Plan van aanpak GM Infra CO_2-prestatieladder, invalshoek B

Opdrachtgever
GM Infra

Auteur
Fay Rietveld | Coning Adviesgroep B.V.

CO_2-manager
Martijn Martens | GM Infra

Datum/versie nummer
29 september 2026 | Versie 2
3 augustus 2026 | Versie 1

Basisjaar
2025

Rapportagejaar
2025

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
2. Beleid 4
3. Energiereductiedoelstelling 5
   3.1 Toelichting reductiemaatregelen 6
   3.2 Sleutelpersonen 7
4. CO_2-reductie doelstelling 8
   4.1 Toelichting maatregelen scope 1 9
   4.2 Toelichting maatregelen scope 2 9
5. Doelstelling eigen opwek van elektriciteit 11
6. Ambitieniveau van de doelstellingen 12

1. Inleiding

In dit document worden de scope 1 en 2 energie- en CO_2-reductiedoelstellingen van GM Infra gepresenteerd. Hieraan voorafgaand is de Energiebalans en de CO_2-footprint voor scope 1 en 2 opgesteld conform ISO 14064-1 2019 en het GHG Protocol (Emissie Inventaris Rapportage en Energiebeoordeling).

Voor het bepalen van de CO_2-reducerendemaatregelen die binnen de organisatie toegepast kunnen worden, is eerst een inventarisatie van mogelijke reductiemaatregelen uitgevoerd.

Als vertrek punt is gekozen voor Trias Energetica waarbij geldt dat CO_2-reductie die tegelijkertijd leidt tot finale energiebesparing de voorkeur moet hebben boven CO_2-reductie waarbij geen of minder finale energie bespaard wordt.

Dit plan van aanpak is opgesteld in overleg met en met goedkeuring van het management. De voortgang in doelstellingen en maatregelen worden jaarlijks beoordeeld en voortgang zal vastliggen in de desbetreffende voortgangsrapportages.

2. Beleid

De directie van GM Infra stelt dit energie- en CO_2-beleid vast om richting te geven aan de wijze waarop de organisatie omgaat met energie-efficiëntie, duurzame energie- en CO_2-reductie. Het beleid sluit aan bij de missie, visie en doelstellingen van de organisatie en draagt bij aan onze eigen duurzame bedrijfsvoering en in de keten.

De directie verbindt zich tot:

- Het beschikbaar stellen van informatie en middelen die noodzakelijk zijn om de gestelde doelstellingen te behalen;
- Het voldoen aan alle relevante wettelijke verplichtingen inzake energiebesparing, duurzame energie en CO_2-reductie; en
- Het realiseren van continue verbetering van zowel de energie- en CO_2-prestaties als het energie- en CO_2-managementsysteem.
- Het beleid wordt minimaal één keer per jaar geëvalueerd door de directie. Indien nodig wordt het geactualiseerd om te blijven voldoen aan:
- De ontwikkelingen in wet- en regelgeving;
- Nieuwe inzichten en technologische mogelijkheden;
- De voortgang en resultaten van de vastgestelde doelstellingen en plannen.

Met dit beleid onderschrijft de directie van GM infra hun verantwoordelijkheid en ambitie om actief bij te dragen aan een duurzame toekomst door middel van doelgerichte energie- en CO_2-reductie.

3. Energiereductiedoelstelling

GM Infra streeft naar een structurele vermindering van het totale energieverbruik binnen scope 1 en 2. Zij hebben als doel om in 2028 een energiereductie van 60%[1] te realiseren ten opzichte van het referentiejaar 2025.

Deze energiereductie richt zich primair op de volgende verbruiksstromen:

1. Brandstoffen (scope 1) – o.a. brandstofverbruik van bedrijfsvoertuigen en -middelen.
2. Elektraverbruik (scope 2) – o.a. elektriciteit voor gebouwen, installaties en laadvoorzieningen.

De energiereductie wordt bereikt door een pakket aan maatregelen op het gebied van energiebesparing, efficiëntieverbetering en gedragsmaatregelen binnen de organisatie. De voortgang wordt periodiek gemonitord binnen het energie- en CO_2-managementsysteem.

Bovengenoemde doelstelling wordt gerelateerd aan het omzetkerngetal (OZK) om zodoende de voortgang in energiereductie te monitoren.

Maatregel	Beoogde reductie in scope	Beoogde reductie totaal	Absolute reductie in GJ	Planning
Brandstofverbruik per voertuig verzamelen en analyseren	Geen directe reductie; maatregel gericht op inzicht en sturing	Geen directe reductie	Geen directe reductie	Doorlopend en gerealiseerd vanaf 2026
Aanschaf van een elektrische bedrijfswagen ter vervanging van een dieselbedrijfswagen	60,75% reductie van fossiel energieverbruik in scope 1, met een verschuiving van 17,75 GJ naar elektriciteitsverbruik in scope 2	39,50% reductie van totaal energieverbruik	32,96 GJ	2028
Elektrificatie van materieel	28,39% reductie van fossiel energieverbruik in scope 1, met een verschuiving van 8,29 GJ naar elektriciteitsverbruik in scope 2	18,45% reductie van totaal energieverbruik	15,40 GJ	2027
Rijgedragstraining organiseren voor medewerkers die voertuigen gebruiken	5% reductie van energieverbruik bedrijfswagen	3,04% reductie van totaal energieverbruik	2,54 GJ	2026
Zonnepanelen toepassen voor eigen opwekking van elektriciteit	Geen directe energiereductie	Geen directe energiereductie	Geen directe reductie	2026

[1] Onderbouwing: Het totale energieverbruik in referentiejaar 2025 bedraagt 83,46 GJ. De voorgenomen maatregelen hebben een gezamenlijk theoretisch reductiepotentieel van circa 50,90 GJ, overeenkomend met 60,99% van het totale energieverbruik. Rekening houdend met onzekerheden in gebruiksprofielen, toekomstige bedrijfsontwikkelingen en de praktische uitvoerbaarheid van maatregelen is de energiereductiedoelstelling vastgesteld op 60% in 2028 ten opzichte van 2025.

Accu plaatsen voor opslag van zelf opgewekte elektriciteit	Geen directe energiereductie	Geen directe energiereductie	Geen directe reductie	Gerealiseerd in 2026
Aanvullende duurzame elektriciteitsinkoop toepassen indien eigen opwekking onvoldoende is	Geen directe energiereductie	Geen directe energiereductie	Geen directe reductie	Doorlopend en gerealiseerd in 2026
Plan en ontwerp voor laadinfrastructuur uitwerken	Geen directe energiereductie	Geen directe energiereductie	Geen directe reductie	2026

Tabel 1: energiereductiemaatregelen scope 1 & 2

3.1 Toelichting reductiemaatregelen

Brandstofverbruik per voertuig verzamelen en analyseren
Deze maatregel leidt niet direct tot een energiereductie. Het doel is om meer inzicht te verkrijgen in het brandstofverbruik van voertuigen en materieel, zodat energiebesparende maatregelen doelgericht kunnen worden ingezet. De maatregel vormt daarmee de basis voor toekomstige energiereductie.

Aanschaf van een elektrische bedrijfswagen ter vervanging van een dieselbedrijfswagen
In het referentiejaar 2025 bedroeg het energieverbruik van de bedrijfswagen 50,70 GJ op basis van een dieselverbruik van 1.412,31 liter. Bij vervanging door een elektrische bedrijfswagen verschuift het energieverbruik van diesel naar elektriciteit. Uitgaande van een laadprofiel waarbij 70% van de elektriciteit afkomstig is uit groene stroom en 30% uit grijze stroom, en rekening houdend met de hogere energie-efficiëntie van elektrische voertuigen, wordt het energieverbruik teruggebracht tot circa 17,75 GJ. De verwachte energiereductie bedraagt hiermee ongeveer 32,96 GJ, overeenkomend met 39,50% van het totale energieverbruik van de organisatie.

Elektrificatie van materieel
In het referentiejaar 2025 bedroeg het energieverbruik van het materieel 23,69 GJ op basis van een dieselverbruik van 660 liter. Bij elektrificatie van het materieel verschuift het energieverbruik van diesel naar elektriciteit. Rekening houdend met de hogere energie-efficiëntie van elektrisch materieel wordt het energieverbruik teruggebracht tot circa 8,29 GJ. De verwachte energiereductie bedraagt daarmee 15,40 GJ, overeenkomend met circa 18,45% van het totale energieverbruik van GM Infra.

Rijgedragstraining organiseren voor medewerkers die voertuigen gebruiken
Voor deze maatregel is uitgegaan van een brandstofbesparing van 5% op het verbruik van de bedrijfswagen. Het energieverbruik van de bedrijfswagen bedraagt 50,70 GJ per jaar. Een besparing van 5% resulteert in een energiereductie van 2,54 GJ (50,70 × 5% = 2,54 GJ). Dit komt overeen met circa 3,04% van het totale energieverbruik van de organisatie.

Zonnepanelen toepassen voor eigen opwekking van elektriciteit
Deze maatregel leidt niet direct tot een energiereductie, omdat het totale energieverbruik hierdoor niet afneemt. De maatregel draagt wel bij aan de verduurzaming van de energievoorziening conform de eerste stap van de Trias Energetica: het toepassen van hernieuwbare energiebronnen. Daarnaast wordt de organisatie voorbereid op een groeiende elektriciteitsvraag als gevolg van toekomstige elektrificatie van voertuigen en materieel.

Accu plaatsen voor opslag van zelf opgewekte elektriciteit
Het toepassen van energieopslag leidt niet direct tot een vermindering van het energieverbruik. De maatregel zorgt ervoor dat duurzaam opgewekte elektriciteit efficiënter kan worden benut en ondersteunt daarmee de tweede stap van de Trias Energetica: het efficiënt gebruiken van energie. Hierdoor wordt de energievoorziening flexibeler en toekomstbestendiger.

Aanvullende duurzame elektriciteitsinkoop toepassen indien eigen opwekking onvoldoende is

Deze maatregel leidt niet tot een directe energiereductie. Het doel is om ervoor te zorgen dat toekomstige elektriciteitsbehoefte, bijvoorbeeld voor elektrisch vervoer of materieel, duurzaam wordt ingevuld wanneer eigen opwekking niet voldoende is. Hiermee ondersteunt de maatregel de verdere verduurzaming van de energievoorziening.

Plan en ontwerp voor laadinfrastructuur uitwerken
Het uitwerken van een plan voor laadinfrastructuur leidt niet direct tot een energiereductie. De maatregel vormt echter een noodzakelijke randvoorwaarde voor de toekomstige elektrificatie van voertuigen en materieel. Hierdoor ondersteunt deze maatregel indirect de realisatie van de energiereductie- en CO_2-reductiedoelstellingen van GM Infra.

3.2 Sleutelpersonen

De verantwoordelijke sleutelpersonen per maatregel zijn:

Maatregel	Verantwoordelijke sleutelpersoon
Brandstofverbruik per voertuig verzamelen en analyseren	Martijn Martens
Aanschaf van een elektrische bedrijfswagen ter vervanging van een dieselbedrijfswagen	Eric Martens
Elektrificatie van materieel	Eric Martens
Rijgedragstraining organiseren voor medewerkers die voertuigen gebruiken	Martijn Martens
Zonnepanelen toepassen voor eigen opwekking van elektriciteit	Martijn Martens
Accu plaatsen voor opslag van zelf opgewekte elektriciteit	Martijn Martens
Aanvullende duurzame elektriciteitsinkoop toepassen indien eigen opwekking onvoldoende is	Martijn Martens
Plan en ontwerp voor laadinfrastructuur uitwerken	Martijn Martens

4. CO_2-reductie doelstelling.

GM Infra streeft ernaar om in 2028 een CO_2-reductie van 75% te realiseren ten opzichte van het basisjaar 2025 voor de emissies binnen scope 1 en 2. Deze reductie wordt voornamelijk bereikt door de elektrificatie van het wagenpark en het materieel, het terugdringen van het dieselverbruik door efficiënter gebruik van voertuigen en machines, en het vergroten van het inzicht in energie- en brandstofverbruik. Daarnaast wordt ingezet op het voorbereiden van de organisatie op verdere verduurzaming door middel van laadinfrastructuur en de toepassing van duurzame energieoplossingen. Omdat de elektriciteit reeds duurzaam wordt ingekocht en de scope 2-uitstoot daardoor nihil is, wordt de beoogde reductie voornamelijk gerealiseerd binnen scope 1.

GM Infra wil in 2028 75% CO_2 reduceren t.o.v. 2025

Bovengenoemde doelstelling wordt gerelateerd aan het omzetkerngetal (OZK) om zodoende de voortgang in CO_2-reductie te monitoren.

Nader gespecificeerd voor scope 1 en 2 zijn de doelstellingen als volgt:

- Scope 1: 75% CO_2-reductie in 2028 ten opzichte van 2025.[2]
- Scope 2: Behoud van 0 ton CO_2-uitstoot in scope 2. → Betekent wel alleen laden onderweg op groene stroom.

Om de doelstellingen te halen zijn de volgende maatregelen per scope beschreven:

Maatregel scope 1	Beoogde reductie in scope	Beoogde reductie totaal	Absolute reductie in ton CO_2	Planning
Brandstofverbruik per voertuig verzamelen en analyseren	Geen directe reductie; noodzakelijke maatregel om grootste verbruikers en reductiekansen vast te stellen	Geen directe reductie; noodzakelijke maatregel om grootste verbruikers en reductiekansen vast te stellen		Doorlopend en gerealiseerd vanaf 2026
Aanschaf van een elektrische bedrijfswagen ter vervanging van een dieselbedrijfswagen	68,15% reductie in scope 1	68,15% reductie van het totaal	4,59 ton CO_2	2028
Elektrificatie van materieel	31,85% reductie van het totaal	2,15 ton CO_2	2,15 ton CO_2	2027
Rijgedragstraining organiseren voor medewerkers die voertuigen gebruiken	5% reductie van uitstoot bedrijfswagen	3,41% reductie van het totaal	0,23 ton CO_2	2026

Tabel 2: CO_2-reductiemaatregelen scope 1

[2] Onderbouwing: De scope 1-uitstoot in 2025 bedraagt 6,74 ton CO_2. De elektrificatie van de bedrijfswagen reduceert 4,59 ton CO_2 en de elektrificatie van één mini-shovel circa 1,08 ton CO_2. De theoretische reductie bedraagt daarmee circa 5,67 ton CO_2, overeenkomend met ongeveer 84% van de scope 1-uitstoot. Rekening houdend met resterende emissiebronnen, waaronder propaangebruik in de schaftwagen en eventuele emissies als gevolg van het laden van voertuigen met niet-aantoonbaar duurzame elektriciteit, is gekozen voor een realistische en haalbare reductiedoelstelling van 75% CO_2-reductie in 2028 ten opzichte van 2025.

4.1 Toelichting maatregelen scope 1

Brandstofverbruik per voertuig verzamelen en analyseren
Deze maatregel leidt niet direct tot een CO_2-reductie. Het doel is om inzicht te verkrijgen in het brandstofverbruik van voertuigen en materieel, zodat verbruikspatronen, afwijkingen en besparingsmogelijkheden kunnen worden vastgesteld. De verkregen informatie vormt de basis voor het opstellen en monitoren van toekomstige reductiemaatregelen.

Aanschaf van een elektrische bedrijfswagen ter vervanging van een dieselbedrijfswagen
In 2025 bedroeg de CO_2-uitstoot van de bedrijfswagen 4,59 ton CO_2 op basis van een dieselverbruik van 1.412,31 liter Diesel B7. Bij vervanging door een elektrische bedrijfswagen vervalt deze uitstoot binnen scope 1. Uitgaande van een laadprofiel waarbij 70% van de elektriciteit afkomstig is uit groene stroom en 30% uit grijze stroom, zal nog sprake zijn van een beperkte indirecte uitstoot. De maatregel zorgt echter voor een aanzienlijke afname van het gebruik van fossiele brandstoffen. De potentiële reductie bedraagt 4,59 ton CO_2, overeenkomend met 68,15% van de totale CO_2-footprint van GM Infra.

Elektrificatie van materieel
In 2025 bedroeg de CO_2-uitstoot van het materieel 2,15 ton CO_2 op basis van een dieselverbruik van 660 liter Diesel B7. Bij elektrificatie van het materieel vervalt deze uitstoot binnen scope 1. Omdat het materieel naar verwachting wordt geladen met duurzaam opgewekte elektriciteit, wordt geen additionele scope 2-uitstoot verwacht. De potentiële reductie bedraagt 2,15 ton CO_2, overeenkomend met 31,85% van de totale CO_2-footprint van GM Infra.

Rijgedragstraining organiseren voor medewerkers die voertuigen gebruiken
Voor deze maatregel is uitgegaan van een brandstofbesparing van 5% op het verbruik van de bedrijfswagen. De CO_2-uitstoot van de bedrijfswagen bedraagt 4,59 ton CO_2 per jaar. Een besparing van 5% resulteert in een CO_2-reductie van 0,23 ton CO_2 (4,59 × 5% = 0,23 ton CO_2). Dit komt overeen met circa 3,41% van de totale CO_2-footprint van de organisatie.

Maatregel scope 2	Beoogde reductie in scope	Beoogde reductie totaal	Absolute reductie in ton CO_2	Status
Zonnepanelen toepassen voor eigen opwekking van elektriciteit	Geen reductie	Geen reductie	Geen reductie	Gerealiseerd 2026
Accu plaatsen voor opslag van zelf opgewekte elektriciteit	Geen reductie	Geen reductie	Geen reductie	Gerealiseerd in 2026
Aanvullende duurzame elektriciteitsinkoop toepassen indien eigen opwekking onvoldoende is	Geen reductie	Geen reductie	Geen reductie	Doorlopend en gerealiseerd in 2026
Plan en ontwerp voor laadinfrastructuur uitwerken	Geen reductie	Geen reductie	Geen reductie	Gepland voor 2026

Tabel 3: CO_2-reductiemaatregelen scope 2

4.2 Toelichting maatregelen scope 2

Zonnepanelen toepassen voor eigen opwekking van elektriciteit
Deze maatregel leidt momenteel niet tot een directe CO_2-reductie, omdat de ingekochte elektriciteit reeds als duurzame windenergie wordt afgenomen. De maatregel sluit echter aan bij de eerste stap van de Trias Energetica: het gebruik van duurzame energiebronnen. Door zelf elektriciteit op te wekken wordt de afhankelijkheid van externe energieleveranciers verminderd en wordt de organisatie voorbereid op een toenemende elektriciteitsvraag als gevolg van de elektrificatie van voertuigen en materieel.

Accu plaatsen voor opslag van zelf opgewekte elektriciteit
Het plaatsen van een accu resulteert op dit moment niet in een directe CO_2-reductie. De maatregel ondersteunt echter een efficiënter gebruik van duurzaam opgewekte elektriciteit door energie tijdelijk op te slaan en later in te zetten wanneer dit nodig is. Hiermee wordt invulling gegeven aan de tweede stap van de Trias Energetica, namelijk het efficiënt benutten van beschikbare energie. Daarnaast draagt energieopslag bij aan energieflexibiliteit en vormt het een belangrijke voorbereidende maatregel voor een toekomstbestendige energievoorziening.

Aanvullende duurzame elektriciteitsinkoop toepassen indien eigen opwekking onvoldoende is
Deze maatregel leidt momenteel niet tot een aanvullende CO_2-reductie, aangezien GM Infra reeds duurzame elektriciteit afneemt. Indien in de toekomst eigen opwekking wordt gerealiseerd, zorgt deze maatregel ervoor dat het resterende elektriciteitsverbruik eveneens duurzaam wordt ingevuld. Hiermee wordt gewaarborgd dat de organisatie ook bij een toenemende elektriciteitsvraag gebruik blijft maken van hernieuwbare energiebronnen.

Plan en ontwerp voor laadinfrastructuur uitwerken
Het opstellen van een plan voor laadinfrastructuur levert op zichzelf geen directe CO_2-reductie op. De maatregel is echter een noodzakelijke randvoorwaarde voor de toekomstige elektrificatie van voertuigen en materieel. Zonder geschikte laadinfrastructuur kunnen elektrische alternatieven niet effectief worden ingezet. De maatregel ondersteunt daarmee toekomstige reductiemaatregelen binnen scope 1 en draagt bij aan de verdere verduurzaming van de bedrijfsvoering.

5. Doelstelling eigen opwek van elektriciteit

GM Infra streeft ernaar om in 2028 minimaal 50% van het totale elektriciteitsverbruik zelf duurzaam op te wekken binnen de eigen organisatiegrenzen. Het referentiejaar voor deze doelstelling is 2025.

Deze doelstelling draagt bij aan het verminderen van onze afhankelijkheid van ingekochte elektriciteit en het reduceren van CO_2-emissies binnen scope 2. Onze strategie omvat onder andere:

- Het realiseren of uitbreiden van zonnepanelen op daken of eigen terreinen
- Het optimaliseren van bestaande opwekcapaciteit
- Het creëren van interne borging voor monitoring van opgewekte kWh

De voortgang op deze doelstelling wordt jaarlijks gemonitord binnen het energie- en CO_2-managementsysteem.

6. Ambitieniveau van de doelstellingen

Vanuit de CO_2-Prestatieladder wordt gevraagd om reductiedoelstellingen op te stellen die ambitieus zijn voor scope 1 en 2. Daarom is voor het opstellen van de bij hoofdstuk 3 genoemde doelstelling onderzocht welke maatregelen en doelstellingen sectorgenoten ambiëren en in relatie tot van toepassing zijnde wettelijke verplichtingen.

Op basis van de vergelijking met sectorgenoten kan GM Infra haar doelstellingen als zeer ambitieus aanmerken. De onderzochte organisaties hanteren reductiedoelstellingen van circa 1,5% tot 3,5% CO_2-reductie over een periode van meerdere jaren. [redacted] hanteert een reductiedoelstelling van 3% CO_2-reductie in 2028 ten opzichte van 2021, terwijl [redacted] voor scope 1 een reductiedoelstelling van 2,01% heeft vastgesteld. Elshout Breda streeft naar een reductie van 3,5% in 2027 ten opzichte van 2020.

GM Infra heeft daarentegen als doel gesteld om in 2028 een CO_2-reductie van 75% te realiseren ten opzichte van het referentiejaar 2025. Deze doelstelling wordt voornamelijk bereikt door de elektrificatie van de bedrijfswagen, de elektrificatie van (een deel van) het materieel en het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen. Daarnaast streeft GM Infra naar een energiereductie van circa 58% en een toenemende inzet van zelf opgewekte duurzame elektriciteit.

De vastgestelde doelstellingen gaan daarmee aanzienlijk verder dan de reductiedoelstellingen die door de onderzochte sectorgenoten worden gehanteerd. Tevens sluiten de voorgenomen maatregelen aan bij de energietransitie zoals die wordt gestimuleerd vanuit onder andere de Europese Green Deal, het Klimaatakkoord en de Nederlandse wet- en regelgeving gericht op energiebesparing en emissiereductie.

Op basis van de vergelijking met sectorgenoten, de omvang van de voorgenomen investeringen en de beoogde reductieresultaten concludeert GM Infra dat de vastgestelde doelstellingen voldoende ambitieus zijn. Gezien de omvang van de beoogde CO_2-reductie en de nadrukkelijke focus op elektrificatie van voertuigen en materieel beschouwt GM Infra zich binnen de eigen marktsector als een koploper op het gebied van CO_2-reductie en verduurzaming.