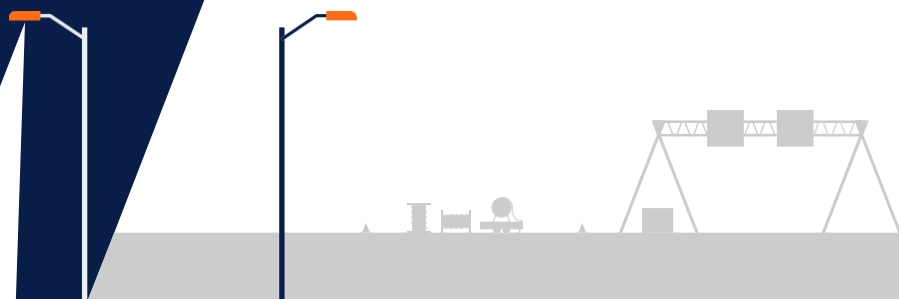




# CO2-Reductieplan 2024

Versie 3.3



## o. Inhoudsopgave

|        |                                                                       |    |
|--------|-----------------------------------------------------------------------|----|
| o.     | Inhoudsopgave .....                                                   | 2  |
| 1.     | Inleiding.....                                                        | 3  |
| 1.1.   | Leeswijzer .....                                                      | 3  |
| 2.     | Energiebeoordeling scope 1, 2 en 3.....                               | 4  |
| 2.1.   | Controle op inventarisatie van emissies.....                          | 4  |
| 2.2.   | Identificatie grootste verbruikers .....                              | 4  |
| 2.3.   | Voorgaande energiebeoordelingen.....                                  | 5  |
| 2.4.   | Trends in energieverbruik en voortgang CO <sub>2</sub> -reductie..... | 6  |
| 2.5.   | Verbeterpotentieel.....                                               | 6  |
| 3.     | Doelstellingen .....                                                  | 7  |
| 3.1.   | Ambitiebepaling.....                                                  | 7  |
| 3.2.   | Reductiedoelstellingen en potentieel .....                            | 7  |
| 3.2.1. | Scope 1.....                                                          | 7  |
| 3.2.2. | Scope 2 .....                                                         | 7  |
| 3.2.3. | Scope 3.....                                                          | 8  |
| 4.     | Voortgang CO <sub>2</sub> -reductie .....                             | 9  |
| 4.1.   | Scope 1.....                                                          | 9  |
| 4.2.   | Scope 2 .....                                                         | 9  |
| 4.3.   | Scope 3.....                                                          | 9  |
| 5.     | Strategisch plan scope 3 projecten .....                              | 10 |
| 5.1.   | Significante scope 3 emissies .....                                   | 10 |
| 5.2.   | Kwalitatieve scope 3 analyse .....                                    | 10 |
| 5.3.   | Kwantitatieve scope 3 analyse.....                                    | 10 |
| 5.4.   | Ketenanalyse .....                                                    | 11 |
| 5.5.   | Reductiestrategie scope 3 .....                                       | 11 |
| 5.6.   | Inventarisatie reductiestrategieën.....                               | 12 |
| 5.6.1. | Reductie doelstelling.....                                            | 12 |
| 5.7.   | Ketenpartners .....                                                   | 12 |
|        | <i>Ondertekening</i> .....                                            | 13 |

## 1. Inleiding

In dit document worden de scope 1 en 2 CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen van Compass gepresenteerd en de voortgang van de CO<sub>2</sub>-reductie beoordeeld. Voorafgaand hieraan is de CO<sub>2</sub>-footprint voor scope 1 en 2 opgesteld conform ISO 14064-1 en het GHG-protocol.

Voor het bepalen van de CO<sub>2</sub>-reducerende maatregelen die binnen Compass toegepast kunnen worden, is eerst een inventarisatie van mogelijke reductiemaatregelen uitgevoerd middels de inzichten uit de Milieubarometer. Aan de hand van de maatregelen, tevens benoemd in de Milieubarometer, die voor Compass relevant zijn, is vervolgens het CO<sub>2</sub>-Reductieplan opgesteld. Hierin worden de reductiedoelstellingen en de daarbij behorende maatregelen beschreven.

In hoofdstuk 2 van dit document wordt de energiebeoordeling beschreven waarin een analyse is uitgevoerd over de voortgang in CO<sub>2</sub>-reductie en mogelijke verbeterpunten. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de doelstellingen beschreven. Het concrete plan van aanpak en de status van de uit te voeren maatregelen is weergegeven in hoofdstuk 4.

Tenslotte is in hoofdstuk 5 het strategisch plan voor scope 3 emissies beschreven.

Dit reductieplan is opgesteld in overleg met en met goedkeuring van de Directie.

### 1.1. Leeswijzer

Dit document is ter onderbouwing van de eisen van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. Per hoofdstuk wordt een eis behandeld. Hieronder een leeswijzer.

| Hoofdstuk in dit document                        | Eis in de CO <sub>2</sub> -Prestatieladder |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Hoofdstuk 2: Energiebeoordeling                  | 2.A.3                                      |
| Hoofdstuk 3: Doelstellingen                      | 3.B.1                                      |
| Hoofdstuk 4: Voortgang CO <sub>2</sub> -reductie | 5.B.2                                      |
| Hoofdstuk 5: Strategisch plan scope 3            | 5.B.1                                      |

## 2. Energiebeoordeling scope 1, 2 en 3

Het doel van deze energiebeoordeling is de huidige en de historische energieverbruiken van Compass in kaart te brengen. Deze beoordeling geeft een duidelijke weergave van de energiestromen. Zo zijn door deze analyse de grootste verbruikers geïdentificeerd en kan daar individueel op gestuurd worden. Daardoor kunnen de belangrijkste processen die bijdragen aan CO<sub>2</sub>-uitstoot effectief aangepakt worden. De achterliggende brongegevens, verwerkt in de Milieubarometer, zijn terug te vinden op de Sharepoint site van SHEQ.

Scope 3 voor projecten wordt specifiek in hoofdstuk 5 besproken.

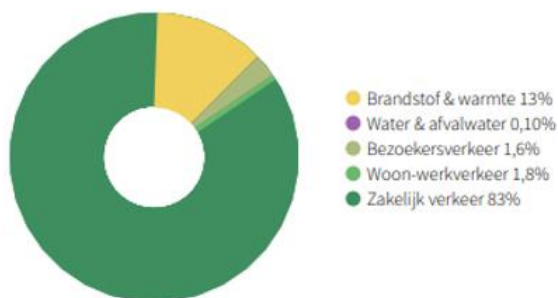
### 2.1. Controle op inventarisatie van emissies

Een onafhankelijke controle op de emissie-inventarisatie wordt gelijktijdig uitgevoerd met de interne audit en wordt in het interne audit rapport opgenomen.

### 2.2. Identificatie grootste verbruikers

Uit de gegevens van de Milieubarometer blijkt dat het zakelijk verkeer van ons wagenpark met 83% de grootste emissiestroom betreft. Door de jaren heen schommelt dit tussen de 80% en 86%, het is de emissiestroom waar op middellange termijn de meeste impact te behalen valt.

2023 Compass Groep NL



Totaal verdeling CO<sub>2</sub> emissies

2023 Compass Groep NL



Verdeling zakelijk verkeer (wagenpark)

Begin 2024 beschikt Compass over een wagenpark van 31 voertuigen. Inmiddels is hiervan bijna 40% elektrisch. De beweging om elke fossiele brandstofmotor uit te faseren wordt voortgezet. Ter illustratie – halverwege 2023 was slechts een kwart van het wagenpark elektrisch. Diverse (fossiele brandstof) personenauto's zijn het afgelopen half jaar vervangen door elektrische modellen.

Ook voor 2024 blijft Compass de verdere vervangingsopgave onderzoeken. Zodra auto's in aanmerking komen om vervangen te worden, kiest Compass vanzelfsprekend voor een elektrische optie. Of dit nu een personenauto of een bestelbus betreft, de elektrificatie van ons wagenpark is onomkeerbaar. Daarnaast maakt Compass in 2024 de transitie naar schonere brandstoffen. Gefaseerd zal dit jaar HVO verder geadopteerd worden. De ervaringen van afgelopen jaar (2023), waarin de eerste berijder omging naar HVO100, zijn goed. Momenteel, anno januari 2024, zijn er twee medewerkers die overgestapt zijn naar HVO100. Dit bespaart tot 90% CO<sub>2</sub> uitstoot ten opzichte van conventionele diesel. Voorwaarde hier is wel dat een bestuurder hier niet voor om hoeft te rijden. De distributiepunten van HVO100 zijn begin 2024 nog beperkt, maar nemen in gestaag tempo toe. SHEQ houdt dit nauwlettend in de gaten. Zo zullen, gaandeweg het jaar, verschillende medewerkers het verzoek krijgen over te stappen op HVO100, afhankelijk van de mogelijkheden die er ontstaan.

In 2020 zijn we ook voor het pand in Haastrecht overgegaan op Groene Stroom. Gasverbruik voor beide locaties is na het zakelijk verkeer de grootste verbruiker, waar we voorsnog niet zonder kunnen.

### 2.3. Voorgaande energiebeoordelingen

De afgelopen jaren (2019-2022) had het zakelijk verkeer (wagenpark) de grootste CO<sub>2</sub> uitstoot. Interessant om te constateren is de verschuiving in brandstofverbruik. Diesilverbruik, met name onder personenwagens, neemt af door de jaren heen, terwijl we het aandeel elektrisch laden zien toenemen.

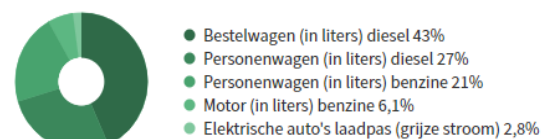
Daarnaast is het belangrijk te vermelden dat afhankelijk van de hoeveelheid en de locatie van de projecten, brandstofverbruik fluctueert over de jaren.

2019

2019 Compass Groep NL



2019 Compass Groep NL

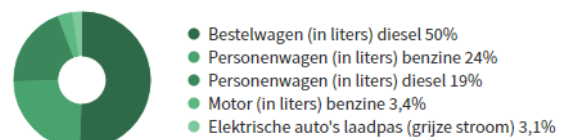


2020

2020 Compass Groep NL

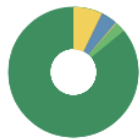


2020 Compass Groep NL



2021

2021 Compass Groep NL



|                          |                        |
|--------------------------|------------------------|
| Brandstof & warmte 7,2%  | Bezoekersverkeer 0,60% |
| Water & afvalwater 0,12% | Woon-werkverkeer 2,3%  |
| Bedrijfsafval 3,8%       | Zakelijk verkeer 86%   |
| Gevaarlijk afval 0%      |                        |

2021 Compass Groep NL



|                                                 |
|-------------------------------------------------|
| Bestelwagen (in liters) diesel 55%              |
| Personenwagen (in liters) benzine 25%           |
| Personenwagen (in liters) diesel 18%            |
| Elektrische auto's laadpas (grijze stroom) 2,1% |
| Thuis opladen voertuigen (groene stroom) 0,32%  |

2022

2022 Compass Groep NL



|                          |
|--------------------------|
| Brandstof & warmte 13%   |
| Water & afvalwater 0,10% |
| Bezoekersverkeer 0,68%   |
| Woon-werkverkeer 1,8%    |
| Zakelijk verkeer 84%     |

2022 Compass Groep NL



|                                                 |
|-------------------------------------------------|
| Bestelwagen (in liters) diesel 43%              |
| Personenwagen (in liters) benzine 34%           |
| Personenwagen (in liters) diesel 18%            |
| Elektrische auto's laadpas (grijze stroom) 5,0% |
| Bestelwagen HVO biodiesel uit afvalolie 0,010%  |

## 2.4. Trends in energieverbruik en voortgang CO<sub>2</sub>-reductie

De diesel bestelwagens behouden het grootste aandeel in de CO<sub>2</sub> uitstoot. Het tempo waarin we dit kunnen verlagen is afhankelijk van de technische mogelijkheden die in de toekomst geboden gaan worden zoals elektrische bedrijfsauto's met een minimale actieradius van 600km of waterstof. Dit vanwege de landelijke dekking van onze werkzaamheden en calamiteiten diensten.

Daarnaast blijven we, waar mogelijk en rendabel, de overstap maken naar HVO<sub>100</sub>. Dit is de eenvoudigste manier om op korte en middellange termijn CO<sub>2</sub> uitstoot te reduceren, zonder direct ons diesel wagenpark in de verkoop te doen.

Scope 3 betreft voornamelijk bezoek met auto aan onze kantoren en woon-werkverkeer met privé voertuigen. Door ongunstige ligging van kantoren wat betreft openbaar vervoer zal woon-werkverkeer stabiel blijven. Bezoekersverkeer fluctueert naar gelang de hoeveelheid projecten toenemen, zo zien we in 2023 weer een duidelijke toename als gevolg van een nieuw contract met Rijkswaterstaat. Daarnaast is er een toename van bezoekersverkeer dankzij vergoeding van onze commerciële inspanningen.

## 2.5. Verbeterpotentieel

Op basis van de resultaten van energiebeoordelingen van voorgaande jaren en grilligheid van deze cijfers vanwege Covid-19, houden we vast aan de bestaande strategie en blijven reductiepotentieel zien in:

- ✓ Zuinig rijden competitie aanhouden en regelmatig "naming and shaming" via Viva Engage
- ✓ Bij vervanging personenauto's als uitgangspunt elektrisch nemen. Indien dit vanwege te rijden afstanden per dag niet mogelijk is, dan kiezen voor voertuigen met laagste emissie.
- ✓ Bij vervanging bestelauto's mogelijkheden van elektrisch bekijken in geval van zeer kleine actieradius. Anders kiezen voor bestelauto's met een zo laag mogelijke emissie, of het rijden op HVO<sub>100</sub>.
- ✓ Verbeteren datastroom waardoor voor iedereen tastbaar wordt gemaakt

### 3. Doelstellingen

Aan de hand van voorgaande hoofdstukken wordt bepaald of de reeds opgestelde doelstellingen nog steeds actueel zijn, of dat deze mogelijk aangepast (aangescherpt of juist afgezwakt) moeten worden, teneinde ambitieus én realiseerbaar te blijven. Dit wordt in de volgende alinea's verder beschreven. Aanpassingen aan de doelstellingen worden ook besproken in het managementoverleg.

#### 3.1. Ambitiebepaling

In 2024 staan er 13 maatregelen in de SKAO lijst.

Categorie A: 5

Categorie B: 5

Categorie C: 3

Hiervan is een groot deel inmiddels geïmplementeerd, daarnaast zijn er diverse maatregelen die doorlopend zijn. Een voorbeeld daarvan is de verdere verduurzaming van ons wagenpark (elektrificatie, Diesel naar HVO, etc.).

#### 3.2. Reductiedoelstellingen en potentieel

Hierna volgen de reductiedoelstellingen voor scope 1, 2 en 3 van het referentiejaar 2019 tot 2025.

##### 3.2.1. Scope 1

Doelstelling is om tot 2025 elk jaar minimaal 5% CO<sub>2</sub> reductie te realiseren.

##### Reductie potentieel

Om deze doelstellingen te kunnen bereiken is er gekeken naar duurzame en CO<sub>2</sub>-vriendelijke brandstof alternatieven voor het wagenpark. Wij denken hierbij aan de volgende alternatieven:

- Gebruik HVO voor onze diesel personen- en bestelauto's
- Elektrisch rijden in de uitvoering
- Waterstof in plaats van aardgas voor verwarming

Grootste reductiepotentieel zit in het vergroenen van gereden bestelauto's kilometers. Op de korte termijn kan dit met HVO ingevuld worden indien HVO in de omgeving getankt kan worden en een steeds groter wordend deel van ons wagenpark hiervoor geschikt is. De eerste ervaringen met HVO zijn succesvol gebleken. Gezien de bestuurder dichtbij een HVO station woont, hoeft hij daarom weinig inefficiënte 'omrij-kilometers' te maken. In januari 2024 is er nog een medewerker 'overgegaan'. Voor 2024 onderzoeken we momenteel hoe we het gebruik van HVO verder kunnen uitbreiden naar overige bestuurders, zonder daarbij aan efficiëntie in onze logistieke bewegingen in te boeten. Verwachting is daarom dat het verbruik van HVO in de loop van 2024 toeneemt, en tegelijkertijd het verbruik van conventionele diesel daalt.

##### 3.2.2. Scope 2

Door het toenemend gebruik van elektrische vervoersmiddelen die in de openbare ruimte geladen worden, is de CO<sub>2</sub> uitstoot van deze scope toegenomen. Deze scope wordt namelijk alleen hierdoor veroorzaakt. Gezien de elektrificatie van ons wagenpark (van 25% naar bijna 40% in 2023) zal deze CO<sub>2</sub> uitstoot ook de komende jaren blijven groeien.

#### Reductie potentieel

Er zijn aanbieders van openbare laadplaatsen die groene stroom garanderen. Dit is dus een mogelijkheid om verhoging van deze scope te beperken of zelfs naar beneden te brengen. Inzichtelijkheid van groene of grijze stroom op laadpunten zou moeten verbeteren zodat er bewuster op gestuurd kan worden.

#### 3.2.3. Scope 3

De doelstelling is dat tot 2025 de CO<sub>2</sub> uitstoot voor scope 3 gelijk blijft. Het bezoekersverkeer is daarin moeilijk te voorspellen. Naarmate er meer projecten gewonnen worden, ontvangt Compass over het algemeen meer bezoekers op haar kantoren. Na winst van een groot contract met Rijkswaterstaat ziet Compass bezoekersaantallen toenemen voor wekelijkse overleggen. Mooi om te zien is overigens wel dat veel RWS-medewerkers onze laadpalen inmiddels ook weten te vinden.

Scope 3 voor projecten wordt verder in hoofdstuk 5 besproken.

#### Reductie potentieel

Vanwege ongunstige ligging van de kantoren wat betreft openbaar vervoer zien wij hierin geen reductie potentieel.



## 4. Voortgang CO<sub>2</sub>-reductie

Hierna volgt per scope de voortgang van de reductiedoelstellingen van het referentiejaar 2019 tot 2025.

### 4.1. Scope 1

| Scope 1                                                 | 2019  | 2020          | 2021        | 2022          | 2023         | 2024        |
|---------------------------------------------------------|-------|---------------|-------------|---------------|--------------|-------------|
| Gasverbruik                                             | 17,9  | 16,5          | 19,8        | 18,4          | 18,2         | 18          |
| Brandstofverbruik bestelwagens (diesel)                 | 72,3  | 69,7          | 66,8        | 49            | 46,7         | 35          |
| Brandstofverbruik personenwagens (benzine)              | 46    | 37,9          | 47,9        | 38,9          | 38,6         | 30          |
| Brandstofverbruik personenwagens (diesel)               | 44,9  | 26,9          | 23,5        | 21            | 20,2         | 15          |
| Totale CO <sub>2</sub> uitstoot scope 1 in tonnen       | 181,1 | 151           | 158         | 127,3         | 124          | 110         |
| <b>Reductie t.o.v. voorgaand jaar (doelstelling 5%)</b> |       | <b>-16,6%</b> | <b>4,6%</b> | <b>-24,1%</b> | <b>-2,6%</b> | <b>-11%</b> |

Vanwege Covid-19 is de in 2020 gerealiseerde reductie niet maatgevend. Door het verbod naar kantoor te komen is het personenwagen gebruik sterk gedaald. In 2021 zijn op de kantoren voorzieningen getroffen zodat er weer meer op kantoor gewerkt kon worden. Voor 2022 verwachten wij een genormaliseerde situatie waarbij thuiswerken wordt geaccepteerd maar niet de norm zal zijn. Deze situatie is praktisch gelijk gebleven kijkend naar 2023. Verwachting is dat we in 2024 de inzet van HVO brandstof, ter vervanging van conventionele diesel, verder opschroeven. Uitstoot gepaard met HVO zal toenemen, echter dit is slecht een fractie (10%) van conventionele diesel.

### 4.2. Scope 2

| Scope 2                                                 | 2019 | 2020           | 2021          | 2022           | 2023        | 2024        |
|---------------------------------------------------------|------|----------------|---------------|----------------|-------------|-------------|
| Elektraverbruik                                         | 11,3 | 4,27           | 4,71          | 5,68           | 9           | 11          |
| <b>Reductie t.o.v. voorgaand jaar (doelstelling 5%)</b> |      | <b>-62,21%</b> | <b>+10,3%</b> | <b>+27,39%</b> | <b>+58%</b> | <b>+22%</b> |

De grote uitstoot verlaging van 2019 naar 2020 is gerealiseerd door het inkopen van groene energie voor de locatie in Haastrecht. Dezelfde verklaring als bij scope 1 is van toepassing op de verhoging van 2020 naar 2021. Het betreft het elektraverbruik voor het laden van voertuigen in de openbare ruimte middels laadpassen. Verwachting is dat dit verder zal gaan oplopen doordat benzine of diesel personen auto's vervangen gaan worden voor elektrische versies en laden van groene stroom in de openbare ruimte in de toekomst pas de standaard zal worden.

### 4.3. Scope 3

| Scope 3                                                 | 2019  | 2020           | 2021           | 2022          | 2023        | 2024         |
|---------------------------------------------------------|-------|----------------|----------------|---------------|-------------|--------------|
| Drinkwater                                              | 0,07  | 0,2            | 0,181          | 0,142         | 0,132       | 0,1          |
| Bezoekersverkeer met auto                               | 8,19  | 3,90           | 1,03           | 0,93          | 2,29        | 2,5          |
| Personenwagens privé                                    | 7,94  | 5,59           | 3,94           | 2,49          | 2,49        | 2,5          |
| Uitbesteed wegtransport                                 | 0,649 | 0,0            | 0,0            | 0,0           | 0,0         | 0,0          |
| Totale CO <sub>2</sub> uitstoot scope 3 in tonnen       | 16,9  | 9,69           | 5,15           | 3,56          | 4,89        | 5,1          |
| <b>Reductie t.o.v. voorgaand jaar (doelstelling 5%)</b> |       | <b>-42,66%</b> | <b>-46,85%</b> | <b>-30,9%</b> | <b>+37%</b> | <b>+4,3%</b> |

Onder andere door Covid-19 en verlies van een groot contract is bezoek aan kantoren en woon-werkverkeer met privé auto's sterk afgenomen. Verwachting is dat dit komende jaren gelijk zal blijven.

## 5. Strategisch plan scope 3 projecten

Compass vindt het belangrijk om inzicht te verkrijgen in haar belangrijkste scope 3 emissies op de projecten. Om dit inzicht te verkrijgen is er een kwalitatieve en kwantitatieve dominantie analyse uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden hieronder weergegeven. Tevens wordt er een strategie geformuleerd om deze scope 3 emissies te reduceren. Deze strategie baseren wij op de ketenanalyse zoals beschreven in hoofdstuk 5.4.

In de laatste audit (september 2023) voor de CO<sub>2</sub> Prestatieladder is besproken dat de ketenanalyse Openbare Verlichting (OV) niet meer actueel en relevant is. Deze analyse is jaren geleden opgesteld en was destijds relevant door de vele OV-projecten die Compass voor Rijkswaterstaat uitvoerde. Inmiddels is het raamcontract met Rijkswaterstaat afgelopen en voert Compass op dit moment geen OV-projecten meer uit.

Wel is er afgelopen jaar een start gemaakt met een nieuw project voor Rijkswaterstaat – het vervangen van de Gladheidsmeldsystemen in Nederland. Dit project komt langzaam op gang en bevindt zich momenteel in een pilot-fase. In 2024 verwachten we meer zicht en grip te krijgen op de rol die Compass hierin wenst te spelen. Daar kunnen we dan vervolgens concrete CO<sub>2</sub> reductiemaatregelen aan koppelen, iets dat in het stadium van de pilotfase nog wat te vroeg komt.

### 5.1. Significante scope 3 emissies

Aan de hand van zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve scope 3 analyse zijn de emissies in de keten van Compass in kaart gebracht.

### 5.2. Kwalitatieve scope 3 analyse

Op basis van een indeling in Product-Marktcombinaties en de kwalitatieve benoeming van de grootte van invloed en mogelijkheden die Compass op de verschillende Product-Marktcombinaties heeft, is de volgende top 3 naar voren gekomen:

- 1 Sensoriek – Private partijen
- 2 Gebouwgebonden installaties – Private partijen
- 3 Glasvezelnetwerken – Private partijen

### 5.3. Kwantitatieve scope 3 analyse

Aan de hand van de 15 GHG-genererende categorieën voor scope 3 is een kwantitatieve analyse opgesteld (zie Excel-bestand Scope 3 kwantitatieve analyse 2023). Zie hieronder de resultaten van de meest significante scope 3 categorieën voor Compass in 2023:

| RANK | EMISSIONSTROOM                   | SOORT                                                  | UITSTOOT                   |
|------|----------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------|
| 1    | Aangekochte goederen en diensten | Onderaanneming                                         | 704,41 ton CO <sub>2</sub> |
| 2    | Aangekochte goederen en diensten | Groothandel                                            | 521,14 ton CO <sub>2</sub> |
| 3    | Aangekochte goederen en diensten | Motorvoertuigen                                        | 152,88 ton CO <sub>2</sub> |
| 4    | Aangekochte goederen en diensten | Verzekerings- en pensioenfondsen                       | 113,84 ton CO <sub>2</sub> |
| 5    | Aangekochte goederen en diensten | Computer Services                                      | 58,83 ton CO <sub>2</sub>  |
| 6    | Aangekochte goederen en diensten | Juridisch, consultancy, overige zakelijke activiteiten | 53,11 ton CO <sub>2</sub>  |
| 7    | Aangekochte goederen en diensten | Elektrische machines                                   | 26,32 ton CO <sub>2</sub>  |
| 8    | Aangekochte goederen en diensten | Onroerend goed activiteiten                            | 9,86 ton CO <sub>2</sub>   |
| 9    | Woon- werkverkeer                | Auto onbekend                                          | 2,51 ton CO <sub>2</sub>   |
| 10   | Productieafval                   | Bedrijfsafval, overig                                  | 1,76 ton CO <sub>2</sub>   |
| 11   | Productieafval                   | Oud papier                                             | 0,32 ton CO <sub>2</sub>   |
| 12   | Productieafval                   | Elektronicaschroot (metaalraffineer)                   | 0,10 ton CO <sub>2</sub>   |

Bij deze kwantitatieve analyse wordt normaal gesproken ook per categorie een inventarisatie gemaakt van welke ketenpartners betrokken zijn en welke reductiemogelijkheden er zijn. Dit is erg afhankelijk van de contracten waarin wij werken. Vanwege het wegvallen van het RWS raamcontract is dit sinds 2022 sterk aan het veranderen. Het jaar 2023 biedt in dat opzicht weinig houvast voor de ketenpartners waarmee wij in 2024 denken te werken.

De vaste partner die wij hebben voor veel uitvoeringswerkzaamheden, VSVK, is momenteel wel een partij waarmee we concreet samen in de keten onderzoeken hoe we onze uitstoot kunnen verminderen. De inzet van HVO op materieel, en het daarmee tot 90% besparen op onze uitstoot, is een speerpunt.

Nieuwe ketenpartners gaan we ook identificeren als onderdeel van de hieronder genoemde ketenanalyse. Naarmate die identificatie vordert en we concrete partijen kunnen benaderen, krijgen we ook meer zicht op de potentiële reductiemogelijkheden.

#### 5.4. Ketenanalyse

Compass kiest conform de voorschriften van de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 3.1 uit de top twee van de kwalitatieve scope 3 analyse een emissiebron om een ketenanalyse over op te stellen. Deze ketenanalyse is voor het bepalen van de reductiedoelstelling leidend. De top twee betreft:

- ✓ Sensoriek – Private partijen
- ✓ Gebouwgebonden installaties – Private partijen

In de laatste auditronde is geconstateerd dat Compass dringend behoefte heeft aan een nieuwe ketenanalyse. Zoals aangegeven in de inleiding van H5 was de oude OV-ketenanalyse niet langer relevant. En dat is onder andere waar een ketenanalyse aan dient te voldoen. Daarnaast hoort de analyse actueel, toekomstbestendig en innovatief te zijn.

Met de Sensoriek en het Brug Monitoring Platform zet Compass in op het faciliteren van datagedreven asset management van bruggen en andere kunstwerken. Gezien de huidige staat van dergelijke kunstwerken en de enorme onderhoudsopgave waar Rijkswaterstaat voor staat, ziet Compass hier een enorme mogelijkheid om waarde in deze onderhoudsketen toe te voegen, en CO<sub>2</sub> uitstoot drastisch te reduceren.

Voor het opstellen van de ketenanalyse hebben we een Plan van Aanpak opgesteld. Dit Plan van Aanpak voorziet Compass in een tijdslijn met essentiële stappen om tweede kwartaal 2024 tot een gedegen eerste versie van de ketenanalyse te komen. Gezien het innovatieve karakter van het Brug Monitor Platform verwachten we de komende jaren de ketenanalyse te blijven vernieuwen in lijn met de geboekte resultaten. De ketenanalyse wordt hierna als een apart document opgesteld.

#### 5.5. Reductiestrategie scope 3

Voordat er een strategie geformuleerd wordt, is er aan de hand van de 15 GHG-categorieën een analyse uitgevoerd over de mogelijkheden die Compass heeft om de up- en downstream emissies te beïnvloeden, inclusief de betrokken ketenpartners. De resultaten van deze analyse zijn terug te vinden in 5.A.1, Kwantitatieve Analyse. In de volgende paragrafen wordt beschreven voor welke strategie er uiteindelijk is gekozen om de scope 3 emissies te beïnvloeden en te reduceren. Dit vormt tevens het onderwerp voor de ketenanalyse.

## 5.6. Inventarisatie reductiestrategieën

Onderstaand is een opsomming gegeven van de relevante mogelijk strategieën in de keten, maar ook strategieën die meer op zichzelf staan

- ✓ Wagenpark; minimaliseren van de relatieve uitstoot middels het verkennen van alternatieven van elektrisch rijden en rijden op benzine en diesel zoals rijden op waterstof, gas en HVO.
- ✓ Medewerkers; Motiveren tot carpoolen, fietsen naar kantoor en meer focus op zuinig rijden.
- ✓ Inkoop; Eerste keuze voor producten uit Europa. Medewerkers bewustmaken van milieubelasting goederen en stimuleren verder te kijken dan de eerste ingeving.
- ✓ Inkoop; Vaste partners en relaties uitvragen op ambitie duurzaamheid en nieuwe relaties selecteren op basis van nieuw te stellen criteria inzake duurzaamheid.
- ✓ Grondstoffenreductie meenemen in doelstellingen. In Offerte en Ontwerpfase zijn er keuzes te maken over de inzet van grondstoffen. Het toepassen en aflopen van de R-ladder helpt hierin.

### 5.6.1. Reductie doelstelling

Als onderdeel van de ketenanalyse waarin we ketenpartners identificeren en inzicht krijgen in ketenuitstoot, maken wij doelstellingen concreet. Doelstellingen zullen zowel voor de korte termijn als de lange termijn bepaald worden en opgenomen worden in het document Ketenanalyse.

## 5.7. Ketenpartners

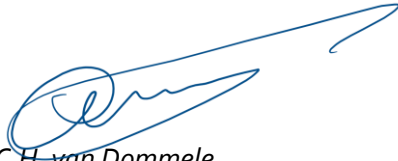
De belangrijkste ketenpartners van Compass die betrokken zijn bij het realiseren van de keten voor Brug Monitoring worden geïdentificeerd en toegelicht in de Ketenanalyse.

Deze ketenpartners worden benaderd om informatie met betrekking tot CO<sub>2</sub>-reductie in de keten of het bedrijf aan te leveren, om zo een totaalbeeld te krijgen van CO<sub>2</sub> Reductiemogelijkheden in de gehele keten.

## *Ondertekening*

|                   |                                    |
|-------------------|------------------------------------|
| <i>Auteur(s):</i> | <i>Roel Reijgersberg</i>           |
| <i>Kenmerk:</i>   | <i>CO<sub>2</sub>-Reductieplan</i> |
| <i>Datum:</i>     | <i>14-02-2024</i>                  |
| <i>Versie:</i>    | <i>3.2</i>                         |

## *Handtekening*



*C.H. van Dommele*  
*Directeur*