase van ontwikkeling nog onbekend. Op dit moment wordt verwacht dat er een reductie van 15% op de korte termijn gerealiseerd wordt door de inzet van deze maatregel. Dit percentage is nu nog lastig te onderbouwen, maar Infra & Mobility heeft al wat ervaring met het testen en opnieuw inzetten van onderdelen in het onderhoud van laadpalen. Binnen de categorie "aangekochte goederen en diensten" is 5259,35 ton CO₂ uitstoot toe te kennen aan de aanschaf van laadpalen. Hiermee wordt 56% van deze scope 3 uitstoot categorie verklaard. De 15% reductie op de korte termijn komt neer op een absolute afname van 788,90. Deze hoeveelheid leidt tot een reductie binnen de gehele uitstootcategorie van 8,3%. De waardeketenpartners die betrokken moeten worden voor de realisatie van deze reductiestrategie staan benoemd in hoofdstuk 3.4.3.

Ontwerp voor hergebruik

Met deze reductiemaatregel probeert Infra & Mobility het ontwerp voor hergebruik te stimuleren bij de laadpaalfabrikanten. Aangezien in het huidige bedrijfsleven er vrijwel geen enkel product op deze manier wordt ontworpen, is dit ook voor de exploitatie van laadpalen een cruciale maatregel. Echter, vanwege de afhankelijkheid van andere bedrijven in de (upstream) waardeketen wordt het effect van deze maatregel verwacht op de middellange termijn. Op de korte termijn is het reductiepotentieel dan ook bepaald op 0%.

Overzicht reductiemaatregelen

In de onderstaande tabel wordt per reductiemaatregel omschreven wat de potentiële impact is.

Maatregelen	Toelichting maatregel	Categorie
Onderzoek naar duurzaam kantoorpand	I&M onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor een nieuw kantoorpand. In deze verkennende fase wordt gekeken naar duurzaamheidselementen die het gasverbruik kunnen beperken, zoals goede isolatie, inzet van warmtepompen, aansluiting op een warmtenet en energiezuinige installaties. Voor elektriciteit gaat het om: - LED-verlichting in plaats van conventionele verlichting - Daglicht- en aanwezigheidsdetectie om verlichting en klimaatregeling slim te sturen - Energiezuinige apparatuur zoals laptops, printers en keukenapparatuur - Slimme gebouwbeheersystemen voor optimalisatie van verlichting, ventilatie en koeling - Eigen opwekking via zonnepanelen om het netverbruik te verminderen Deze opties worden meegenomen in het onderzoek, maar er zijn nog geen definitieve keuzes gemaakt. De afronding van dit traject staat gepland voor 2026, maar kan mogelijk doorschuiven naar 2027.	Duurzaam vastgoed
Volledig elektrificeren wagenpark	I&M wil naar een volledig elektrisch wagenpark toe. Op dit moment rijdt er nog één dieselbus rond, deze zal vervangen worden door een volledig elektrische bus	Mobiliteit
Aantonen dat groene stroom wordt geladen met de elektrische wagens van I&M	Op dit moment worden de laadpassen beheerd via 50Five & Shell, maar er is geen inzicht in de herkomst van de stroom bij laadsessies buiten kantoor. Hierdoor is het onduidelijk of het laden op externe locaties gebeurt met groene of grijze stroom. Deze onzekerheid maakt het lastig om een betrouwbare inschatting te maken van de CO ₂ -impact van het elektrisch rijden binnen de organisatie, en belemmert een correcte rapportage richting duurzaamheidsdoelstellingen of CO ₂ -prestatieladder. We zullen inzichtelijk maken welke energieleveranciers 100% groene stroom leveren, zodat je binnen een concessie over de hele linie de stroom groen kunt verklaren.	Mobiliteit
Verbeteren datakwaliteit van aardgasverbruik en elektriciteitsverbruik huisvesting	Tijdens het onderzoek naar de mogelijkheden voor een nieuw kantoorpand wordt er rekening gehouden met het feit dat wij onze datakwaliteit op het gebied van aardgas- en elektriciteitsverbruik willen verbeteren. Dit kunnen wij bereiken door ofwel de enige huurder of eigenaar van een pand te worden, ofwel door als wij huren als criteria mee te nemen dat wij een eigen elektriciteitsmeter hebben, doordat wij bijvoorbeeld een bepaalde vleugel van het pand huren.	Datakwaliteit
Aantonen dat de stroom die wij inkopen groen is	Door middel van het ophalen van GVO-certificaten van de energieleverancier voor alle stroom die wij inkopen, kan aangetoond worden dat de stroom die afgenomen wordt door de eindgebruiker aan de laadpaal daadwerkelijk groene elektriciteit is.	Datakwaliteit
LCA data ontvangen van leveranciers	Door de Life Cycle Assessment (LCA) op te vragen bij de laadpaalleveranciers, kunnen we beter berekenen hoeveel CO ₂ er op dit moment wordt uitgestoten in de gehele levenscyclus van de laadpaal	Datakwaliteit
Beter inzicht in wat aannemers uitstoten aan werk voor ons	De uitstoot van de onderaannemers van I&M wordt momenteel berekend aan de hand van spend-based. De datakwaliteit willen we verbeteren door 1) onderaannemers de vraag te stellen hoeveel uitstoot ze hebben gerealiseerd binnen onze projecten en als dit niet aanwezig is 2) de jaarlijkse uitstoot van de onderaannemer te relateren aan de projecten die ze voor I&M hebben uitgevoerd.	Datakwaliteit
Introduceren van duurzaam inkoopbeleid	We leggen het inkoopproces binnen I&M vast, waarbij expliciet aandacht wordt besteed aan duurzaamheidsaspecten zoals energieverbruik, circulariteit en CO ₂ -uitstoot. Na vaststelling van het proces worden de betrokken medewerkers getraind om het duurzaam inkoopproces goed te begrijpen en consequent toe te passen. Door het inkoopproces formeel te beschrijven en duurzaamheidscriteria hierin te integreren, zorgen we dat deze aspecten structureel worden meegewogen bij de inkoop van goederen en diensten	Duurzaam inkopen/circulariteit
Retrofit & refurbishment van laadpalen	We gaan, samen met onze bestaande en eventuele nieuwe partners op het gebied van retrofit en refurbishment onderzoeken op welke manier we deze activiteiten verder kunnen uitbreiden en optimaliseren om additionele CO ₂ -reductie in de keten te realiseren.	Duurzaam inkopen/circulariteit
Netbewust laden met duurzaam elektriciteitsaanbod	We implementeren en optimaliseren netbewust laden binnen onze laadinfrastructuur, waarbij het laadproces wordt afgestemd op momenten van lage netbelasting én een hoog aandeel hernieuwbare energie in de energiemix. Door laadsessies actief te plannen op momenten waarop veel duurzame elektriciteit beschikbaar is (zoals zon- en windenergie), kunnen we	Slim laden

	een groter deel van onze laadvraag invullen met groene stroom en tegelijkertijd piekbelasting op het elektriciteitsnet voorkomen. Daarmee reduceren we de indirecte CO ₂ -uitstoot én dragen we bij aan het verminderen van netcongestie.	
Ontwikkelen digitale oplossingen t.a.v. slim laden	Digitale oplossingen t.a.v. slim laden	Slim laden

4.2.2 Reductiemaatregelen middellange termijn

In de tabel hieronder worden de maatregelen weergegeven die op de middellange termijn (5-10 jaar) getroffen worden. De reductie percentages worden op basis van voortschrijdend inzicht verbeterd. Op dit moment zijn de percentages gekoppeld aan de SBTi doelstellingen (lineair reductiepad).

Maatregelen	Toelichting maatregel	Categorie
Aantonen dat de door eindgebruiker afgenomen stroom groen is	Door middel van het ophalen van GVO-certificaten van de energieleverancier voor alle stroom die wij inkopen, kan aangetoond worden dat de stroom die afgenomen wordt door de eindgebruiker aan de laadpaal daadwerkelijk groene elektriciteit is. Op dit moment is dat nog niet voor alle E-rijders aan de paal zelf duidelijk. Daarnaast kun je het partnership met de CPMS leveranciers inzetten om het laden van groene elektriciteit zichtbaar te maken voor de e-rijder.	Datakwaliteit
In gesprek met plaatsing- en onderhoud aannemers over reisbewegingen en het verduurzamen van de werkzaamheden	We onderzoeken samen met onze plaatsings- en onderhoudsaannemers hoe reisbewegingen efficiënter en duurzamer kunnen worden uitgevoerd. In samenwerking met onze partners bekijken we hoe het aantal gereden kilometers kan worden verminderd door een efficiëntere planning en bundeling van werkzaamheden, en hoe de resterende kilometers met bijvoorbeeld elektrische voertuigen kunnen worden afgelegd. I&M bespreekt met haar plaatsings- en onderhoudsaannemers de inzet van materieel, met als doel om fossiele brandstofmachines waar mogelijk te vervangen door elektrische varianten. Dit vermindert de CO ₂ -uitstoot tijdens werkzaamheden. In de gesprekken komen praktische aspecten zoals beschikbaarheid, laadinfrastructuur en inzetbaarheid aan bod, zodat gezamenlijk stappen kunnen worden gezet richting emissiearm werken.	Duurzaam inkopen/circulariteit
Ontwerp voor hergebruik	We onderzoeken samen met onze laadpaalleveranciers hoe laadpalen zó kunnen worden ontworpen en opgebouwd dat onderdelen eenvoudiger kunnen worden vervangen, hersteld of hergebruikt bij defecten. Door in samenwerking met leveranciers te kijken naar modulair ontwerp, standaardisatie van componenten en beschikbaarheid van reserveonderdelen, willen we de levensduur van laadpalen verlengen en de mogelijkheden voor refurbishment vergroten. Dit draagt bij aan minder materiaalverbruik, lagere productie-emissies en daarmee een vermindering van CO ₂ -uitstoot in de keten.	Duurzaam inkopen/circulariteit

Op de middellange termijn is de belangrijkste reductiemaatregel “ontwerp voor hergebruik”. Naarmate energieopwekking meer uit hernieuwbare bronnen komt, wordt het aandeel van de negatieve milieueffecten gekoppeld aan grondstoffenwinning en verwerking groter. Dit betekent dat de laadstations en de onderdelen daarin, teruggewonnen moeten worden voor een bruikbaar leven. Infra & Mobility gaat op zoek naar mogelijkheden i.s.m. de fabrikanten van laadpalen. Het plan van aanpak richt zich op de volgende onderdelen:

- Technische haalbaarheid (wat kan wel / niet hergebruikt worden na een eerste levenscyclus en wat is hiervan de consequentie voor het ontwerp?)
- Juridische haalbaarheid en eigendom (van wie is de laadpaal bij einde leven en hoe komen de grondstoffen weer terug in het juiste productieproces?)
- Milieu-impact (leidt het ontwerpen voor hergebruik ook daadwerkelijk tot een lagere milieu-impact?)
- Financiële haalbaarheid (op basis van de overige punten, is het financieel haalbaar om deze innovatie mogelijk te maken?)

Door nu in gesprek te gaan met de leveranciers over dit onderwerp probeert Infra & Mobility het ontwerp voor hergebruik te stimuleren en een versnellende rol te spelen.

4.3 Doelstellingen

De korte termijnstrategie richt zich op het realiseren van snel haalbare verbeteringen binnen de eigen organisatie. Hierbij ligt de nadruk op het benutten van zogenaamd ‘laaghangend fruit’. Tegelijkertijd wordt er gekeken naar mogelijkheden om de kwaliteit van beschikbare data te verbeteren.

Deze gerichte aanpak op de korte termijn vormt de basis voor de langetermijnstrategie.

→ De doelstellingen op de korte termijn worden vastgelegd op basis van het reductie potentieel van de maatregelen op de korte termijn. In het plan van aanpak is de uitwerking hiervan te raadplegen.

4.3.1 Korte termijn doelstellingen

Voor de korte termijn is er een CO2-doelstelling en energie doelstelling opgesteld. De kortetermijndoelstelling is een resultante van de besparing van de maatregelen vanuit het plan van aanpak voor de korte termijn.

Doelstelling scope 1 & 2
Infra & Mobility heeft het doel om in 2027 een CO2-reductie van 48% te realiseren ten opzichte van 2024
Doelstelling scope 1, 2 & 3
Infra & Mobility heeft het doel om in 2027 een CO2-reductie van 10% te realiseren ten opzichte van 2024
Energiedoelstelling
Infra & Mobility reduceert vanaf 2024 het totale energieverbruik jaarlijks met minimaal 1% (uitgedrukt in GJ), door gericht in te zetten op optimalisatie van huisvesting, bedrijfsvoering en operationele processen. Deze doelstelling wordt herzien zodra er een definitieve keuze is gemaakt over de toekomstige huisvesting, omdat dit een substantiële impact kan hebben op het totale energieverbruik.

Korte termijn doelstelling van 2024 (referentiejaar) ten opzichte van doelstellingsjaar 2027	
Zelf energie opwekken:	Bij de vestiging Zaandam zijn zonnepanelen geplaatst, wat resulteert in een jaaropbrengst van 945 kWh. Deze opwekking, op basis van de verbruiksgegevens van 2024, verklaart 3% van het energie verbruik van het pand (Eindrapportage Zaandam).
Energieopslag:	Energieopslag zal een onderdeel zijn van het kennisbehoefte: Specialistische kennis van kantoorpanden met lage energie/gasverbruik. Tijdens het zoeken voor alternatieve kantoorpanden zal aandacht besteed worden aan panden waar energieopslag aanwezig en/of van toepassing is om verder het energienetwerk te ontzorgen.
Eigen energieverbruik optimaliseren:	Bij de locaties Zaandam en Dordrecht is onderzoek gedaan om de milieu-impact te reduceren middels de implementatie van warmtepompen, energiemonitoringsystemen, aanpassingen gebouwgebruik i.v.m. lage bezettingsgraad, en optimalisatie programma's voor stooklijnen. Door het uitvoeren van acties die het energieverbruik van het pand gaan reduceren, wordt er ook minder belasting uitgeoefend op de netwerk. Deze acties zijn ingeschat om het energieverbruik per m2 te verlagen tussen de 68 – 124 kwh ('Eindrapportage Zaandam/Dordrecht').

4.3.2 Korte termijn subdoelstellingen

Om de voortgang te kunnen monitoren is de hoofddoelstelling onderverdeeld in de volgende subdoelstellingen per scope (volledige subdoelstellingen voor de tussenliggende jaren te raadplegen in het CO2-dashboard):

Subdoelstellingen korte termijn doelstelling (2024 t.o.v. 2027)	
Scope 1	Reductie van 43% binnen scope 1 in 2027 t.o.v. 2024
Scope 2	Reductie van 50% binnen scope 2 in 2027 t.o.v. 2024
Scope 3	Reductie van 9,6% binnen scope 3 in 2027 t.o.v. 2024

4.3.3 Middellange termijn doelstellingen

De doelstelling voor de belangrijkste activiteiten voor Infra & Mobility voor de middellange termijn (5-10 jaar) bestaat uit:

Doelstellingen scope 1, 2 & 3
Infra & Mobility heeft het doel om in 2034 een CO2-reductie van 59% te realiseren ten opzichte van 2024

Energiereductie doelstelling
Infra & Mobility reduceert vanaf 2024 het totale energieverbruik jaarlijks met minimaal 1% (uitgedrukt in GJ), door gericht in te zetten op optimalisatie van huisvesting, bedrijfsvoering en operationele processen. Deze doelstelling wordt herzien zodra er een definitieve keuze is gemaakt over de toekomstige huisvesting, omdat dit een substantiële impact kan hebben op het totale energieverbruik.

Middellange termijn doelstellingen van 2024 (referentiejaar) ten opzichte van doelstellingsjaar 2034	
Zelf energie opwekken:	Afhankelijk van keuze vastgoed op de korte termijn
Energieopslag:	Afhankelijk van keuze vastgoed op de korte termijn
Eigen energieverbruik optimaliseren:	Afhankelijk van keuze vastgoed op de korte termijn

4.3.4 Middellange termijn subdoelstellingen

Om de voortgang te kunnen monitoren is de hoofddoelstelling onderverdeeld in aparte subdoelstellingen per scope (volledige subdoelstellingen voor de tussenliggende jaren te raadplegen in het CO2-dashboard):

Subdoelstellingen middellange termijn doelstelling
--

Scope 1	Reductie van 59% binnen scope 1 in 2034 t.o.v. 2024
Scope 2	Reductie van 59% binnen scope 2 in 2034 t.o.v. 2024
Scope 3	Reductie van 59% binnen scope 3 in 2034 t.o.v. 2024

4.4 Verantwoording doelstellingen

Bij het opstellen van de doelstelling is rekening gehouden met:

- 1) hoe de doelstelling zich verhoudt tot nationaal of internationaal overheidsbeleid voor de organisatieactiviteit(en)/sector voor de tussenliggende jaren tot uiterlijk 2050;
- 2) hoe de doelstelling voortbouwt op ambitieuze sectorafspraken en/of wetenschappelijk onderbouwde reductiepaden (als van toepassing);
- 3) hoe de doelstelling verbonden is met door de sector geaccepteerde verwachtingen voor Technology Readiness Levels (TRL's) van relevante technieken;
- 4) hoe de organisatie de feedback van de externe belanghebbenden van 2.D.4 heeft meegenomen;
- 5) of de doelstelling extern gevalideerd is door een onafhankelijke internationaal erkende derde partij (bijv. SBTi) en wat hiervan de uitkomst was.

4.5 Voortgang op de doelstellingen

4.5.1 Voortgang scope 1 & 2

De voortgang in de reductie van CO₂-emissies in 2025 ten opzichte van 2024 is vastgesteld op basis van de halfjaarlijkse cijfers van het eerste halfjaar van 2025, welke zijn geëxtrapoleerd naar een schatting voor het volledige jaar.

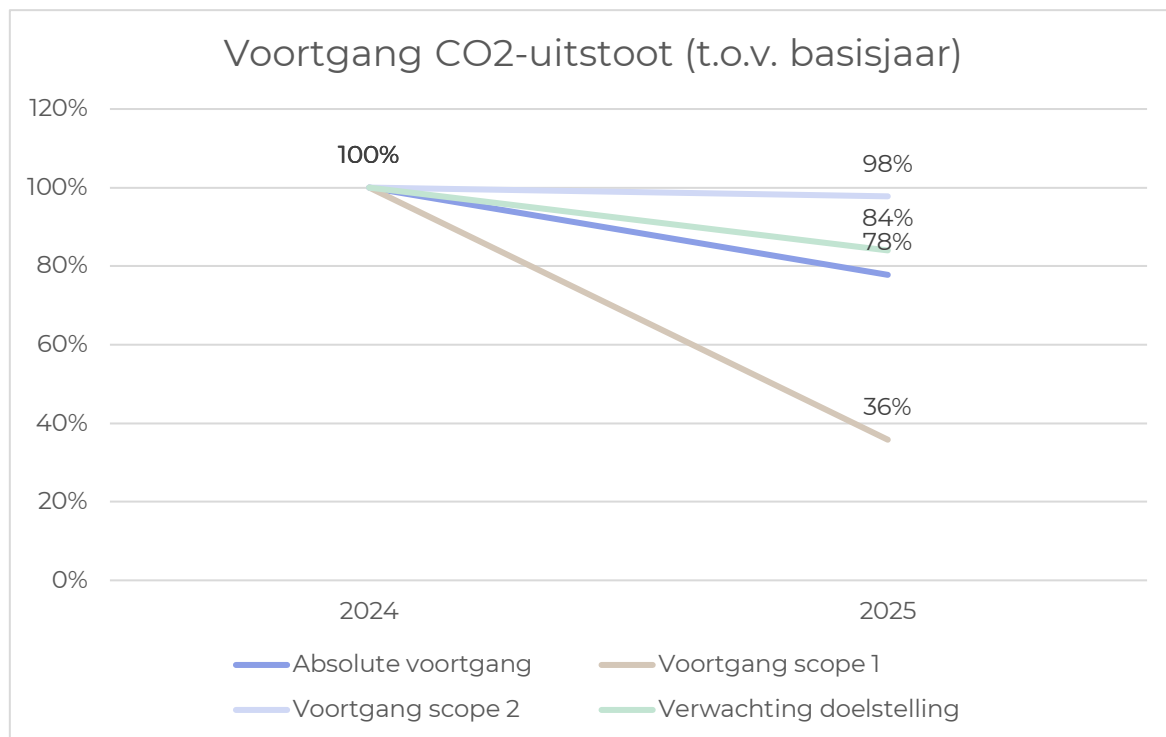
In 2025 is het aardgasverbruik hoger uitgevallen dan in 2024. Deze stijging ontstaat doordat de prognose voor 2025 is gebaseerd op een lineaire extrapolatie van een relatief koud eerste halfjaar, waardoor het geschatte jaarverbruik wordt overschat. Dit effect is niet structureel, maar het gevolg van seizoensinvloeden in het eerste halfjaar van 2025.

Ondanks deze rekenkundige stijging blijven de structurele reductiemogelijkheden – zoals verduurzaming van verwarmingsinstallaties en optimalisatie van stooklijnen – onverminderd belangrijk.

Tegelijkertijd zijn andere Scope 1-bronnen wél gedaald: het brandstofverbruik van bedrijfsmiddelen is volledig geëlimineerd en het benzineverbruik van het wagenpark is met circa 70% gedaald door verdere elektrificatie. Hierdoor is de totale Scope 1-uitstoot alsnog aanzienlijk afgenomen ten opzichte van 2024.

Binnen Scope 2 is de uitstoot nagenoeg gelijk gebleven, voornamelijk doordat het elektriciteitsverbruik voor voertuigen nog grotendeels afkomstig is van grijze stroom. Dit onderstreept dat de transitie naar elektrisch rijden weliswaar in gang is gezet, maar dat verdere verduurzaming van de energievoorziening noodzakelijk blijft.

In totaal resulteert dit in een geschatte CO₂-reductie van circa 22% tussen 2024 en 2025 voor scope 1 & 2. Deze vooruitgang bevestigt de effectiviteit van de genomen maatregelen, maar benadrukt tevens de noodzaak om aanvullende stappen te zetten, met name gericht op het vergroenen van de elektriciteitsvoorziening.



4.5.2 Voortgang scope 3

In 2025 zien we een duidelijke daling in de totale Scope 3 CO₂-emissies van onze organisatie. Ten opzichte van 2024 zijn de emissies gedaald van **9.561 ton** naar **7.843 ton**. Deze vooruitgang is voornamelijk toe te schrijven aan een sterke afname in de **upstream emissies**. Binnen deze categorie valt vooral de reductie bij **aangekochte goederen en diensten** op.

Daarentegen is er een stijging zichtbaar bij **zakelijk reizen**, van **8,4 ton** naar **11,4 ton**, een toename van circa **36%**. Dit vraagt om gerichte maatregelen om deze trend om te buigen. De overige upstream categorieën, zoals kapitaalgoederen en transport, blijven buiten beschouwing of vertonen geen significante verandering.

Voor **downstream emissies** geldt dat in 2024 **89,2 ton** werd gerapporteerd, voornamelijk door de end-of-life verwerking van verkochte producten. Voor 2025 konden deze gegevens echter **niet inzichtelijk worden gemaakt**, waardoor er geen vergelijking mogelijk is. Dit betekent dat de downstream emissies voor 2025 momenteel op **0 ton** staan, maar dit geeft geen volledig beeld van de werkelijkheid.

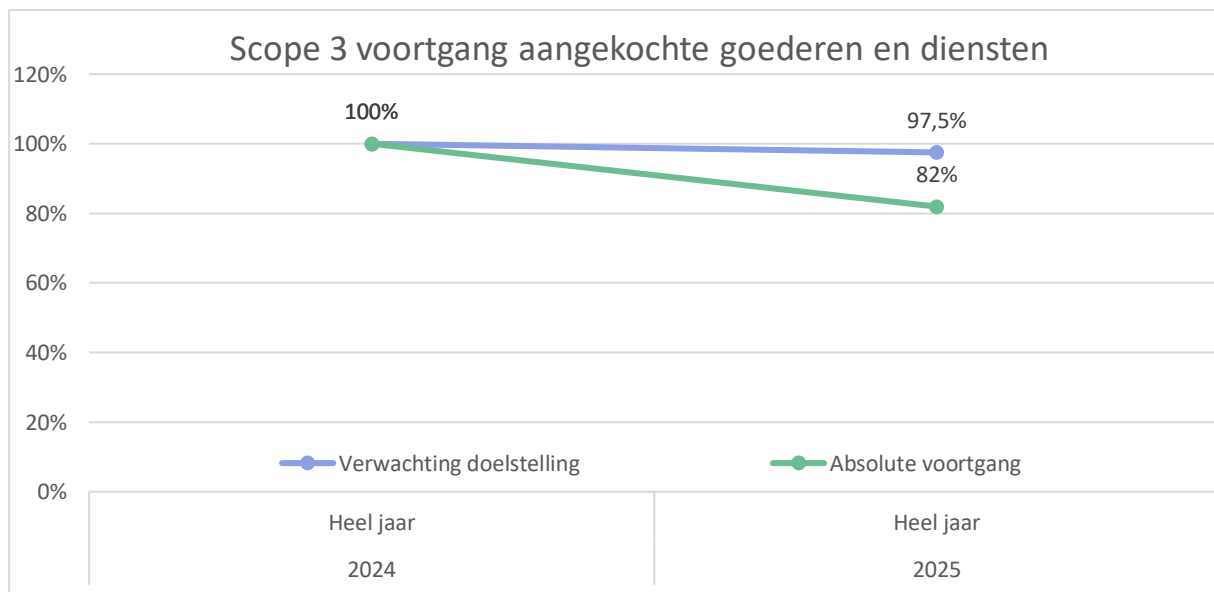
VOORTGANG JAARLIJKSE CO2-EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE		
	2024	2025
UPSTREAM SCOPE 3 EMISSIONS	heel jaar	heel jaar
Aangekochte goederen en diensten	9441,874	7802,165446
Kapitaal goederen		
Brandstof en energie gerelateerde activiteiten (niet in scope 1 of 2)		0
Upstream transport en distributie		
Productieafval	9,5346829	8,679500127
Zakelijk reizen	8,397195	11,408038
Woon-werkverkeer	12,371595	12,19544
Upstream geleaste activa		
Totaal Upstream	9472,1775	7834,448424

DOWNSTREAM SCOPE 3 EMISSIES		
Downstream transport en distributie		
Ver- of bewerken van verkochte producten		
Gebruik van verkochte producten		
End-of-life verwerking van verkochte producten	89,18475	
Downstream geleaste activa		
Franchisehouders		
Investerings		
Totaal Downstream	89,18475	0

TOTALE EMISSIES SCOPE 3	9561,36	7834,448424
--------------------------------	----------------	--------------------

Belangrijk om te vermelden is dat de cijfers voor 2025 zijn gebaseerd op **halfjaarlijkse gegevens die zijn geëxtrapoleerd naar een heel jaar**. Daarnaast is de huidige datakwaliteit nog **spend-based**, wat inhoudt dat de berekeningen zijn gebaseerd op financiële uitgaven en niet op werkelijke volumes of activiteiten. Hierdoor kunnen de gerapporteerde emissies afwijken van de feitelijke uitstoot. **Infra & Mobility zet zich de komende jaren actief in om de datakwaliteit te verbeteren**, zodat toekomstige rapportages een nauwkeuriger beeld geven van onze impact.

Samengevat laten de cijfers zien dat we op koers liggen richting onze duurzaamheidsdoelstellingen, vooral door efficiëntere inkoop en afvalreductie. Tegelijkertijd is het cruciaal om aandacht te besteden aan mobiliteit en reisgedrag, en om de ontbrekende downstream gegevens en verbeterde datakwaliteit in de definitieve rapportage te verwerken.



4.5.3 Voortgang scope 1, 2 en 3 door de jaren heen

In 2025 zijn de totale CO₂-emissies van I&M aanzienlijk gedaald ten opzichte van 2024. **Scope 1** is teruggebracht van 25,7 ton naar 14,3 ton, deze daling wordt vooral gedreven door het wegvallen van emissies uit het dieselverbruik in bedrijfsmiddelen en een sterke afname van benzineverbruik; in de voortgangstekst is een stijging van aardgas verbruik vermeld (~11%). Deze toename is waarschijnlijk het gevolg van de extrapolatie van het eerste half jaar, waarin het aardgasverbruik relatief hoog lag door seizoensinvloeden (verwarming in de winterperiode). Omdat de prognose is gebaseerd op een lineaire

doortrekking van deze eerste zes maanden, ontstaat een overschatting van het jaarverbruik. Dit betekent dat de stijging niet structureel is, maar een rekenkundige inschatting op basis van een koude start van het jaar.

Deze som resulteert in een totale Scope 1 reductie van ~44%. **Scope 2** daalde licht van 54,0 ton naar 52,8 ton, voornamelijk door een stabiel elektriciteitsverbruik voor wagens die vooralsnog als grijze stroom worden gezien. Onderstaande tabel toont de voortgang per scope tussen het basisjaar 2024 en de (geëxtrapoleerde) raming voor 2025. Hierbij is voor 2024 uitgegaan van de footprint en energiebalans zoals vastgesteld in hoofdstuk 3. Voor 2025 is gebruikgemaakt van de halfjaarcijfers en voortgangsgrafieken uit hoofdstuk 4.5.1.

Emissiestroom	2024 (tCO ₂)	2025 (tCO ₂)	Delta [%]
Scope 1	25,7	14,3	-44,4%
Scope 2	54,0	52,8	-2,2%
Scope 3 (totaal)	9.561,4	7.834,5	-18,1%
Totaal (1+2+3)	9.641,1	7.901,6	-18,0%

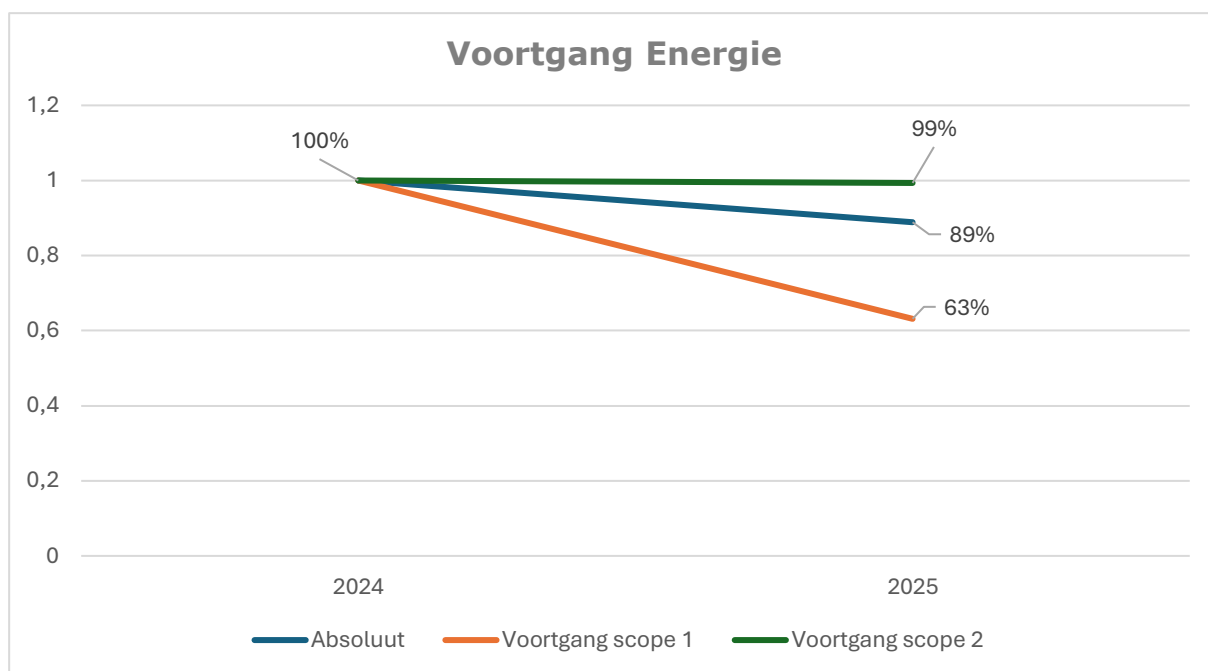
Scope 3 liet een reductie zien van 9.561 ton naar 7.835 ton, vooral dankzij lagere emissies bij aangekochte goederen en diensten. Zakelijk reizen nam echter toe (~36%), wat aandacht vraagt. Voor downstream Scope 3 ontbreken de gegevens voor 2025, waardoor vergelijking niet mogelijk is. Belangrijk is dat Scope 1 en 2 gebaseerd zijn op primaire data, terwijl Scope 3 nog **spend-based** is en voor zowel scope 1, 2 en 3 op geëxtrapoleerde halfjaarcijfers berust. Infra & Mobility werkt de komende jaren aan het verbeteren van deze datakwaliteit voor een betrouwbaarder beeld.

4.5.4 Voortgang energiedoelstelling

Infra & Mobility streeft naar groei van activiteiten zonder extra CO₂-uitstoot, met energie-efficiëntie-maatregelen in vastgoed en mobiliteit ter ondersteuning van netcongestiereductie. Opwek met groene stroom is een randvoorwaarde; additionele maatregelen richten zich op eigen verbruik verlagen, opslag, en slim/netbewust laden.

Volgens het voortgangsoverzicht is het totale energieverbruik in 2025 ~11,1% lager dan in 2024. Uitgaande van 1.154 GJ in 2024 komt dat in 2025 uit op 1.025 GJ. Deze daling past bij het uitgefaseerde fossiele verbruik.

VOORTGANG JAARLIJKSE CO ₂ -EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE		
	2024	2025
TYPE EMISSIONS SCOPE 1	Heel jaar	Heel jaar
Aardgasverbruik	182,2370235	202,4841286
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - benzine	1,642256	0
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	121,5468	0
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	27,273521	8,094658
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	0,76572	0
	0	0
	0	0
	0	0
	0	0
	0	0
TOTAAL SCOPE 1	333,5	210,6
TYPE EMISSIONS SCOPE 2		
Elektriciteitsverbruik - groene stroom	274,0063374	233,4780687
Elektriciteitsverbruik - groene stroom opgewekt	3,40213392	0
Elektriciteitsverbruik - wagens grijs	363,0218292	382,7628288
Elektriciteitsverbruik - wagens groen	179,6887548	198,4805712
TOTAAL SCOPE 2	820,1	814,7
TOTALE EMISSIONS	1153,584376	1025,3003



Mobiliteit (elektrisch wagenpark): het totale laadvolume stijgt richting 2025 door hogere EV-kilometrage, maar de CO₂-impact blijft afhankelijk van de herkomst van extern geladen stroom; maatregelen in hoofdstuk 4.2 zijn essentieel om een gelijke daling in Scope 2 te realiseren als in energie.

Vastgoed – elektra: 76.113 kWh (volledig groen) met neerwaartse trend in 2025 (extrapolatie). Efficiëntie en dalende bezetting ondersteunen besparing zonder CO₂-impact.

Vastgoed – aardgas: Structurele reductie van aardgas wordt beoogd via warmtepompen, isolatie en optimalisatie van de stooklijnen dan wel herhuisvesting.

Voortgang opwek, opslag en verbruik	
Zelf energie opwekken:	PV Zaandam: ~945 kWh/jaar (3% van pandverbruik in 2024).
Energieopslag:	In verkenning.
Eigen energieverbruik optimaliseren:	In uitvoering.
Mobiliteit – laadmix vergroenen:	Te implementeren.

Conclusie en next steps

De energie-intensiteit daalt al zichtbaar (-11%), mede door het uitfaseren van fossiel. Prioriteit ligt bij het vergroenen van extern laden (zichtbaar maken van GVO's via CPMS/laadpassen) zodat de Scope 2 de energie-daling volgt. De vastgoedkeuzes (nieuw pand) moeten datakwaliteit borgen en besparing versnellen. Datakwaliteit blijft sleutel om het energiedoel en CO₂-doel samen te sturen, inclusief downstream EoL-gegevens in 2025 en verder.

4.6 Vergelijking met sectorgenoten en toetsing klimaattransitieplan

Om te kunnen bepalen hoe ambitieus onze doelstellingen en maatregelen is er gekeken naar sectorgenoten en is de maatregellijst van SKAO ingevuld. Door inzicht te krijgen in sectorprestaties kunnen wij:

- Realistische reductiedoelstellingen formuleren
- Effectieve reductiemaatregelen identificeren
- Technologische en methodische innovaties signaleren
- De eigen voortgang objectief valideren
- Het onderscheidend vermogen in duurzaamheid identificeren

Sectorgenoot 1 | Vattenfall

Vattenfall, is een energie opwekker/laadpaal beheerder. Zij hebben voor scope 1 en 2 de volgende doelstellingen met 2017 als referentiejaar: In 2030, CO2-uitstoot/kWh verkochte goederen verminderd met 80%. Voor scope 3 hebben ze de doelstelling om ten opzichte van het basisjaar 2017 tegen 2030, CO2-emissies/kWh 64% minder uit te stoten en tegen 2040 met 90%. Om deze doelstelling te bereiken hebben ze onder andere de volgende maatregelen genomen:

- 100% groene stroom voor grootzakelijke klanten in 2030
- Volledige elektrisch wagenpark in 2030, en fossielvrije stroom in kantoren

Sectorgenoot 2 | Ubitricity

Ubitricity, is een Europese laadpaal installateur en beheerder. Zij hebben voor scope 1 en 2 de volgende doelstellingen met 2023 als referentiejaar: In 2027, willen ze hun maximale CO2-uitstoot per FTE verminderen tot 0.267 ton CO2, of een ongeveer 35% reductie in hun relatieve CO2-uitstoot. Voor scope 3 hebben ze de doelstelling om ieder jaar het uitstoot van hun laadpalen met 2% te reduceren. Om deze doelstelling te bereiken hebben ze onder andere de volgende maatregelen genomen:

- Reductie van reis-bewegingen
- Vastgoed energiereductie
- 100% groene stroom op kantoren in 2027

4.6.1 Vergelijking met sectorgenoten

Vattenfall en Ubitricity zijn beide relevante sectorgenoten binnen Infra en Mobility. De plannen die Vattenfall heeft gepresenteerd, zijn echter opgesteld op een globale schaal en niet specifiek gericht op het bedrijfs onderdeel dat verantwoordelijk is voor de implementatie van laadpalen. Daarom zijn de inzichten uit Vattenfalls reductiestrategie minder relevant dan die van Ubitricity

	I&M	Vattenfall	Ubitricity
Trede CO2 PL	Nvt	nvt	Trede 5 (3.1)
Maatregel A			
Maatregel B			
Maatregel C			
Totaal aantal maatregelen	15x	12x	8x
Basis jaar	2024	2017	2023
Intensiteitswaarde (ton CO ₂ / X) basis jaar	79,8 TCO ₂	25,1 Mton CO ₂ / Omzet onbekend	23.8 TCO ₂
Laatst bekende intensiteitswaarde (jaar)	62,1 TCO ₂	14,1 Mton CO ₂	9.3 TCO ₂
Voortgang	-22%	-44%	-61% (-30% per FTE)

Korte termijn doelstelling	Scope 1+2: -48% in 2027		Scope 1+2: Max 0,267 TCO ₂ per FTE (-35%)
Middellange termijn doelstelling	Scope 1+2+3: -59% in 2034	Scope 1+2: -80% in 2030	

De aanpak van Infra & Mobility (I&M) is grotendeels vergelijkbaar met die van zijn sectorgenoten. Voor scope 1 en 2 worden binnen alle organisaties soortgelijke maatregelen opgesteld en toegepast, wat resulteert in vergelijkbare doelstellingen en voortgang op deze emissiestromen. I&M realiseert het merendeel van zijn doelstellingen, maar veel daarvan hebben betrekking op de reductie van scope 3-uitstoot. De aanpakken zijn echter niet volledig vergelijkbaar vanwege verschillen in organisatiegrootte en het type activiteiten.

In vergelijking met de relevante sectorgenoot Ubitricity heeft I&M **zeven extra maatregelen getroffen**. Ubitricity heeft 61% van zijn totale scope 1- en 2-uitstoot gereduceerd, terwijl I&M een **reductie van 22% heeft gerealiseerd** ten opzichte van de basisjaren. Daarnaast **heeft I&M middellange termijn doelstellingen vastgesteld**, terwijl Ubitricity geen concrete doelstellingen na 2027 hanteert.

Het CO2 rapportage van Vattenfall is te vinden via deze link: [Rapport CO2-reductie 2017 - 2040, Vattenfall in Nederland versie mei 2025](#)

Het CO2 rapportage van Ubitricity is te vinden via deze link: [CO2 Performance Ladder: Info about ubitricity's sustainability effort](#)

4.6.2 Toetsing klimaattransitieplan

Ubitricity is de enige sectorgenoot die een klimaattransitieplan online beschikbaar heeft op de SKAO-website. Het plan dat Ubitricity heeft opgesteld sluit aan bij dit transitieplan, maar lange termijn doelstellingen en een tijdgebonden scope 3-doelstelling ontbreken. Ubitricity formuleert korte-termijndoelstellingen voor de reductie van scope 1- en 2-CO₂-uitstoot en benoemt de maatregelen die hiervoor worden getroffen. Daarnaast presenteert Ubitricity zijn scope 3-uitstoot en zet zich in voor het verbeteren van de datakwaliteit van de gerapporteerde informatie.

5. CO₂-bewustwording binnen en buiten de organisatie

Invalshoek C: Communicatie

5.1 Sleutelpersonen

Binnen I&M zijn er in iedere laag van de organisatie sleutelpersonen, die een cruciale rol spelen binnen het CO₂-managementsysteem voor het behalen van de doelstellingen en het doorvoeren van verbeteringen.

Voor elke invalshoek is bepaald welke sleutelpersonen waardevolle input kunnen leveren. Tijdens het project is continu beoordeeld of de juiste personen betrokken waren en of aanvullende expertise nodig was. Om te waarborgen dat deze sleutelpersonen over de juiste competenties beschikken, is tijdens de kick-off een inventarisatie gemaakt van de benodigde kennis en van de personen die deze kennis bezitten.

Onze sleutelpersonen zijn:

Naam	Taak	CO ₂ -bewustzijn
Directie/management		
Arjan van Velzen & Ralph van Moorsel	Strategische leiding en verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen.	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
Projectleider(s)		
Menno van Baalen	Verantwoordelijk voor de algehele coördinatie en het beheer van het programma, incl invulling geven aan het dossier.	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
Data verzameling (Invalshoek A)		
Menno van Baalen	Coördineren van gegevensverzameling binnen afdelingen.	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
Communicatie (Invalshoek C)		
Iris van Dam Menno van Baalen	Ontwikkelen en uitvoeren van communicatie strategieën (intern + extern).	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
Samenwerking (Invalshoek D)		
Menno van Baalen, Arjan van Velzen, Ashwien Ghoerbien, Dyonne Niehof, Mark van den Berg	Verantwoordelijk voor het identificeren, analyseren en het ophalen en bijhouden van kennis die buiten de organisatie beschikbaar is. Tevens inventariseren van de bestaande en relevante samenwerkingsverbanden, die aansluiten bij de eerder geïdentificeerde behoeftes.	Niveau 4: Verantwoordelijk voelen
Overige sleutelpersonen in afdelingen		
Wagenpark: Jolanda de Vos	Monitoring CO ₂ -uitstoot van wagenparkbeheer.	2. Ondersteunen
Inkoop: Mark Valkenburg, Marloes Coppes	Inkoopprocessen in lijn laten zijn met duurzaamheidsdoelen, spend lijsten	3: Betrokken voelen

Ondersteuning

Om het project te versterken, Infra & Mobility samen met het adviesbureau De Duurzame Adviseurs, vertegenwoordigd door Zowie Segers. Zij bieden strategisch advies en ondersteuning bij het behalen van trede 2 op de CO₂-Prestatieladder.

5.2 Communicatieplan

De jaarlijkse interne en externe communicatie over de footprint, de mogelijkheden voor individuele bijdrage van medewerkers, de voortgang van het plan van aanpak en doelstellingen, het klimaattransitieplan en de waardeketen, gebeurt conform het hiervoor opgestelde communicatieplan.

De communicatie die gedeeld wordt zal voldoen aan de processen zoals die in het kwaliteitsmanagementsysteem van Equans Infra & Mobility zijn opgesteld.

Er wordt over het CO2-prestatieladderproject gecommuniceerd door zowel informatie te plaatsen op de eigen Equans Infra & Mobility website, als door informatie op de CO2 prestatieladder pagina op intranet te plaatsen. Daarnaast zijn er directe Microsoft Teams communicatiekanalen waar gebruik van wordt gemaakt bij bepaalde aankondigingsmomenten. Ook vindt er communicatie plaats via de eigen SKAO pagina.

Er wordt voor de CO2 prestatieladder door Equans Infra & Mobility gebruik gemaakt van de communicatiechecklist zodat we zeker weten dat er wordt voldaan aan alle vereisten rondom communicatie

5.2.1 Communicatiemiddelen

Er wordt gecommuniceerd via de volgende pagina's:

- Eigen organisatiewebsite: <https://equans.nl/oplossingen/e-mobility/>
- Eigen SKAO pagina: <https://www.co2-prestatieladder.nl/deelnemers/?q=equans&pId=31672>
- Intern via Intranet: <https://equans.sharepoint.com/sites/ENGINEeMobility/SitePages/CO2-Prestatieladder.aspx?csf=1&web=1&e=boDuWe>
- LinkedIn pagina: <https://www.linkedin.com/company/equans-e-mobility>
- Via de E-mobility Teamschat

5.2.2 Communicatiestrategie

Met de samenwerkingspartners wordt gecommuniceerd door op directieniveau overleggen te organiseren. Tussendoor wordt het onderwerp CO2-reductie ook op de agenda van de reguliere overleggen tussen Equans en samenwerkingspartner gezet.

5.2.3 Doelgroepen en boodschap

In onderstaande tabel is beschreven wat het per doelgroep het doel van de communicatie is

Externe doelgroep		
Doelgroepen	Boodschap	Doel
Directe relaties (upstream)	Wij hebben concrete doelstellingen voor CO2 reductie, wij willen deze realistisch en haalbaar insteken en zouden op deze manier dat willen bereiken samen met jullie	We laten zien welke maatregelen wij nemen en welke doelen wij hebben. We delen onze voortgang en benadrukken samenwerking voor verdere verduurzaming. Wij willen controleren of de doelstellingen realistisch en haalbaar zijn, en samenwerking opzoeken om doelstellingen te behalen
Opdrachtgevers	Wij houden ons bezig met CO2 reductie en hebben daar concrete doelstellingen voor	Informeren, rapporteren en aantonen van CO2 reductie en daarmee onszelf onderscheiden van andere partijen.
Interne doelgroep		
Doelgroepen	Boodschap	Doel
Sleutelpersonen	Wij hebben concrete doelstellingen voor CO2 reductie, wij hebben jullie nodig om deze te behalen	We informeren over onze CO2 reductie doelstellingen, ons klimaattransitieplan en maatregelen. We zijn transparant over onze doelen en voortgang. We stimuleren duurzaam gedrag binnen iedere functie.
Medewerkers I&M	Wij hebben concrete doelstellingen voor CO2 reductie, en nemen jullie daar graag in mee	

CO2-prestatieladder project Amsterdam Overname		
Doelgroepen	Boodschap	Doel
Gemeente Amsterdam	Wij houden ons bezig met CO2 reductie en hebben daar concrete doelstellingen voor	<u>Doel extern:</u> Informeren, rapporteren en aantonen van CO2 reductie en daarmee onszelf onderscheiden van andere partijen. <u>Doel intern:</u> We informeren over onze CO2 reductie doelstellingen, ons klimaattransitieplan en maatregelen. We zijn transparant over onze doelen en voortgang. We stimuleren duurzaam gedrag binnen iedere functie.
Sleutelpersonen	Wij hebben concrete doelstellingen voor CO2 reductie, wij hebben jullie nodig om deze te behalen	
Medewerkers I&M	Wij hebben concrete doelstellingen voor CO2 reductie, en nemen jullie daar graag in mee	

5.2.4 Verantwoordelijke en planning

Ons communicatieplan is de sleutel tot het behalen van onze CO2-doelen en het creëren van bewustwording over duurzaamheid. We delen duidelijk en transparant onze voortgang met zowel interne als externe belanghebbenden, zodat iedereen weet waar we staan en wat we doen.

Op basis van onze doelgroepen en de strategische boodschap, is het communicatieplan als volgt opgebouwd:

1. Eigen website

Planning: In 2025 zal dit plaatsvinden in december. Voor 2026 zal dit in september zijn

Verantwoordelijke: Iris van Dam en Menno van Baalen

We delen jaarlijks onze nieuwste inzichten en voortgang trots op onze eigen website. Hier kunnen onze klanten, partners en andere externe belanghebbenden zien welke impact we maken.

2. SKAO pagina

Planning: In 2025 zal dit plaatsvinden in december. Voor 2026 zal dit in september zijn

Verantwoordelijke: Menno van Baalen

We delen jaarlijks onze nieuwste inzichten en voortgang trots op onze SKAO pagina. Hier kunnen onze klanten, partners en andere externe belanghebbenden zien welke impact we maken.

3. Intern

Planning: In 2025 zal dit plaatsvinden in december. Voor 2026 zal dit in september zijn

Verantwoordelijke: Iris van Dam en Menno van Baalen

Middelen: Intranet, bijeenkomsten, posters, LinkedIn, Microsoft Teamschat

Intern delen we de meest actuele informatie via ons intranet. Dit is dé plek waar onze medewerkers alles kunnen volgen, van de nieuwste cijfers tot de stappen die we gaan zetten. We moedigen iedereen aan om mee te denken en te bijdragen, zodat we samen als organisatie het verschil maken. Daarnaast organiseren we bijeenkomsten om het bewustzijn van medewerkers verder te vergroten. Ook wordt er gecommuniceerd via de teamskanalen waarin we kunnen doorlinken naar webpagina's en/of intranetpagina's

4. CO2-prestatieladderproject

Planning: Bij start- en afronding van het project, maandelijks via voortgangsoverleggen en ten minste halfjaarlijks gedurende de looptijd van het project via rapportage.

Verantwoordelijke: Mark van den Berg en Menno van Baalen

Middelen: Intranet, bijeenkomsten, posters, LinkedIn, Microsoft Teamschat

Met onze opdrachtgever delen we de meest actuele informatie middels het maandelijks voortgangsoverleg, waar CO2 een onderdeel is. Dit is dé manier om te communiceren. Daarnaast tonen we halfjaarlijks dat tijdens de uitvoering aan ten minste het aangeboden CO2-ambitieniveau is voldaan.

We moedigen de opdrachtgever ook aan om mee te denken en te bijdragen, zodat we samen als organisaties het verschil maken.

6. Samenwerking

Invalshoek D: Samenwerking

6.1 Inventarisatie kennis- en samenwerkingsbehoeftes

Elk jaar wordt de kennis- en samenwerkingsbehoefte binnen de organisatie geïnventariseerd en geanalyseerd. Daarnaast zal er jaarlijks afgewogen worden of voortzetting van de samenwerking meerwaarde heeft. Binnen Infra en Mobility zijn er de volgende kennis- en samenwerkingsbehoeften:

- **Kennisbehoefte:** Nieuwe Kantoorpand
 - Energiebesparing via reductie m2 en efficiënte gebouw kiezen, potentieel in een gebied zonder net-overlast
- **Kennisbehoefte:** Net-bewust laden
 - Hoe om te gaan met netcongestie
- **Kennisbehoefte:** Digitale oplossing t.a.v. slim laden en Gebruiker stimulatie
 - Hoe gebruikers gestimuleerd kunnen worden om slimmer om te gaan met netcongestie
- **Samenwerkingsbehoefte:** Ontwerpen voor hergebruik
 - CO2 reductie via het hergebruik van laadpaal installaties
- **Samenwerkingsbehoefte:** Retrofitten en refurbishment van laadpalen
 - CO2 reductie via het circulair verwerken van laadpaal installaties

Om onze invloed te vergroten in de waardeketen is gekeken naar de directe relaties, waarbij de volgende samenwerkingsverbanden zijn geïnventariseerd:

- Laadpaal leveranciers
- Verwerkers aan het EOL van Laadpalen
- DOET
- NVDE

Bij de start en afronding van ieder CO2-prestatieladderproject wordt de kennis- en samenwerkingsbehoefte geanalyseerd. In het geval van een meerjarig project wordt dit jaarlijks gedaan. Deze samenwerkingsbehoeften liggen in lijn met de in het projectplan opgenomen (potentiële) maatregelen.

Voor Concessie Amsterdam Overname zijn de volgende kennisbehoeften geanalyseerd:

- Retrofitten en refurbishment van laadpalen: I&M had de kennisbehoeften om de beste strategieën toe te passen bij het circulaire verwerken van laadstations die richting hun einde van leven kwam..

Voor Concessie Amsterdam Overname zijn de volgende samenwerkingsbehoefte geanalyseerd:

- Onderaannemers: Om het CO2 uitstoot van reisbewegingen zoveel mogelijk te beperken zijn afspraken gemaakt tussen I&M en de ingehuurde onderaannemers om deze actie te kunnen realiseren.

Voor verdere toelichting per kennisbehoefte en/of samenwerkingsverband, zie het plan van aanpak in het CO2-dashboard document.

6.2 Actieve invulling kennis- en samenwerkingsbehoefte

Na een uitvoerige analyse is er besloten om met meerdere van bovengenoemde organisaties een samenwerking aan te gaan. De samenwerkingen zijn gericht op energiebesparing, CO2-reductie en/of het opwekken, opslaan of gebruiken van duurzame energie op de korte/middellange termijn.

Samenwerking 1: Laadpaal Leveranciers

- Binnen deze samenwerking tussen I&M en de grootste laadpaal leveranciers wordt er samen gekeken naar hoe het EPD data kwaliteit van kan verbeterd worden, zodat CO2 hotspots geïdentificeerd kunnen worden, en dat leveranciers aan de slag kunnen gaan om hun uitstoot te reduceren
- Deze samenwerking draagt bij aan de maatregelen: 'LCA data ontvangen van leveranciers' + 'Ontwerp voor hergebruik'

Samenwerking 2: Partners voor het retrofitten en de refurbishment van laadpalen

- In het samenwerking met twee partners, wordt er gekeken naar hoe de CO2 uitstoot en het grondstofverbruik verminderd kan worden door het toepassen van EOL strategieën aan laadpalen die vervangen worden binnen de operatie
- Deze samenwerking draagt bij aan de maatregelen: 'Ontwerp voor hergebruik'

Samenwerking 3: DOET

- Binnen het branchevereniging DOET wordt er samengewerkt om CO2 reductie te realiseren door het markt te stimuleren om meer elektrische te gaan rijden. Meer elektrische rijden zal resulteren in minder brandstof verbruik, en daardoor een CO2 reductie.

Samenwerking 4: NVDE

- Binnen het branchevereniging NVDE wordt er samengewerkt om het problematiek van netcongestie aan te pakken. Het doel van deze samenwerking is om het energienet te vergoten, en het aandeel van groene stroom binnen het energiesysteem te vergroten, daarbij wordt er een bijdrage geleverd aan het gebruik van duurzame energie en CO2 reductie.

6.3 Consultatie klimaattransitieplan

Afgelopen jaar is er nog geen dialoog aangegaan over het klimaattransitieplan. Dit zal in 2026 plaatsvinden. Met relevante organisaties is de voortgang besproken en zijn eventuele samenwerkingsmogelijkheden geïdentificeerd.

Dialoog 1: Hanab

- Organisatie Hanab is een belangrijke waardeketenpartner omdat zij als aannemer CO2 uitstoot kunnen verminderen bij de plaatsing van laadpalen. De aannemer maakt veel reisbewegingen voor de installatie van de laadpaal. Hier is een mogelijke besparing te vinden. Hanab is een van de grootste aannemers.
- Gesprek wordt ingepland.

Dialoog 2: Alfen

- Organisatie Alfen is een belangrijke waardeketenpartner omdat zij een grote fabrikant van laadpalen is. De fabrikant is de ontwerper en producent van de laadpaal. Hiermee heeft deze partij invloed op mogelijke energiebesparing in het productieproces en circulaire oplossingen in het ontwerpproces.
- Gesprek wordt ingepland.

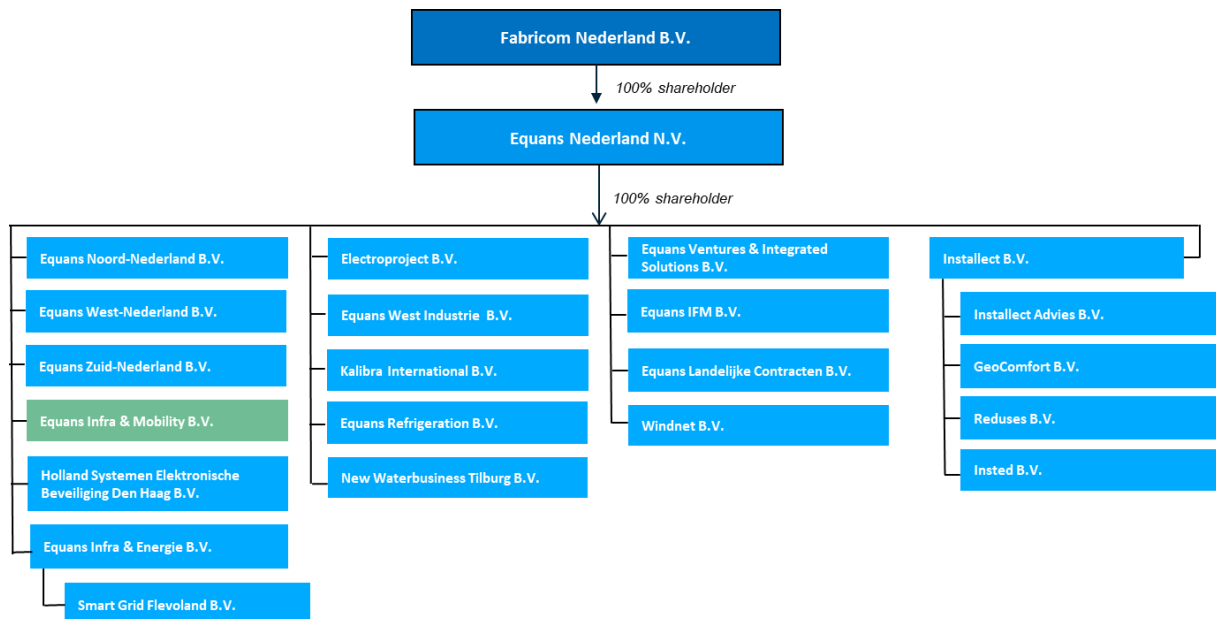
Zie het samenwerkingsdossier van de organisatie voor verdere toelichting over de dialogen.

Bijlage A : Organizational Boundary

Voor het bepalen van de organisatiegrens is de laterale methode gebruikt. De reden hiervoor is dat Equans Nederland N.V. al een CO₂-Prestatieladder certificaat heeft en dat de organisatie heeft besloten dat Equans Infra & Mobility B.V. een eigen certificaat nodig heeft.

Top down structuur

Als eerste stap in het bepalen van de alternatieve organisatorische grens is het volledige organogram gemaakt voor Equans Nederland. Als tweede stap is in het groen de alternatieve 'hoofdentiteit' gemarkeerd, namelijk Equans Infra & Mobility B.V.



Top down structuur organizational boundary Equans Nederland N.V.

Leveranciers overzicht – A&C analyse

De derde stap in het bepalen van de organisatorische grens is het creëren van een spendlijst met de belangrijkste leveranciers, om te controleren dat hier geen concernrelaties in staan die daarmee opgenomen zouden moeten worden in de organizational boundary. De leveranciers zijn op volgorde gezet van financiële inkoopwaarde, van groot naar klein. De inkoopwaarde is vervolgens uitgedrukt in een percentage van het totaal en daarna zijn de leveranciers geselecteerd met een inkoopwaarde tot en met 80% (stappen 4 en 5 in het proces).

De analyse laat tot en met stap 5 zien dat er geen concernrelaties aanwezig zijn in de leverancierslijst. Het iteratieve proces via stappen 6 en 7 zijn daarmee niet meer nodig. Zie voor details van de analyse de bijlage: *Uitdraai AC-analyse totaal 2024*.