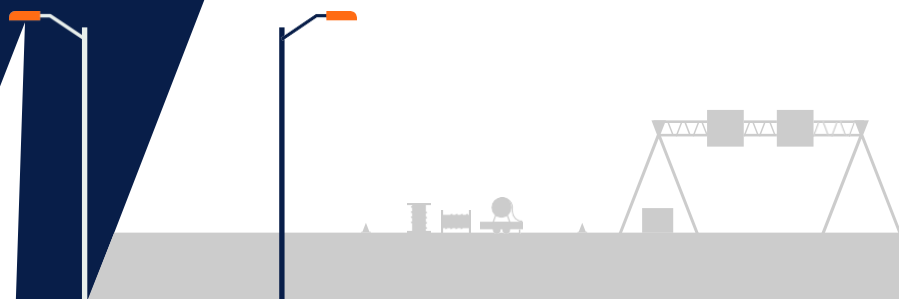




CO₂-Reductieplan 2026



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Leeswijzer	4
1.2.	Beschrijving van de organisatie	4
1.3.	Aanleiding van CO ₂ -reductie	5
1.4.	Organisatie van de CO ₂ -footprint.....	5
1.4.1.	Meting	6
1.4.2.	Monitoren en analyse.....	6
2.	Energiebeoordeling scope 1, 2 en 3	7
2.1.	Controle op inventarisatie van emissies.....	7
2.2.	Identificatie grootste verbruikers	7
2.3.	Voorgaande energiebeoordelingen.....	8
2.4.	Trends in energieverbruik en voortgang CO ₂ -reductie	9
2.5.	Verbeterpotentieel.....	9
3.	Doelstellingen	10
3.1.	Plan do check act.....	10
3.2.	Ambitiebepaling.....	11
3.3.	Reductiedoelstellingen en potentieel	11
3.3.1.	Scope 1	11
3.3.2.	Scope 2	11
3.3.3.	Scope 3	11
4.	Voortgang CO ₂ -reductie.....	12
4.1.	Scope 1.....	12
4.2.	Scope 2	12
4.3.	Scope 3.....	13
5.	Strategisch plan scope 3 projecten	13
5.1.	Kwalitatieve scope 3 analyse	13
5.2.	Kwantitatieve scope 3 analyse.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5.3.	Ketenanalyse	14
5.4.	Reductiestrategie scope 3	14
5.5.	Inventarisatie reductiestrategieën.....	14
5.5.1.	Reductie doelstelling.....	14
5.6.	Ketenpartners	14
6.	Plan van aanpak CO ₂ -Reductie Compass (2025–2030).....	15
6.1.	Actieplan.....	15
6.2.	Communicatie.....	15

6.3.	Mijlpalen en Tijdspad	16
6.4.	Monitoring en Evaluatie	16
6.5.	Risico's en Mitigatie	16
<i>Ondertekening</i>		16

1. Inleiding

In dit document worden de scope 1, 2 en 3 CO₂-reductiedoelstellingen van Compass gepresenteerd en de voortgang van de CO₂-reductie beoordeeld. Voorafgaand hieraan is de CO₂-footprint voor scope 1, 2 en 3 opgesteld conform ISO 14064-1 en het GHG-protocol.

Voor het bepalen van de CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Prestatieladder. Per hoofdstuk wordt een eis behandeld. Hieronder een leeswijzer.

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

1.2. Beschrijving van de organisatie

Oprichting en achtergrond

Compass is opgericht op 1 maart 2011, door Henri van Dommele en Wim Schoonderwoerd. Het bedrijf is gestart door middel van een management buy-out. Vanaf dag 1 werkt Compass in een raamcontract voor Rijkswaterstaat en is er een volledig team dat al jaren ervaren is met elkaar om in deze sector te werken.

Hoewel het formeel een voortzetting is uit een bestaande organisatie heeft de directie vanaf het eerste moment een geheel eigen visie en missie. Al jaren werden wij geconfronteerd met middelmaat, met het opzoeken van de grens van het toelaatbare om geld te verdienen en het eigen belang boven dat van de klant. Henri en Wim wisten 1 ding zeker, het moet en kan beter!

Missie

Wij zijn een toegewijde internationale managing contractor, gespecialiseerd in het aanbieden van geïntegreerde diensten aan onze klanten in de wereld van energie, communicatie en ITS. Ons onderscheidend vermogen en daarmee toegevoegde waarde aan projecten, zijn onze mensen, moderne management skills, sterke teamgeest en ondernemerschap.

Visie

Making the complex simple.

Producten en diensten

Ons product bestaat uit het ontwerpen, installeren en onderhouden van elektromechanische installaties in de wereld van ITS, Energie en Communicatie. Wij leveren derhalve een dienst, projectmanagement. Als onderdeel van de dienstverlening kopen en installeren wij producten die uiteenlopen van glasvezel tot en met DRIPS, wegkantstations, LED verlichting, CCTV camera's, sensoren en gebouw gebonden installaties.

Sinds 2016 zijn wij actief met de ontwikkeling van eigen, op glasvezel gebaseerde, sensoren. In 2019 sloten wij ons eerste contract waarin de klant een licentie heeft afgenomen op onze technologie.

In 2022 zijn wij gestart met het onderzoeken van een mogelijk positie van Compass in de Energietransitie. Voor het gehele jaar is hiervoor 0,5 FTE vrijgemaakt.

Vestigingen en aantal FTE

Compass bestaat uit drie vestigingen: Compass Infrastructuur Nederland (CIN) B.V. te Rotterdam, Compass Technische Installaties (CTI) B.V. te Haastrecht en Compass Infrastructure (CI UK) Ltd. te Needham Market, Engeland.

Tegen jaar einde 2025 was het aantal fte in Rotterdam 21.3 en in Haastrecht 16.5. Engeland wordt hierin niet meegenomen, omdat deze vestiging niet binnen de scope valt.

Kwaliteitssysteem

ISO 9001, ISO 14001 en ISO 45001

1.3. Aanleiding van CO₂-reductie

Naast dat RWS en RvB onze grootste opdrachtgever is, heeft Compass ook een sterke intrinsieke motivatie om het beste te doen in zorg voor haar omgeving. Zowel naar de mens, als naar milieu, als naar maatschappij.

1.4. Organisatie van de CO₂-footprint

Sinds 2014 brengt Compass haar CO₂-emissies structureel in kaart. Dit heeft geleid tot de implementatie van een CO₂-reductiesysteem binnen het kader van de CO₂-Prestatieladder. Binnen Compass zijn hiervoor verschillende verantwoordelijkheden belegd, waaronder bij de SHEQ manager, HR manager, Communicatie manager, Strategie manager, Commercieel manager en Projectmanager. De eindverantwoordelijkheid ligt bij de directie van Compass.

De SHEQ manager is verantwoordelijk voor het opstellen en uitvoeren van de jaarrapportages, het monitoren van emissiegegevens en het rapporteren hiervan aan de directie. Daarnaast draagt de SHEQ manager zorg voor de interne en externe communicatie over het CO₂-reductiesysteem, de gestelde doelstellingen en de behaalde voortgang.

De HR-manager is verantwoordelijk voor de mogelijkheden van CO₂-reductie met betrekking tot woon/werk verkeer van medewerkers, inzet van privé voertuigen voor dienstreizen, efficiënter en effectievere logistieke bewegingen op de werken en andere manieren van werken (bv overnachten in de buurt van de project locatie zoals in het geval van werken op de A73). De HR-manager is tevens verantwoordelijk voor de inkoop van personenauto's en bedrijfsauto's.

De Commercieel manager is verantwoordelijk voor de inkoop van energie, afvalverwerking en dergelijke. Tevens zorgt de Commercieel manager ervoor dat CO₂-reductie onderdeel uitmaakt van inkoopcontracten met de partners in projecten.

Communicatiemanager

De communicatiemanager is verantwoordelijk voor het tijdig, consistent en transparant communiceren naar externe stakeholders over onder andere de CO₂-reductiedoelstellingen, de voortgang en de behaalde resultaten. De communicatie wordt gestructureerd volgens de Message House-methode, waarbij kernboodschappen, ondersteunende boodschappen en onderbouwing op eenduidige wijze worden afgestemd en uitgedragen.

De Project manager is verantwoordelijk voor de optimale inzet van machines en personeel op de werken. Verder zijn zij verantwoordelijk voor het toezicht op de projectlocatie voor wat betreft het in de praktijk brengen van de maatregelen door de medewerkers.

1.4.1. Meting

Twee keer per jaar (elke 6 maanden) brengt Compass haar energieverbruik in beeld. De uitvoering van deze inventarisatie vindt plaats conform het GHG-protocol voor scope 1 en 2 en de eventuele vereisten vanuit de CO₂-Prestatieladder. Tevens wordt er beoordeeld of de organisatorische grens nog actueel is.

De SHEQ manager is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de inventarisatie. Voor de inventarisatie wordt er gebruik gemaakt van de Milieubarometer, waarin de conversiefactoren zijn opgenomen. De onderbouwing van de gegevens in de Milieubarometer wordt toegelicht in de commentaarvelden in dezelfde Milieubarometer, waar nodig wordt er verwezen naar een bijbehorend brondocumenten. Nadat de inventarisatie voor de betreffende periode heeft plaatsgevonden, voert de SHEQ manager een kwaliteitscontrole uit op de data. Hij beoordeelt of de organisatiegrenzen juist zijn, de gegevens onder de juiste scope zijn verwerkt en of de juiste conversiefactoren zijn gehanteerd. Onderstaand een overzicht van verantwoordelijke personen voor het aanleveren van informatie.

Emissiestroom	Eenheid	Bron	Verantwoordelijke	Wanneer	Bij wie aan te leveren
Gas gebouwen	M ₃	Website Energie van Ons	Maarten Heinsbroek	januari / juli	Audrey van Dijk
Elektra gebouwen	KWh	Website Energie van Ons	Maarten Heinsbroek	januari / juli	Audrey van Dijk
Brandstof wagenpark	Liter	Website Travelcard	Cynthia de Koning	januari / juli	Audrey van Dijk
Scope 3	Divers	Crediteurenlijst, afvallijst, woon-werk verkeer	Danielle den Otter-Kooiman	januari / juli	Maarten Heinsbroek / Audrey van Dijk
Projecten met gunningsvoordeel	Divers	Afvalregistraties, planning	Marike Doedens	januari / juli	Marike Doedens

1.4.2. Monitoren en analyse

1 keer per jaar wordt de voortgang van de reductiedoelstelling en de afgeleide maatregelen en het jaarplan (*One Page Strategy*; OPS) geanalyseerd. De SHEQ manager rapporteert de resultaten van deze analyse aan de directie. Deze rapportage omvat minimaal:

- ✓ Een overzicht van het energieverbruik en de CO₂-emissies per scope.
- ✓ Een vergelijking van het energieverbruik ten opzichte van het referentiejaar.
- ✓ Een analyse van opvallende toe- en afnames van het verbruik en/of CO₂-emissie.
- ✓ De voortgang van en de prognose voor het behalen van de reductiedoelstelling en eventuele aanbevelingen voor preventieve of corrigerende maatregelen.
- ✓ De status van eerdere preventieve of corrigerende maatregelen.
- ✓ Algemene ontwikkelingen.

Op basis van deze rapportage beslist de directie of bijsturing van de doelstellingen en/of aanpassing van het jaarplan noodzakelijk is

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 CO₂-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

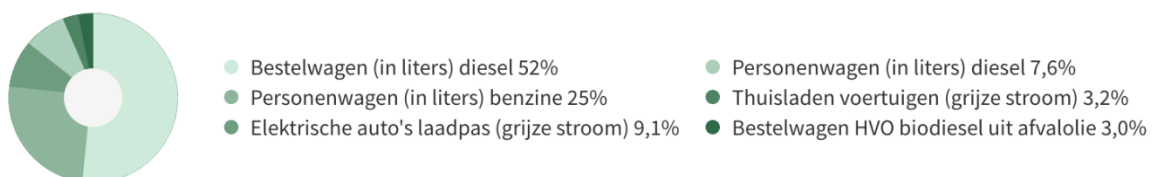
Uit de gegevens van de Milieubarometer blijkt dat het zakelijk verkeer van ons wagenpark met 70% de grootste emissiestroom betreft. Het is de emissiestroom waar op middellange termijn de meeste impact te behalen valt.

2025



Totaal verdeling CO₂ emissies

2025



Verdeling zakelijk verkeer (wagenpark)

Eind 2025 beschikt Compass over een wagenpark van 35 voertuigen. Inmiddels is hiervan bijna 55% elektrisch. De beweging om elke fossiele brandstofmotor uit te faseren wordt voortgezet. Diverse (fossiele brandstof) personenauto's zijn het afgelopen half jaar vervangen door elektrische modellen.

Ook voor 2025 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 2025 de transitie naar schonere brandstoffen. Gefaseerd zal dit jaar HVO100 verder geadopteerd worden. De ervaringen van afgelopen jaren, waarin de eerste rijder omging naar HVO100, zijn goed.

Momenteel, anno december 2025, maken vier medewerkers aantoonbaar gebruik van HVO100 wanneer dit binnen hun reguliere route beschikbaar is. Er is nog geen sprake van een volledige overstap, aangezien ook conventionele diesel wordt getankt. HVO100 kan de CO₂-uitstoot aanzienlijk reduceren ten opzichte van conventionele diesel. Bestuurders worden daarom actief gestimuleerd om zoveel mogelijk HVO100 te tanken, mits hiervoor niet hoeft te worden omgereden. Het aantal distributiepunten van HVO100 is sinds 2024 verder uitgebreid, waardoor de mogelijkheden voor het gebruik ervan toenemen. SHEQ volgt deze ontwikkelingen en stimuleert, waar de beschikbaarheid dit toelaat, ook andere medewerkers om HVO100 te gebruiken.

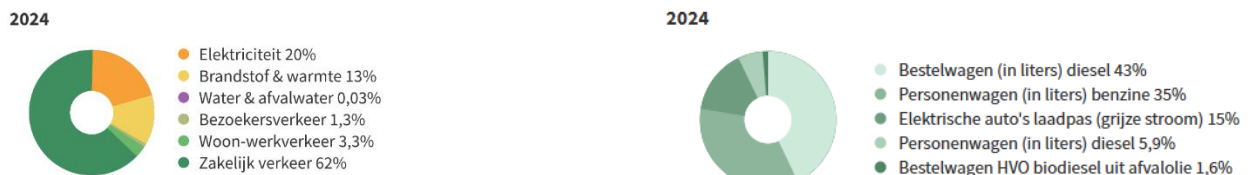
In 2025 maken we voor de panden in Haastrecht en Rotterdam gebruik van groene stroom van "Energie van Ons". Het gasverbruik voor beide locaties is door de keuze voor deze leverancier gecompenseerd.

2.3. Voorgaande energiebeoordelingen

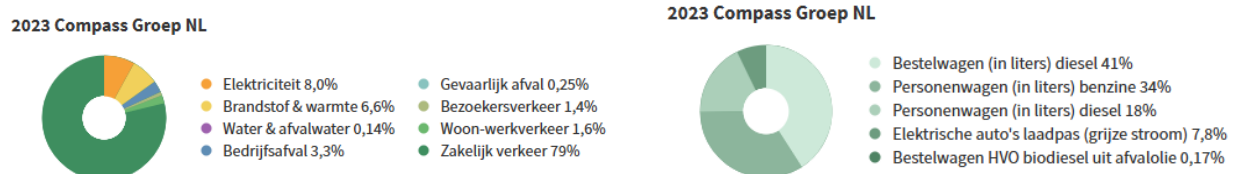
De afgelopen jaren (2019-2025) had het zakelijk verkeer (wagenpark) de grootste CO₂ uitstoot. Interessant om te constateren is de verschuiving in brandstofverbruik. Diesilverbruik, met name onder personenwagens, neemt af door de jaren heen, terwijl we het aandeel elektrisch laden en gebruik van HVO100 zien toenemen.

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

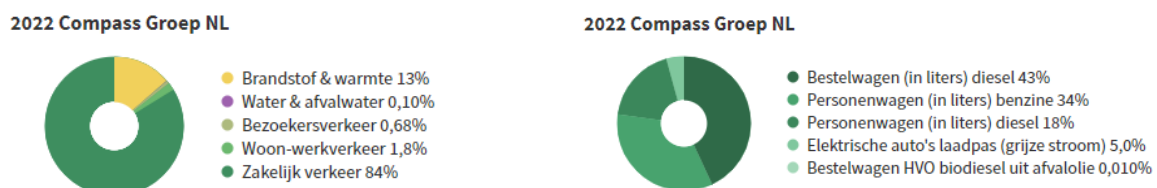
2024



2023

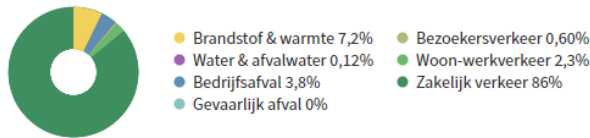


2022

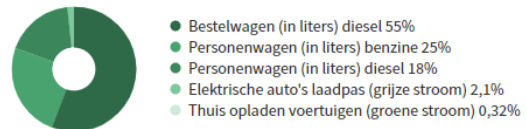


2021

2021 Compass Groep NL



2021 Compass Groep NL

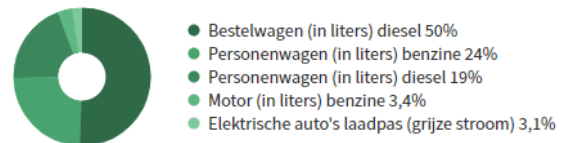


2020

2020 Compass Groep NL



2020 Compass Groep NL

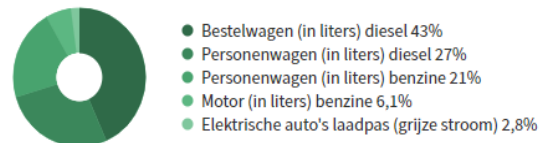


2019

2019 Compass Groep NL



2019 Compass Groep NL



Trends in energieverbruik en voortgang CO₂-reductie

De diesel bestelwagens behouden het grootste aandeel in de CO₂ uitstoot. Het tempo waarin we dit kunnen verlagen is afhankelijk van de technische mogelijkheden die in de toekomst worden aangeboden, 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 HVO100. Dit is de eenvoudigste manier om op korte en middellange termijn CO₂-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. Daarnaast is er een toename van bezoekersverkeer dankzij vergroting van onze commerciële inspanningen. Ook gaan we kijken naar de kleinere dingen binnen de scope, maar met een hoge impact. We zijn mid 2024 overgestapt van werkkleding leverancier "Good Future" die zo veel mogelijk duurzame werkkleding verkoopt, door hier in te kopen verkleinen we onze footprint vergeleken met een "standaard" leverancier.

2.4. Verbeterpotentieel

We houden 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 HVO100.
- ✓ Inzichtelijk maken van de onze Co₂ footprint bij "Good Future".
- ✓ Verbeteren datastroom waardoor voor iedereen tastbaar wordt gemaakt (PDCA).

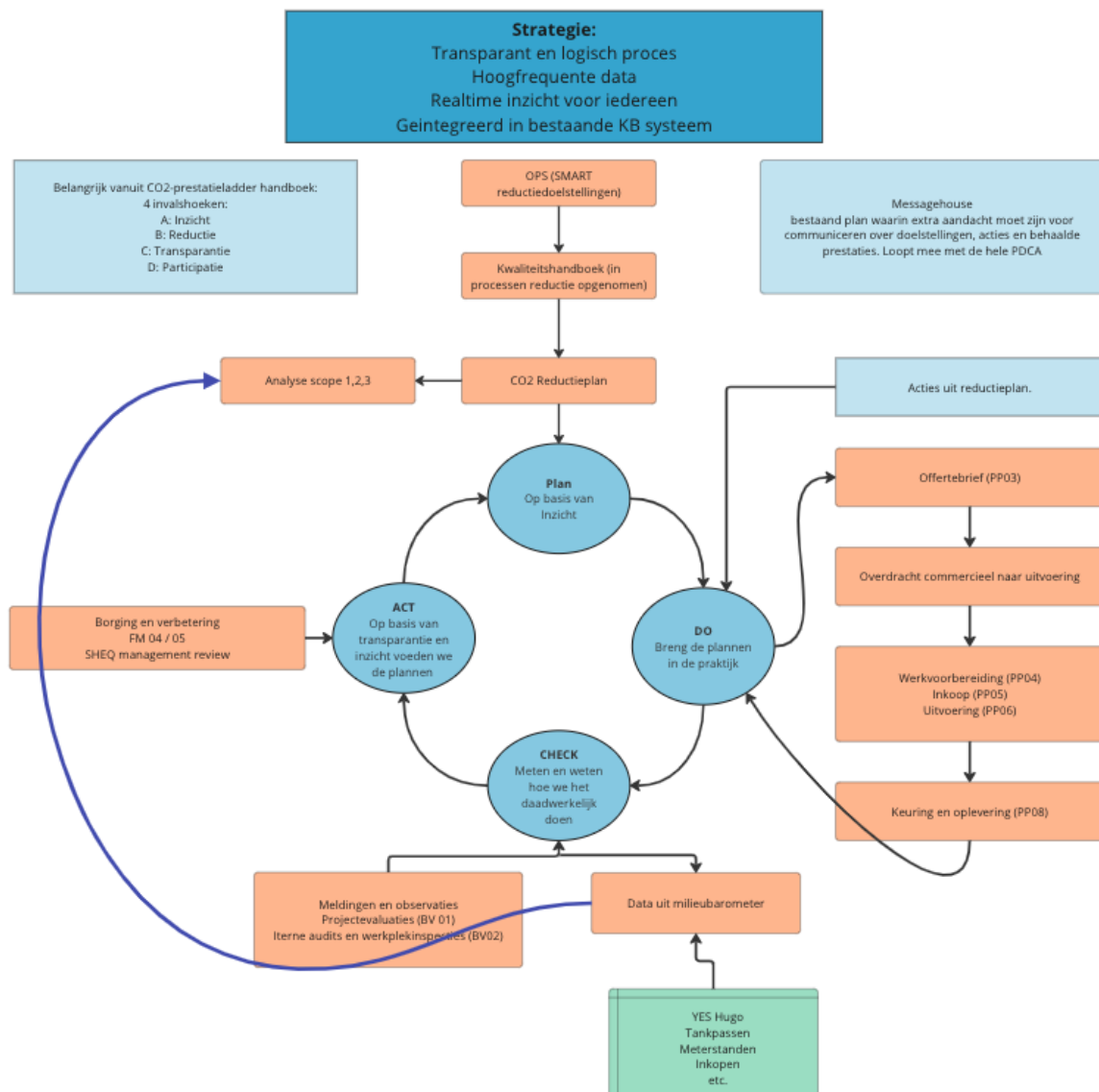
3. Doelstellingen

Aan de hand van voorgaande hoofdstukken en door optimaal functioneren van de PDCA cyclus (paragraaf 3.1) wordt bepaald of de reeds opgestelde doelstellingen nog actueel zijn, of dat deze mogelijk aangepast (aangescherpt of juist afgezwakt) moeten worden, om ambitieus én realiseerbaar te blijven. Dit wordt in de volgende alinea's verder beschreven. Aanpassingen aan de doelstellingen worden ook besproken in het managementoverleg en de jaarlijkse OPS review.

3.1. Plan do check act

De doelstellingen zijn, naar aanleiding van de audit in mei 2025, in lijn gebracht met de rijksbrede doelstelling om in 2030 55% minder CO₂ uit te stoten ten opzichte van 2019. Hiermee sluiten onze ambities beter aan bij die van onze belangrijkste opdrachtgevers, het Klimaatakkoord van Parijs en de relevante Sustainable Development Goals (SDG's).

Tot op heden ontbrak het aan voldoende sturing op deze doelstellingen, voornamelijk door een gebrek aan actuele data en het onvoldoende structureel doorlopen van de PDCA-cyclus. In figuur 3.1 wordt weergegeven hoe wij dit proces voortaan gaan inrichten.



3.2. Ambitiebepaling

In 2025 staan er 7 maatregelen in de SKAO lijst, namelijk:

Categorie A: 4

Categorie B: 3

Categorie C: -

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 HVO100, etc.).

3.3. Reductiedoelstellingen en potentieel

Hierna volgen de reductiedoelstellingen voor scope 1, 2 en 3 van het referentiejaar 2019 tot 2030.

3.3.1. Scope 1

In april 2025 zijn de doelstelling aangescherpt en in lijn gebracht met de Rijksdoelstellingen. Concreet is ons doel om in 2030 55 % CO₂ reductie te hebben bereikt, in 2050 zijn wij neutraal.

Reductie potentieel

Om deze doelstellingen te kunnen bereiken is er gekeken naar duurzame en CO₂-vriendelijke brandstof alternatieven voor het wagenpark. Wij denken hierbij aan de volgende alternatieven:

- Gebruik HVO100 voor onze diesel personen- en bestelauto's;
- Elektrisch rijden in de uitvoering;
- Waterstof of elektrisch in plaats van aardgas voor verwarming pand.

Grootste reductiepotentieel zit in het vergroenen van gereden bestelauto's kilometers. Op de korte termijn kan dit met HVO100 ingevuld worden indien HVO100 in de omgeving getankt kan worden en een steeds groter wordend deel van ons wagenpark hiervoor geschikt is. De eerste ervaringen met HVO100 zijn succesvol gebleken. Gezien de bestuurder dichtbij een HVO100 station woont, hoeft hij daarom weinig inefficiënte 'omrij-kilometers' te maken. In januari 2024 is er nog een medewerker 'overgegaan'. Voor 2025 onderzoeken we hoe we het gebruik van HVO100 verder kunnen uitbreiden naar overige bestuurders, zonder daarbij aan efficiëntie in onze logistieke bewegingen in te boeten. Verwachting is daarom dat het verbruik van HVO100 in de loop van 2025 toeneemt, en tegelijkertijd het verbruik van conventionele diesel daalt.

3.3.2. Scope 2

Door het toenemend gebruik van elektrische vervoersmiddelen die in de openbare ruimte geladen worden, is de CO₂ uitstoot van deze scope toegenomen. Deze scope wordt namelijk alleen hierdoor veroorzaakt. Gezien de elektrificatie van ons wagenpark (van 40% 2024 naar bijna 55% in 2025) zal deze CO₂ uitstoot door grijs laden ook de komende jaren blijven groeien, echt is het minder dan met reguleren brandstofauto's.

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.

3.3.3. Scope 3

De doelstelling is om richting 2030 de CO₂-uitstoot binnen scope 3 steeds inzichtelijker te maken. In eerste instantie kan dit leiden tot een toename van de gerapporteerde uitstoot, doordat meer

bronnen worden geïdentificeerd en meegenomen. Dit verbeterde inzicht vormt echter de basis voor gerichte reductiemaatregelen in een latere fase.

Het bezoekersverkeer blijft daarbij een onzekere factor, aangezien dit moeilijk te voorspellen is. Naarmate Compass meer projecten verwerft, neemt over het algemeen ook het aantal bezoekers aan de kantoren toe, wat invloed heeft op de totale uitstoot binnen scope 3.

Daarnaast wordt ingezet op het inzichtelijk maken van producten en diensten met een relatief klein verbruik, zodat ook deze componenten in de toekomst beter gemonitord en waar mogelijk gereduceerd kunnen worden.

Reductie potentieel

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

Reductie van Producten en diensten onderzoek waar verbeter potentieel zit o.a. werkkleding.

4. Voortgang CO₂-reductie

Hierna volgt per scope de voortgang van de reductiedoelstellingen van het referentiejaar 2019 tot 2030.

4.1. Scope 1

Scope 1	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gasverbruik	14,3	12	9,11	10	14	19,8	20,5
Brandstofverbruik bestelwagens (diesel)	72,3	69,7	66,8	49	46,7	39,9	40,5
Brandstofverbruik personenwagens (benzine)	35,8	37,9	47,9	39,5	38,6	32,5	19,8
Brandstofverbruik personenwagens (diesel)	44,9	26,9	23,5	21	20,2	5,48	5,97
Brandstofverbruik HVO	-	-	-	-	0,2	1,46	2,31
Totale CO ₂ uitstoot scope 1 in tonnen	167	142	143	119	120	99,1	89
Reductie t.o.v. voorgaand jaar (doelstelling 5%)		-14,97%	+0,7%	-16,78%	+0,84%	-17,3%	-9,34%

4.2. Scope 2

Scope 2	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingekochte elektriciteit	36,9	23,2	25,4	18,5	19,6	30,4	29,4
Waarvan groene stroom uit zonne-energie	-	-	-	-	-	-15,2	-29,4
Elektrisch laden grijze stroom	4,71	4,27	4,71	5,68	8,97	13,6	7,13
Thuisladen voertuigen (grijze stroom)	-	-	-	-	-	-	2,46
Totale CO ₂ uitstoot scope 2 in tonnen	41,6	27,4	30,1	24,2	28,6	28,8	9,60
Reductie t.o.v. voorgaand jaar (doelstelling 5%)		-34,1%	+9,9%	-19,6	+18,18	+0,70	-66,7

De aanzienlijke daling van 2024 naar 2025 is voornamelijk het gevolg van de inkoop van groene stroom uit zonne-energie voor beide vestigingen. Sinds 18 juni 2024 zijn wij overgestapt van een energiecontract bij Green Choice naar Energie van Ons. Energie van Ons levert groene stroom uit zonne-energie. In 2025 wordt hierdoor de uitstoot van de ingekochte elektriciteit volledig gecompenseerd, wat een belangrijke verklaring vormt voor de daling van de totale Scope 2-uitstoot.

Scope 3

Scope 3	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Drinkwater	0,07	0,2	0,18	0,14	0,13	0,1	0,05
Bezoekersverkeer met auto	8,19	3,90	1,03	0,93	2,29	2,5	0,96
Woon-werkverkeer (personenwagens)	7,94	5,59	3,94	2,49	2,49	2,5	11,0
Uitbesteed wegtransport	0,649	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale CO ₂ uitstoot scope 3 in tonnen	16,9	9,69	5,15	3,56	4,89	5,1	12,00
Reductie t.o.v. voorgaand jaar (doelstelling 5%)		-42,7%	-46,9%	-30,9 %	+37,3%	+4,3%	+135,3

De voortgang CO₂-reductie op scope 3 zal eerst afnemen, het inzichtelijk maken van wat er nog meer onder de scope valt zal ervoor zorgen dat de Co₂ totalen toenemen, dit is nodig om te kijken waar reductie mogelijk is.

5. Strategisch plan scope 3 projecten

Compass vindt het belangrijk om inzicht te hebben in haar belangrijkste scope 3 emissies die voortkomen uit de projecten. Om deze emissies inzichtelijk te maken, is zowel een kwalitatieve als kwantitatieve dominantieanalyse uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het document '*Scope3_CO2_dominantie analyse final*'. 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.

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

5.1. 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

Aan de hand van de 15 GHG-genererende categorieën voor scope 3 is een kwantitatieve analyse opgesteld, zie het document: '*Scope3_CO2_dominantie analyse final*'.

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 sterk wisselend werkaanbod is dit daarom niet uit te voeren.

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 HVO100 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.

5.2. Ketenganalyse

Compass kiest conform de voorschriften van de CO₂-Prestatieladder 3.1 uit de top twee van de kwalitatieve scope 3 analyse een emissiebron om een ketenganalyse over op te stellen. Deze ketenganalyse is voor het bepalen van de reductiedoelstelling leidend. De top twee betreft:

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

De analyse dient actueel, toekomstbestendig en innovatief te zijn. Met de Sensoriek en het kraanbaan monitoring zet Compass in op het faciliteren van datagedreven asset management. In opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam is in 2025 een project gestart gericht op het meten van de krachten die via wielen op de rails worden overgebracht. Het doel van dit project is om beter inzicht te krijgen in de belasting van de rails, zodat de levensduur ervan kan worden verlengd en onderhoud efficiënter kan worden gepland.

Het project wordt voortgezet in 2026/2027 waarbij de verzamelde meetgegevens verder worden geanalyseerd en toegepast om het onderhoudsbeleid en de operationele betrouwbaarheid te optimaliseren. Echt kan deze ketenganalyse nog niet worden gepubliceerd ivm n.d.a.

5.3. 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. Onder invalshoek C 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 ketenganalyse.

5.4. 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 HVO100.
- ✓ 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 van de duurzaamheidsboom helpt hierin.

5.4.1. Reductie doelstelling

Als onderdeel van de ketenganalyse 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 Ketenganalyse leveranciers, deze wordt voor handboek 4.0 gemaakt. Het document: 'Scope3_CO₂_dominantie analyse final' word gebruikt om de top 20% ketenpartners te identificeren en als eerst te reduceren.

5.5. Ketenpartners

De belangrijkste ketenpartners van Compass die betrokken zijn bij het realiseren van de keten voor kraanbaan monitoring worden geïdentificeerd en toegelicht in de Ketenganalyse.

Deze ketenpartners worden benaderd om informatie met betrekking tot CO₂-reductie in de keten of het bedrijf aan te leveren, om zo een totaalbeeld te krijgen van CO₂ Reductiemogelijkheden in de gehele keten.

6. Plan van aanpak CO₂-Reductie Compass (2025–2030)

Doelstelling van dit plan

Het doel is het realiseren van een CO₂-reductie van 55 % in scope 1, 2 & 3 emissies in 2030 t.o.v. het referentiejaar 2019, conform de aangescherpte Rijksbrede doelstellingen. Scope 3 wordt gemonitord, met focus op projecten en bewustwording.

6.1. Actieplan

Maatregel	Scope	Houder	Streefjaar	Meetmethode
Planning vervanging wagenpark	1	CDK	2025	Afname brandstofverbruik, Milieu barometer
Bewustzijn krijgt aantoonbaar aandacht bij functioneringsgesprekken bij minimaal 20% van projectleiders	1,2,3	CDK	2025	Opgenomen in HR proces
Kennis en houding medewerkers m.b.t. CO ₂ -reductie in projecten (niv. A)	1,2,3	CDK	2026	5-25% ontwerpers(engineers) heeft cursus gehad waarin aantoonbaar aandacht voor belang, materialiteit en ontwerpmethoden CO ₂ -reductie is besteed.
Inkoop groene stroom en/of Nederlandse Garantie Van Oorsprong	1	MHE	2025	Contract met certificaat
Aanpak papierloos werken	3	RVA	2026	Kilo's ingekocht papier en aantal toners
Inrichten "emissie dashboard" t.b.v. PDCA	1,2,3	MHE	2026	Ingericht en live gevoed dashboard op MS Power BI.
Grip op functioneren PDCA	1,2,3	MHE	2026	Aantoonbaar meermaals doorlopen PDCA.
Backwards planning om te komen tot emissieloos in 2050	1,2,3	RVA	2026	Feitelijk inzicht in wat er nodig is om in 2050 werkelijk emissieloos te zijn en welke voorbereidende acties op korte-, en middellange termijn nodig zijn.
Optimaliseren elektraverbruik panden	2	RVA	2025	Profiel van kwartierverbruik in Excel, plan van aanpak om eigen opwek (aantoonbaar) maximaal te benutten.
Energieprestatie panden verbeteren	2	RVA	2028	Energie label A voor elk pand
CO ₂ -gerelateerd onderzoek en innovatie (niv c)	3	RVA	2027	Meer dan 20% van onderzoek en innovatiebudget wordt besteed aan onderwerpen die (mede) CO ₂ kunnen besparen.

6.2. Communicatie

Compass wil één van de koplopers zijn in deze nieuwe economie en tegelijkertijd voelen we ons verantwoordelijk voor de generaties na ons. Binnen de bedrijfsvoering, in projecten én in de keten is veel winst te behalen in energiebesparing, het efficiënt gebruik van materialen en duurzame energie. Met de CO₂-Prestatieladder werken we aan (het versnellen van) de reductie van CO₂.

Met deze boodschap is de communicatie rondom duurzaamheid in het algemeen (en de CO₂ Prestatieladder in het bijzonder) ingericht.

Doelstellingen communicatie CO₂ Prestatieladder

Intern, medewerkers inspireren, informeren en motiveren over:

- De CO₂-footprint, de CO₂-reductiedoelstellingen en de maatregelen voor CO₂-uitstoot reductie.
- De individuele bijdrage die ze kunnen leveren aan de reductie van CO₂-uitstoot en uitnodigen om mee te denken over maatregelen.

Extern, belanghebbende informeren en meedenken/doen vragen over:

Onze CO₂-footprint, CO₂- reductiedoelstellingen en maatregelen voor CO₂-uitstoot reductie.

- Onze vorderingen op het gebied van CO₂-uitstoot.
- De bijdrage die belanghebbenden kunnen leveren aan de reductie van CO₂-uitstoot.

Verdere communicatie is geborgd intern door Viva Engage, werkoverleggen en jaargesprek medewerkers en extern via de SKAO website en onze eigen Compass website.

6.3. Mijlpalen en Tijdspad

Jaar	Belangrijke mijlpalen
2026	Dashboard operationeel, vergroening wagenpark versneld, PDCA ingericht.
2026	Aanzienlijke reductie dieselgebruik, eerste projectscope-3 analyses gedeeld.
2027	Evaluatie halverwege: 30–40% reductie behaald, nieuw bijsturingsmoment
2028	Energielabel A gehaald voor Haastrecht, Rotterdam is een monumentaal pand.
2029	Vorbereiding op emissieloos 2050 in volle gang
2030	Realisatie 55 % CO ₂ -reductie t.o.v. 2019 (scope 1, & 3)
2026	Dashboard operationeel, vergroening wagenpark versneld, PDCA ingericht.

6.4. Monitoring en Evaluatie

- Frequentie: Halfjaarlijks via het emissie-dashboard
- Beoordeling: Jaarlijkse evaluatie in OPS-review en managementoverleg
- Aanpassing: Doelstellingen worden zo nodig aangepast op basis van data en technologische ontwikkelingen

6.5. Risico's en Mitigatie

Risico	Gevolg	Mitigerende maatregel
Beperkte HVO100-beschikbaarheid	Vertraging in dieselverving	Actieve monitoring SHEQ, keuzes bij voertuigvervanging
Beperkte laadinfrastructuur	Vertraging elektrificatie	Investeren in eigen laadoplossingen met GvO
Geen grip op scope 3 groei (projectbezoek)	Onvoorziene stijging CO ₂	Verfijnde monitoring per project, gesprek met opdrachtgevers
Vergroting binnen de scope 3	Onvoorziene stijging CO ₂	Geen, reductie op nieuwe topic mogelijk, door continu verbeteren
Beperkte HVO100-beschikbaarheid	Vertraging in dieselverving	Actieve monitoring SHEQ, keuzes bij voertuigvervanging
Beperkte laadinfrastructuur	Vertraging elektrificatie	Investeren in eigen laadoplossingen met GvO

Ondertekening

Auteur(s):

Maarten Heinsbroek, Audrey van Dijk

Kenmerk:

CO₂-Reductieplan

Datum:

01-05-2026

Versie: 2026

Handtekening

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a series of loops and a long, sweeping horizontal stroke.

C.H. van Dommele
Directeur