



Plan van Aanpak – CO₂- Prestatieladder Trede 1 2025

Organisatie: Euronet Infratechniek
Contactpersoon: H. Tetik
Publicatiedatum: 27-1-2026
Versie: 3.0

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Energiebalans en beoordeling	3
2.1	Energiebalans	3
2.1.1	Flexibiliteit energiesysteem.....	3
2.1.2	Overige beïnvloedbare emissies.....	4
2.2	Energiebeoordeling	5
2.2.1	Identificatie van grootste gebruikers	6
2.2.2	Identificatie van het wagenpark.....	7
2.2.3	Beperkingen en onzekerheden met betrekking tot de CO ₂ -voetafdruk.....	8
2.3	Trends in energieverbruik	9
2.4	Conclusies en aanbevelingen.....	11
3	Doelstellingen	12
3.1	Reductiedoelstellingen.....	12
3.1.1	Reductiedoelstellingen in CO ₂	12
3.1.2	Reductiedoelstellingen in GJ.	13
3.2	Ambitiebepaling.....	13
4	Maatregelen.....	15
5	Planning, risico's en kansen.....	17
5.1	Planning	17
5.2	Risico's en kansen.....	17
6	Voortgang	18
7	Handtekening en goedkeuring	18

1 Inleiding

Dit document beschrijft het plan van aanpak van Euronet Infratechniek voor het realiseren van CO₂-reductie in het kader van de CO₂-Prestatieladder Trede 1. Het plan bevat doelstellingen voor de korte termijn, concrete maatregelen en acties, en een planning voor uitvoering en monitoring met als basisjaar 2024. Het plan is opgesteld conform de eisen van Handboek 4.0 van de CO₂-Prestatieladder.

2 Energiebalans en beoordeling

2.1 Energiebalans

De organisatie voert periodiek een CO₂-emissie-inventarisatie uit volgens het datakwaliteitsmanagementplan. Deze inventarisatie geeft inzicht in het totale energieverbruik en de bijbehorende CO₂-emissies van de gehele organisatie. Conform het nieuwe handboek wordt in de energiebeoordeling niet alleen gekeken naar de CO₂-uitstoot, maar ook naar het energieverbruik in gigajoule (GJ) (zie paragraaf 2.2 Energiebeoordeling). In 2024 bedroeg de totale uitstoot 646 ton CO₂, waarvan 632 ton in scope 1 en 14 ton in scope 2 (zie eveneens paragraaf 2.2).

2.1.1 Flexibiliteit energiesysteem

In het kader van de energietransitie wordt van organisaties verwacht dat zij niet alleen energie besparen en verduurzamen, maar ook bijdragen aan een flexibeler energiesysteem. Dit betekent dat de organisatie onderzoekt op welke manier zij tijdelijk het elektriciteitsverbruik of de elektriciteitsproductie kan aanpassen aan de beschikbaarheid van duurzame energie.

De organisatie heeft een analyse uitgevoerd van haar (potentiële) rol op dit gebied, zoals vereist in eis 1.A.1 van het Handboek CO₂-Prestatieladder. Daarbij is gekeken naar:

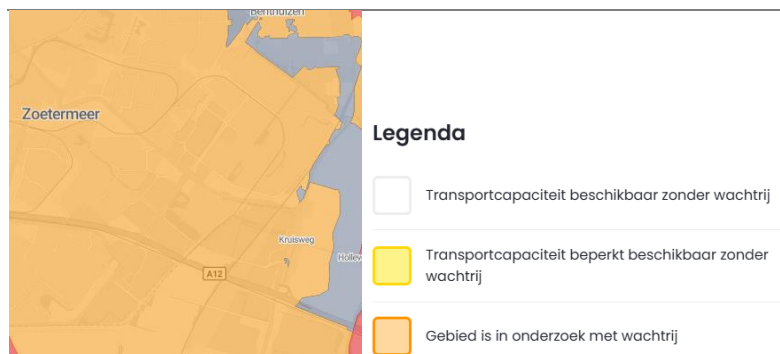
- De ligging van vestigingen in regio's met een verhoogde kans op netcongestie;
- Mogelijkheden om de elektriciteitsafname of -productie tijdelijk te verhogen of verlagen;
- De inzet van tijdelijke energieopslag, zoals batterijen;
- De mogelijkheid om hernieuwbare elektriciteit tijdsgebonden (bijv. via kwartiercertificaten) af te nemen op momenten dat er overschotten zijn.

Deze analyse vormt de basis voor het identificeren van maatregelen waarmee de organisatie actief kan bijdragen aan een stabiel en toekomstbestendig energiesysteem.

Deze analyse is uitgevoerd voor de hoofdlocatie, omdat hier de grootste verduurzamingskansen liggen. De overige locaties zijn tijdelijke huurpanden met korte huurtermijnen, waardoor ingrijpende duurzaamheidsinvesteringen daar niet haalbaar zijn. Wel wordt bij de selectie van deze panden minimaal energielabel C gehanteerd en wordt er voor deze locaties groene energie afgenomen.

Analyse van de hoofdvestiging

Vestiging	Netbeheerder	Congestiegebied?	Bronnen
Zoetermeer	Stedin	Gebied is in onderzoek met wachtrij	DataPortal



Uit de congestiekaart van Partners in Energie blijkt dat het nog niet duidelijk is of de locatie van Euronet Infratechniek binnen een congestiegebied valt, aangezien het gebied nog in onderzoek is.

Hoewel er momenteel geen directe belemmeringen of verplichtingen zijn vanuit netcongestie, zijn vragen over flexibiliteit en energiemangement wél relevant gezien de geplande maatregelen (zie hoofdstuk 4), zoals de elektrificatie van het wagenpark en de installatie van zonnepanelen. Hierbij kan worden gedacht aan mogelijkheden als laden op momenten van zonnestroomproductie of het tijdelijk opslaan van overtollige energie in batterijen voor later gebruik.

Voor de huidige situatie zijn er echter geen flexibiliteitsmaatregelen vereist. De onderstaande analyse is opgesteld op basis van de huidige netstatus en wordt herzien zodra de plannen voor zonne-energie en elektrificatie verder zijn uitgewerkt.

Analyse van flexibiliteitsopties

Maatregel (volgens handboek)	Toepasbaar?	Beschrijving/toelichting
a. Verlaging/verhoging elektriciteitsafname	Nee	Locatie valt buiten congestiegebieden: geen noodzaak voor flexibiliteitsmaatregel.
b. Verlaging/verhoging elektriciteitsproductie	Nee	Idem; geen impact op congestiebeheer.
c. Tijdelijke opslag	Nee	Niet vereist of zinvol binnen huidige netcontext.
d. Gebruik van tijdsgebonden hernieuwbare energie	Nee	Geen directe bijdrage nodig aan netflexibiliteit.

2.1.2 Overige beïnvloedbare emissies

Conform Handboek 4.0 zijn de overige beïnvloedbare emissies (OBE) systematisch beoordeeld aan de hand van de door de CO₂-Prestatieladder beschikbaar gestelde OBE-vragenlijst. Daarbij zijn alle relevante emissie categorieën, waaronder niet-CO₂-broeikasgassen zoals methaan (CH₄) en lachgas (N₂O), expliciet meegenomen in de kwalitatieve analyse.

Voor de activiteiten van Euronet Infratechniek is vastgesteld dat deze gasen geen materieel significante bijdrage leveren ten opzichte van de totale Scope 1- en Scope 2-emissies.

Op basis van deze beoordeling worden overige beïnvloedbare emissies niet afzonderlijk kwantitatief opgenomen in de CO₂-inventarisatie.

2.2 Energiebeoordeling

Deze energiebeoordeling is onderdeel van de implementatie van de CO₂-Prestatieladder en richt zich op het huidige energieverbruik van Euronet Infratechniek. Omdat dit de eerste beoordelingsronde is, zijn er nog geen historische gegevens van eerdere jaren beschikbaar.

In de overgang naar Handboek 4.0 wordt het energieverbruik zowel weergegeven in CO₂-uitstoot (kg CO₂) als in energieverbruik (GJ). Conform de nieuwe eisen ligt de nadruk op het rapporteren in gigajoule (GJ), zodat het daadwerkelijke energieverbruik centraal staat, los van wisselende emissiefactoren.

Conform Handboek 4.0 wordt binnen scope 2 onderscheid gemaakt tussen market-based en location-based elektriciteitsverbruik. Market-based elektriciteit betreft elektriciteit waarvan de herkomst aantoonbaar is vastgesteld, zoals groene stroom op basis van garanties van oorsprong. Location-based elektriciteitsverbruik wordt berekend op basis van de landelijke elektriciteitsmix (gridmix), wanneer geen specifieke herkomst van de elektriciteit kan worden aangetoond. Dit onderscheid is toegepast bij het opstellen van de CO₂-footprint en vormt de basis voor de verdere energiebeoordeling.

Door het energieverbruik per energiedrager inzichtelijk te maken, ontstaat een duidelijk beeld van de belangrijkste energieverbruikers binnen de organisatie. Dit biedt aanknopingspunten voor gerichte besparingsmaatregelen en sluit aan bij de benadering van energie-efficiëntie zoals toegepast binnen ISO 50001.

2.2.1 Identificatie van grootste gebruikers

In onderstaand figuur is het inzicht van de **CO₂-uitstoot** van Euronet Infratechniek in kaart gebracht.

SELECTIETOOL M1. OVERZICHT CO₂-EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE

VARIABLE	KEUZE
Jaar	2024
Type footprint	Heel jaar

TABEL M1. OVERZICHT CO₂-EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE

2024 Heel jaar

TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 1	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO ₂ per eenheid)	UITSTOOT (ton CO ₂)	Totaal % van de totale uitstoot
Aardgasverbruik	12.304	m ³	2.134	26,3	4,1%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	78.875	liter	3.256	256,8	39,8%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	68.255	liter	3.256	222,2	34,4%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	44.858	liter	2.821	126,5	19,6%
Totaal scope 1				631,9	

Market based

TYPE EMISSIESTROOM SCOPE 2	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO ₂ per eenheid)	UITSTOOT (ton CO ₂)	Totaal % van de totale uitstoot
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom (panden)	25.738	kWh	536	13,8	2,1%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom (panden)	82.229	kWh	0	-	
Elektriciteitsverbruik - wagens (groen)	11.090	kWh	0	-	
Totaal scope 2				14	

TOTALE EMISSIONS SCOPE 1 EN 2

646

Location based

TYPE EMISSIESTROOM	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (g CO ₂ per eenheid)	UITSTOOT (ton CO ₂)
Elektriciteitsverbruik - wagens (gridmix)	14.647	kWh	328	4,8
Totaal				5

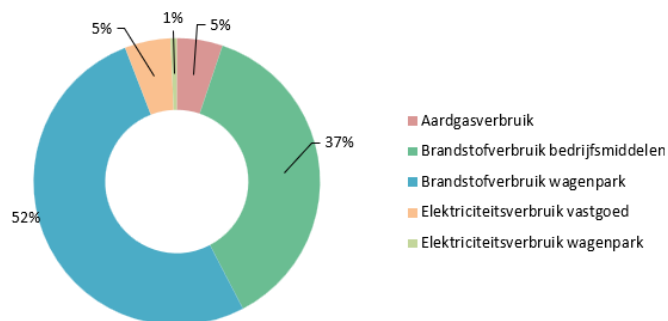
In onderstaand figuur is het inzicht van de **GJ-uitstoot** van Euronet Infratechniek opgenomen.

TABEL E1. OVERZICHT ENERGIEVERBRUIK, GEHELE ORGANISATIE

ENERGIEDRAGER	AANTAL	EENHEID	CONVERSIEFACTOR (GJ per eenheid)	VERBRUIK (GJ)	
Aardgasverbruik	12.304	m3	0,03165	389,4	5%
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel	78.875	liter	0,03545	2.796,0	37%
Brandstofverbruik wagenpark - diesel	68.255	liter	0,03545	2.419,5	32%
Brandstofverbruik wagenpark - benzine	44.858	liter	0,03292	1.476,5	20%
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom (panden)	25.738	kWh	0,00360	92,7	1%
Elektriciteitsverbruik - groene stroom (panden)	82.229	kWh	0,00360	296,0	4%
Elektriciteitsverbruik - wagens (gridmix)	14.647	kWh	0,00360	52,7	1%
Elektriciteitsverbruik - wagens (groen)	11.090	kWh	0,00360	39,9	1%
TOTAAL ENERGIEVERBRUIK				7.562,8	100%

Het grootste deel van de energie gerelateerde uitstoot binnen de organisatie is toe te schrijven aan het gebruik van fossiele brandstoffen. Maar liefst 52% van het totale energieverbruik komt voort uit het wagenpark, dat voornamelijk rijdt op diesel en benzine. Daarnaast is nog eens 39% van het energieverbruik afkomstig van andere toepassingen waarbij diesel en benzine worden gebruikt. Samen betekent dit dat 89% van het totale energieverbruik van de organisatie brandstof gerelateerd is.

Figuur E1. Energieverbruik



2.2.2 Identificatie van het wagenpark

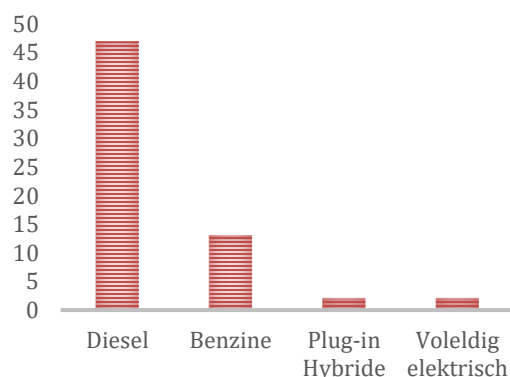
De samenstelling van het huidige wagenpark is als volgt:

- 47 voertuigen op diesel
- 13 voertuigen op benzine
- 2 plug-in hybride voertuigen
- 2 volledig elektrische voertuigen

2.2.2.1 Inzicht in materiaal

Het materiaal is inzichtelijk gebracht buiten dit plan van aanpak om, dit document is terug te vinden als: 'Apparatuurinventaris werknemers Euronet' en de Safety Culture App.

IDENTIFICATIE VAN HET WAGENPARK



2.2.3 Beperkingen en onzekerheden met betrekking tot de CO₂-voetafdruk

Bij het opstellen van de CO₂-footprint streeft de organisatie naar een zo volledig, accuraat en actueel mogelijk overzicht van haar energieverbruik en gerelateerde emissies. Desondanks zijn er enkele uitsluitingen, beperkingen en onzekerheden waarmee rekening wordt gehouden.

Uitsluitingen

Oliën

Het gebruik van smeer-, motor- en hydrauliekolie tijdens onderhoud is geïnventariseerd maar niet opgenomen in de CO₂-footprint. Deze oliën worden ingezet als hulpmiddel en niet als energiedrager. Conform het Handboek CO₂-Prestatieladder 4.0 (trede 1) is het toegestaan dit gebruik buiten beschouwing te laten. Daarnaast is het effect op de totale footprint van 2024 beperkt (<0,2%) en daarmee niet-materieel.

AdBlue

Het gebruik van AdBlue is geïnventariseerd (689,74 liter), maar niet opgenomen in de CO₂-footprint. AdBlue is een additief en geen brandstof of energiedrager. Het wordt niet verbrand en veroorzaakt geen directe CO₂-emissies binnen scope 1 of 2. Daarnaast leidt het niet meenemen van AdBlue tot een verwaarloosbare afwijking (<0,2%) van de totale emissies en wordt dit als niet-materieel beschouwd.

F-Gassen

F-gassen zijn geïnventariseerd, maar omdat er in 2024 geen airco's of koelinstallaties aanwezig waren binnen onze locaties, komen deze emissies niet voor en worden ze daarom niet meegenomen in de CO₂-footprint

Huidige onzekerheden:

Datastroom	Onzekerheid	Oorzaak	Huidige impact
Brandstof verbruik	Geen 100% scheiding transport vs. materieelgebruik	Tankpassen worden per project uitgegeven zonder gebruikscategorie	Bemoeilijkt reductiesturing per activiteit
Brandstof verbruik	Verbruik niet direct herleidbaar naar liters	Facturen bevatten alleen eurobedragen; geen detailoverzichten	Verbruik geschat op basis van maandgemiddelde literprijzen; hogere onzekerheidsmarge in Scope 1
Grootboek	Geen fysieke data; geen brandstoftype	Financiële boekingen zonder liters; geen onderscheid diesel/benzine; incl. ZZP-declaraties	Niet geschikt voor Scope 1; risico op dubbeltelling en buiten-scope gebruik
Elektriciteits- en aardgas verbruik	Beperkte nauwkeurigheid verbruiksdata	Verschillende factuurformaten tussen leveranciers	Verminderde nauwkeurigheid energief footprint, door extrapolatie.

Onzekerheidsanalyse:

Datastroom	Impact t.o.v. totale datastroom	Datastroom/bron
Brandstofverbruik - scheiding	Hoog ($\pm 40\%$ van Scope 1)	Brandstofverbruik diesel/benzine
Brandstofverbruik – Robroch	Middel ($\pm 4\%$ van Scope 1)	Brandstofverbruik diesel/benzine
Grootboek	Laag ($\pm 4\%$ van Scope 1)	11-Euronet_Infra_Techniek_B.V.-27-05-2025-FinTransactions
Elektriciteitsverbruik	Midden (minder dan 19% van de panden)	Energiemaatschappij facturen

2.3 Trends in energieverbruik

Aangezien 2024 het eerste implementatiejaar is van het energiemanagementsysteem, fungeert dit jaar tevens als de nulmeting en zal het daarmee als referentiejaar dienen voor toekomstige trendanalyses. Er is op dit moment nog geen voorgaand jaar beschikbaar binnen de scope van de CO₂-Prestatieladder, waarmee een directe vergelijking mogelijk is.

Wel kan op basis van de voorlopige energiebeoordeling worden vastgesteld dat het merendeel van het energieverbruik afkomstig is van brandstofverbruik. Deze inzichten vormen de basis voor het identificeren van significante energieaspecten en reductiekansen.

De volgende tabellen en grafieken zullen met aankomende jaren en data worden aangevuld.

Voortgang jaarlijkse CO₂- emissies van de gehele organisatie

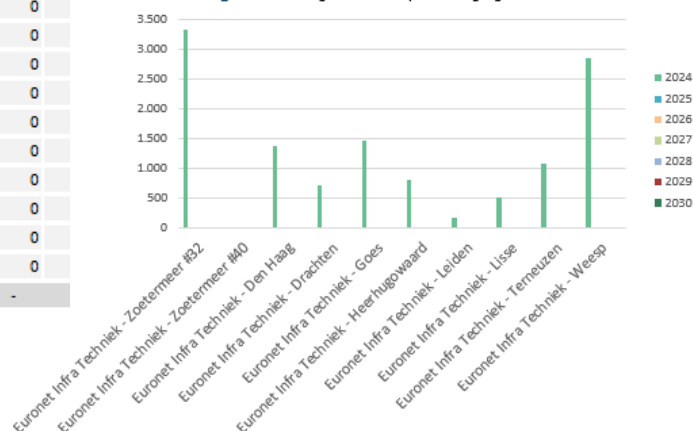
TABEL V1. VOORTGANG JAARLIJKSE CO ₂ -EMISSIONS, GEHELE ORGANISATIE					
		2024	2025	2026	2027
TYPE EMISSIONS SCOPE 1		Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar	Heel jaar
Aardgasverbruik		26,3	-	-	-
Brandstofverbruik bedrijfsmiddelen - diesel		256,8	-	-	-
Brandstofverbruik wagenpark - diesel		222,2	-	-	-
Brandstofverbruik wagenpark - benzine		126,5	-	-	-
TOTAAL SCOPE 1		631,9	-	-	-
TYPE EMISSIONS SCOPE 2					
Elektriciteitsverbruik - grijze stroom (panden)		13,8	-	-	-
Elektriciteitsverbruik - groene stroom (panden)		-	-	-	-
Elektriciteitsverbruik - wagens (groen)		-	-	-	-
TOTAAL SCOPE 2		13,8	-	-	-
TOTALE EMISSIONS		645,7	-	-	-

Voortgang aardgasverbruik per vestiging

Tabel A. Aardgasverbruik per vestiging

Vestiging	2024	2025	2026	2027	2028
	Heel jaar				
Euronet Infra Techniek - Zoetermeer #32	3.324	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Zoetermeer #40	0	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Den Haag	1.369	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Drachten	721	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Goes	1.470	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Heerhugowaard	818	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Leiden	180	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Lisse	505	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Terneuzen	1.073	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Weesp	2.844	0	0	0	0
Totaal	12.304	-	-	-	-

Figuur A. Aardgasverbruik per vestiging

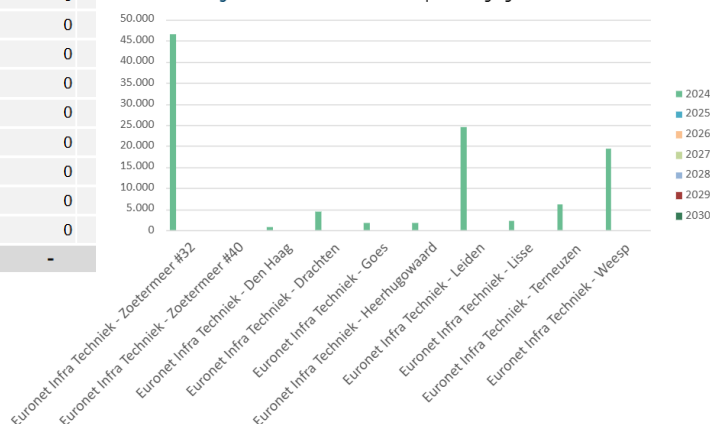


Voortgang elektriciteitsverbruik per vestiging

Tabel B. Elektriciteitsverbruik per vestiging

Vestiging	2024	2025	2026	2027
	Heel jaar			
Euronet Infra Techniek - Zoetermeer #32	46.624	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Zoetermeer #40	0	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Den Haag	669	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Drachten	4.489	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Goes	1.826	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Heerhugowaard	1.852	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Leiden	24.608	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Lisse	2.251	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Terneuzen	6.251	0	0	0
Euronet Infra Techniek - Weesp	19.397	0	0	0
Totaal	107.967	-	-	-

Figuur B. Elektriciteitsverbruik per vestiging



Vanaf volgend rapportage jaar (2025) kunnen op basis van de geregistreerde verbruiksgegevens trendanalyses worden uitgevoerd, waarbij veranderingen in energiegebruik en bijbehorende CO₂/GJ-uitstoot over de tijd zichtbaar worden. Deze analyses zullen richting geven aan doelstellingen, maatregelen en de evaluatie van effectiviteit binnen het energiemanagementsysteem.

2.4 Conclusies en aanbevelingen

De nulmeting over 2024 geeft een compleet beeld van het energie- en brandstofverbruik van zowel het wagenpark als het materieel. Het grootste deel van de CO₂-uitstoot komt voort uit scope 1-brandstofverbruik, waarbij zowel voertuigen als materieel nog sterk afhankelijk zijn van diesel en benzine. Elektrificatie staat in beide categorieën nog aan het begin, met slechts enkele hybride of elektrische voertuigen en vrijwel geen elektrisch materieel.

De datakwaliteit is voldoende voor Trede 1, maar kent beperkingen doordat brandstofverbruik deels in euro's in plaats van liters wordt geregistreerd en gebruik voor transport en materieel niet altijd is gescheiden. Dit beïnvloedt de nauwkeurigheid en vraagt om verdere verbetering.

Aanbevolen wordt om de komende periode vooral te focussen op het verminderen van fossiel brandstofverbruik, door efficiënter gebruik en door de gefaseerde overstap naar elektrische en emissiearme voertuigen en materieel. Daarnaast is het essentieel om de registratie te verfijnen via volledige literregistratie en duidelijke scheiding tussen transport- en materieelgebruik, zodat gericht en effectiever op reductie kan worden gestuurd.

3 Doelstellingen

De doelstellingen zijn zowel absoluut (in ton CO₂) als relatief (in CO₂-intensiteitswaarden) vastgelegd, steeds ten opzichte van het gekozen basisjaar. Bij het opstellen is rekening gehouden met:

- **De Trias Energetica:** de prioritering is gelegd op het voorkomen van energieverbruik, gevolgd door het gebruik van duurzame energie, en pas als laatste het efficiënt gebruik van fossiele energie;
- **De sectorbenchmark:** de doelstellingen zijn vergeleken met die van relevante organisaties in de sector. Op basis hiervan is het ambitieniveau bepaald en zijn aanvullende maatregelen overwogen waar nodig;
- **Toetsing op ambitie:** maatregelen zijn beoordeeld op categorie A (standaard), B (vooruitstrevend) of C (ambitieuw), waarbij de ambitie van de doelstellingen in verhouding staat tot wat gangbaar is binnen de sector.

Elke doelstelling is gekoppeld aan concrete acties, een verantwoordelijke partij binnen de organisatie, benodigde middelen en een tijdsplanning. Dit vormt de basis voor de uitvoering en opvolging binnen het energie- en CO₂-managementsysteem.

3.1 Reductiedoelstellingen

3.1.1 Reductiedoelstellingen in CO₂

De organisatie heeft zich als doel gesteld om in de komende 1–3 jaar de CO₂-uitstoot significant te reduceren. De doelstelling is als volgt geformuleerd:

De organisatie heeft zich tot doel gesteld om in de komende **1–3 jaar** de totale CO₂-uitstoot met **15%** te reduceren ten opzichte van het referentiejaar 2024*.

* 15% = van 646 t naar ≤ 549,1 t CO₂

Deze doelstelling is afgestemd op de verwachte groei en ontwikkelingen binnen de organisatie, met een omzet van €51.000.000 en 26,14 FTE in het referentiejaar.

Type doelstelling:

Relatief ten opzichte van de organisatieomvang (uitgedrukt in CO₂-uitstoot per omzet en per FTE).

Subdoelen 2024-2027

- Scope 1 – brandstoffen: 12,5%
- Scope 1 – aardgas: 50%
- Scope 2 – elektriciteit: 80%

Maatregel	Bron / Activiteit	Scope	Verwachte reductie (t CO ₂)	% van totale uitstoot
Overstap op groene stroom	Elektriciteitsverbruik (grijze stroom)	Scope 2	-4,5 t	<1 %
Groene inkoop voor Elektrisch-laden	Elektriciteitsverbruik wagens	Scope 2	-7,9 t	1 %
Verwarmen/koelen met airco's i.p.v. gas	Aardgasverbruik	Scope 1	-6,4 t	1 %
Verduurzamen personenwagens, plus optimalere planning, rijstijlverbetering	Diesel- en benzineverbruik	Scope 1	-71,3 t	12 %
Bewustwording en monitoring binnen KAM-systeem	Alle operationele activiteiten	Scope 1 + 2	- ≈ 0-1 t (ondersteunend effect)	<1 %

3.1.2 Reductiedoelstellingen in GJ.

De organisatie streeft naar een reductie van het finale energieverbruik (7.563 GJ) met **10%** t.o.v. het basisjaar, wat neerkomt op een reductie van 756 GJ. Daarnaast is het doel om 75% van de totale elektriciteitsbehoefte in 2026 in te vullen met groene Nederlandse stroom.

Toepassing van de Trias Energetica:

1. Vermijden: overstappen op digitale vergaderingen, vermijden van onnodige ritten, carpoolen, bij langdurige werkzaamheden ver weg – overnachten, huren van projectlocaties.
2. Duurzaam opwekken: installatie van zonnepanelen op het hoofdkantoor, energie opslaan in batterijen.
3. Efficiënt gebruiken: LED-verlichting, energiezuinige apparaten, isolatieverbetering en plaatsen zonwerende folies op de ramen.

3.2 Ambitiebepaling

Voor het bepalen van de ambitie in dit plan van aanpak is een vergelijking gemaakt met relevante organisaties binnen onze sector. Hierbij is gekeken naar zowel de aard als het ambitieniveau van de voorgenomen maatregelen en doelstellingen.

De organisatie heeft de maatregellijst ingevuld via 'Mijn CO₂-Prestatieladder', waarbij is aangegeven welke CO₂-reducerende maatregelen reeds zijn genomen of gepland. Daarnaast is de CO₂-intensiteitswaarde berekend, uitgedrukt in CO₂-uitstoot per relevante eenheid (euro omzet en FTE). Deze informatie is gebruikt om onze positie te bepalen ten opzichte van vergelijkbare organisaties in de sector.

Op basis van deze vergelijking zijn we tot de volgende conclusie gekomen, in totaal zijn er binnen de maatregellijst voor 2025 de volgende maatregelen opgenomen:

- Waarbij de ingezette maatregelen behoren overwegend tot categorie A, waarbij geldt dat C-maatregelen het meest ambitieus zijn (minder dan 20% van de sector past deze toe);

- **Categorie A:** 12 maatregelen
- **Categorie B:** 2 maatregelen
- **Categorie C:** 4 maatregelen
- Er zijn aanvullende acties geformuleerd om onze positie te verbeteren of te behouden.

Volgens de criteria van het Handboek 4.0 wordt Euronet Infratechniek formeel aangemerkt als een *grote organisatie*, voornamelijk op basis van de jaaromzet. In de praktijk is de organisatie qua omvang en personeelsbestand echter aanzienlijk kleiner dan de grote marktspelers in de sector, zoals Hanab, BAM, Van Gelder en SPIE.

Door de overgang naar het nieuwe handboek zijn de maatregelenlijsten van andere organisaties nog niet gedeeld op de SKAO pagina. Hierdoor kan de vergelijking met sectorgenoten specifiek op de maatregelenlijst minder makkelijk gemaakt worden. Er is dus voornamelijk gekeken naar de CO₂-intensiteitswaarden van concurrenten.

Euronet Infratechniek positioneert zich als vroege toepasser (early adopter) binnen het gespecialiseerde MKB-segment. Waar directe sectorgenoten (onze peer group, zoals MDF Infra B.V. of Selecta Infratechniek B.V.) momenteel geen actieve registratie hebben in het SKAO-register, kiest Euronet proactief voor een reductiepad van 15%. Hoewel onze opdrachtgevers deze maatregelen op dit moment nog niet dwingend eisen, kiezen wij bewust voor vrijwillige investeringen zoals de grootschalige overstap op HVO100 brandstof en de versnelde transitie van het personenwagenpark via natuurlijk verloop naar hybride/elektrische aandrijving. Hiermee onderscheiden wij ons commercieel bij aanbestedingen en tonen we aan dat we niet wachten op regelgeving, maar zelf de regie nemen.

Ter vergelijking zijn de volgende reductieresultaten van grotere marktpartijen inzichtelijk:

Hanab Telecom Holding B.V. | Niveau 4

- Scope 1: -29 % t.o.v. 2017
- Scope 2: -8 % t.o.v. 2022
- Scope 3: -28 % t.o.v. 2017

Koninklijke BAM Groep nv | Niveau 5

- Scope 1: -80 % t.o.v. 2015
- Scope 2: -80 % t.o.v. 2015
- Scope 3: -50 % t.o.v. 2019

Van Gelder Groep B.V. | Niveau 5

- Scope 1 en 2: -49 % t.o.v. 2010
- Asfaltketen: -15 % t.o.v. 2022
- PVC-keten: -5 % t.o.v. 2022

4 Maatregelen

In het kader van dit plan van aanpak heeft de organisatie potentiële maatregelen benoemd die, na verdere beoordeling of uitwerking, kunnen bijdragen aan het realiseren van de vastgestelde CO₂-reductie- en energiebesparingsdoelstellingen.

1. Verbeteren van datakwaliteit en bronregistratie brandstofverbruik

Voordat effectief gestuurd kan worden op gerichte CO₂-reductiemaatregelen, dient eerst de dataverzameling en bronregistratie van brandstofverbruik te worden verbeterd.

Op dit moment kan er nog geen goed onderscheid gemaakt worden tussen dieselverbruik voor materieel en voor transportmiddelen, waardoor niet duidelijk is welk deel van de uitstoot afkomstig is van materieelgebruik en welk deel van voertuigbewegingen.

Door dit gebrek aan detail kan niet goed worden bepaald waar de grootste reductiekansen liggen, bijvoorbeeld of het effectiever is om te investeren in elektrisch materieel (zoals graafmachines) of in efficiënter transport (zoals zuiniger rijden met kleinere bussen).

2. Elektrificatie van materieel

- Elektrische graafmachine
- Elektrische kraan
- Elektrische trilplaat
- Elektrische stamper
- Elektrische compressor
- Elektrische stuurboormachine

Doel: Verminderen van directe (scope 1) emissies door fossiele brandstoffen te vervangen door elektrisch aangedreven materieel.

3. Materieel, Wagenpark en mobiliteit

- Wagenpark/materieel elektrificeren
- Onderzoeken welk materieel geschikt is voor HVO
- HVO-brandstof tanken
- Bandenspanning controleren
- Toolbox zuinig rijden
- Carpoolen / overnachten op projectlocatie

Doel: Reduceren van brandstofverbruik en CO₂-emissies binnen scope 1 door efficiënter vervoer en schonere brandstoffen.

4. Duurzame energieopwekking en -opslag

- Zonnepanelen installeren
- Batterijopslag
- Overstappen op groen energiecontract

Doel: Reduceren van indirecte (scope 2) emissies en vergroten van eigen duurzame energievoorziening.

5. Energie-efficiëntie gebouwen

- Zonwerende folie op ramen
- Airco-inzet voor verwarmen en koelen

Doel: Verminderen van energieverbruik voor verwarming en koeling, comfortverbetering en lagere CO₂-uitstoot.

6. Project specifieke of tijdelijke energievoorzieningen

- Duurzame aggregaten

Doel: Verminderen van CO₂-emissies op projectlocaties waar tijdelijke stroomvoorziening nodig is, door inzet van hybride of volledig elektrische aggregaten.

Verzamelen van meer/overige maatregelen kan via:

- Erkende maatregelen lijst
- Milieubarometer
- Maatregelen - Stimular
- Maatregelenlijst CO₂ prestatieladder

5 Planning, risico's en kansen

5.1 Planning

De onderstaande planning geeft een overzicht van de acties en maatregelen die Euronet Infratechniek uitvoert om de vastgestelde CO₂-reductie- en energiebesparingsdoelstellingen te realiseren.

De acties zijn gekoppeld aan verantwoordelijkheden, termijnen en verwachte bijdragen aan de reductiedoelstellingen. De voortgang van deze acties wordt jaarlijks geëvalueerd in de directiebeoordeling en, indien nodig, bijgesteld.

Maatregel	Verwachte bijdrage (ton CO ₂)	Verwachte bijdrage (GJ)	Verantwoordelijke	Deadline	Status
Verbeteren datakwaliteit brandstofregistratie (scheiding transport/materieel)*	n.v.t. (kwaliteitsverbetering)	n.v.t.	KAM coördinator	Doorlopend	Lopend
Elektrificeren wagenpark*	35-45 t CO ₂ /jaar	390-500 GJ/jaar	Facilitair coördinator	Q4 2026	Lopend
Installatie zonnepanelen	0 t CO ₂ /jaar	150 GJ/jaar	Facilitair coördinator	Q4 2026	Oriëntatie fase
HVO tanken	396 t CO ₂ /jaar	x	Facilitair coördinator	Q2 2026	Oriëntatie fase

* Aangezien het huidige dieselverbruik nog niet is uitgesplitst naar voertuigen en materieel, wordt voor de berekening van de verwachte CO₂-reductie uitgegaan van een verdeling van 65% voertuig gerelateerd en 35% materieel gerelateerd gebruik.

5.2 Risico's en kansen

Ter ondersteuning van de uitvoering van deze planning heeft Euronet Infratechniek de belangrijkste risico's en kansen in kaart gebracht die invloed kunnen hebben op het behalen van de reductiedoelstellingen. De voortgang van deze acties wordt jaarlijks geëvalueerd in de directiebeoordeling en, indien nodig, bijgesteld.

Aspect	Type	Beschrijving	Impact	Kans	Maatregel / Borging
Beschikbaarheid data brandstofverbruik	Risico	Onvolledige of onjuiste registratie van brandstofdata kan reductiesturing belemmeren.	Hoog	Middel	Verbetering dataverzameling.
Beschikbaarheid personeel / capaciteit	Risico	Beperkte inzet voor CO ₂ -registratie of analyse vertraagt PDCA-cyclus.	Middel	Middel	Aanstelling vaste KAM-coördinator en ondersteuning door extern consultant.
Beperkte kennis CO₂-systematiek bij sleutelpersonen	Risico	Foutgevoelige rapportage en lagere datakwaliteit.	Hoog	Middel	Jaarlijkse training en kennisoverdracht.
Wisseling van sleutelpersonen	Risico	Verlies van kennis en continuïteit binnen CO ₂ -managementsysteem.	Middel	Middel	Documentatie en overdrachtsprocedure vastleggen.
Technische haalbaarheid elektrificatie	Risico	Niet al het materieel is elektrisch beschikbaar of rendabel.	Middel	Hoog	Gefaseerde invoering, pilots en marktverkenning.
Financiële middelen	Risico	Budgetten voor investeringen (zonnepanelen, elektrisch materieel) niet tijdig vormgegeven.	Hoog	Middel	Jaarlijkse reservering in begroting, koppeling met MVO-doelen.

Aspect	Type	Beschrijving	Impact	Kans	Maatregel / Borging
Subsidies of fiscale voordelen	Kans	Subsidies kunnen investeringskosten verlagen.	Hoog	Middel	Actieve monitoring door financieel beheer.
Interne bewustwording medewerkers	Kans	Vergroot betrokkenheid en draagvlak voor CO ₂ -doelstellingen.	Middel	Hoog	Toolbox-sessies, intranetupdates.

6 Voortgang

De voortgang van de doelstellingen en de maatregelen zullen jaarlijks worden geëvalueerd en gerapporteerd in een losstaand voortgangsverslag.

Aangezien dit de implementatiefase is waarin Handboek 4.0 van de CO₂-Prestatieladder binnen de organisatie wordt geïmplementeerd, is er op dit moment nog geen voortgang te rapporteren. De rapportages zullen worden opgesteld vanaf het moment dat de uitvoering van de maatregelen daadwerkelijk op gang is gekomen.

7 Handtekening en goedkeuring

Opgesteld door:

Naam: M. Schreuder

Functie: Consultant

Datum: 20-2-2026

Goedkeuring directie:

Naam:

Functie:

Datum:

