Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

movares smart urban engineering



Rapport

Carbon Management Report

2026Q1Q2

Versie: 1.0
Status: Vrijgegeven
Datum: 19-10-2026
Kenmerk: -26012890

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

movares smart urban engineering

Autorisatieblad

Carbon Management Report2026Q1Q2

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Nicoleta Tsakali	√	21-10-2026
Gecontroleerd door	KVM	√	02-11-2026
Vrijgegeven door	Danny Benima	Ondertekend door: Danny Benima 3-11-2026 86B1743703EC47E...	

Versiehistorie

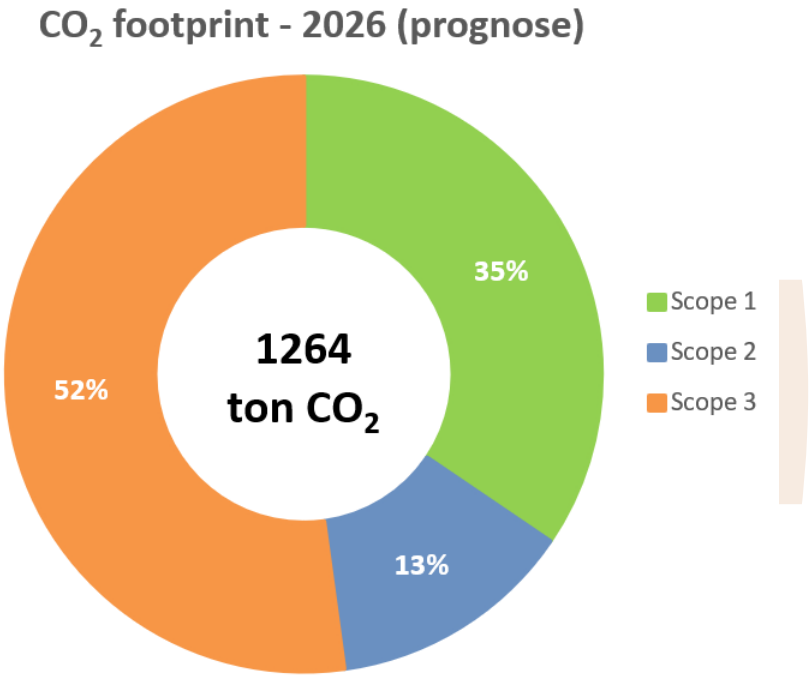
Versie	Naam	Datum	Korte toelichting

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

Samenvatting

2026 staat voor Movares in het teken van verdere samenwerking binnen de vernieuwde organisatie. Het verbinden van mensen, expertise en projecten brengt extra reisbewegingen met zich mee. Tegelijkertijd biedt de integratie de mogelijkheid om duurzaamheid steviger te verankeren in gezamenlijke beleidsafspraken, projectprocessen en monitoring. Dit Carbon Management Report beschrijft de voortgang op basis van de gegevens over Q1–Q2 2026.

De CO_2-footprint van de bedrijfsvoering wordt voor 2026 geraamd op 1.264 ton CO_2, oftewel 0,98 ton CO_2 per fte. Ten opzichte van de vergelijkingsberekening voor 2025 stijgt de absolute uitstoot met circa 3%, terwijl de uitstoot per fte met circa 8% daalt. In deze vergelijkingsberekening zijn de in 2025 toegevoegde zusterbedrijven voor een volledig jaar meegenomen. De toevoeging van Ekwadraat en Quadrant4 aan de organisatorische grenzen in 2026 verklaart de netto stijging: zonder deze toevoegingen ligt de geraamde uitstoot circa 95 ton CO_2 lager dan in 2025.



Mobiliteit vormt met circa 88% de grootste emissiebron. De uitstoot van openbaar vervoer neemt sterk toe, voornamelijk door een gewijzigde emissiefactor voor treinvervoer. Dit betekent niet automatisch dat meer is gereisd. De trein blijft een duurzame keuze en het uitgangspunt 'OV eerst' blijft van kracht.

Bij lease- en poolauto's stijgt het elektrische aandeel in de geraamde kilometers van circa 37% naar 60%, binnen dezelfde organisatorische afbakening. Daartegenover staat een groei van het autogebruik. De intensievere samenwerking en fysieke ontmoetingen binnen de vernieuwde organisatie dragen samen met de spreiding van de kantoorlocaties, die niet allemaal goed bereikbaar zijn met het OV, bij aan deze extra reisbehoefte. Met aanvullende inzet van GVO's voor het laadverbruik wordt de gezamenlijke emissiedoelwaarde voor lease- en poolauto's behaald. De verdere aanpak richt zich op bewuste reiskeuzes, elektrificatie en laden met groene elektriciteit. Bij huurauto's daalt de uitstoot sterk door minder gebruik; de voorkeur voor elektrisch huren blijft gehandhaafd.

Ook andere maatregelen zijn uitgevoerd: alle laptops zijn vervangen door energiezuinigere modellen en de verbouwing van Depot Leek is afgerond. De aanpassing van de servervoorzieningen loopt nog. Vanaf 1 januari 2027 ondersteunen een uniform mobiliteitsbeleid en één gezamenlijk ERP-systeem de verdere verduurzaming en een meer eenduidige monitoring.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

Via advies en ontwerp draagt Movares daarnaast bij aan CO_2-reductie bij opdrachtgevers. In het eerste halfjaar is circa 64 kton CO_2 aan reductiepotentieel geregistreerd, tegenover een jaardoelstelling van 175 kton. Veel projectresultaten worden pas in het tweede halfjaar afgerond en geregistreerd; het halfjaarresultaat kan daarom niet rechtstreeks worden vertaald naar de verwachte jaaruitkomst. De bijdrage binnen Infra, Water & Geosolutions ligt al boven de jaardoelstelling. In voorbereiding op Handboek 4.0 wordt de aanpak verder gericht op specifieke opdrachtgevers en een vaste beoordeling van duurzaamheidskansen bij de start van projecten.

Binnen Zero Waste laat de jaarprognose voor Utrecht, Amsterdam en Den Bosch een dalend aandeel restafval zien. Een gezamenlijke monitoringstructuur maakt het eenvoudiger om ontwikkelingen te volgen en aanvullende locaties op te nemen zodra hun gegevens beschikbaar zijn.

De resultaten en ervaringen uit 2026 geven richting aan de volgende planperiode. Movares bouwt voort op de bereikte verduurzaming en benut de integratie om CO_2-reductie structureler te verbinden aan de dagelijkse bedrijfsvoering en de advisering aan opdrachtgevers.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

Inhoudsopgave

Inleiding **6**

1.1 Organisatorische grenzen 6
1.2 Kantoorlocaties 7
1.3 Medewerkers 7
1.4 Basisjaar en wijzigingen 7
1.5 Berekeningsmethode 8
1.5.1 Energieverbruik gebouwen (scope 1 en 2) 9
1.5.2 Lease- en poolauto's (scope 1 en 2) en overige auto's (scope 3) 9
1.5.3 Openbaar vervoer (scope 3) 9
1.5.4 Zakelijk vliegverkeer (scope 3) 9
1.5.5 CO_2-emissiefactoren 10
1.5.6 Onzekerheid 10
1.6 Leeswijzer 10

2 Directe en indirecte CO_2-emissies (scope 1, 2 en 3) **11**

2.1 Emissie analyse 11
2.1.1 Gebouwen 12
2.1.2 Mobiliteit 12
2.2 Doelstellingen en maatregelen 13
2.2.1 Lease- en poolauto's 13
2.2.2 Huurauto's 14
2.2.3 Energieverbruik gebouwen en ICT 15
2.2.4 Borging van beleid en processen 15
2.2.5 Conclusie voortgang doelstellingen 15

3 CO_2-emissies in de keten **17**

3.1 CO_2-reductie via advies 17
3.1.1 Aanpak en doelstellingen 17
3.1.2 Resultaten en voortgang ketenanalyses 17
3.1.3 Individuele bijdrage van medewerkers 18
3.1.4 Doorontwikkeling richting Handboek 4.0 19
3.2 CO_2-reductie via bedrijfsuitvoering in projecten 19

4 Zero waste **21**

Colofon **23**

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

Inleiding

Een van de kernwaarden van Movares is betrokkenheid. Deze betrokkenheid bepaalt onze houding ten aanzien van maatschappij en milieu. Movares neemt haar verantwoordelijkheid voor een duurzame samenleving voor huidige en toekomstige generaties en is zich bewust van de rol die zij daarin kan en wil spelen. Het reduceren van de CO_2-uitstoot van de eigen bedrijfsvoering en het bijdragen aan CO_2-reductie via projecten vormen hierin belangrijke onderdelen.

Sinds 2009 berekent Movares haar CO_2-footprint. Dit Carbon Management Report beschrijft de emissies binnen scope 1, 2 en 3 van de bedrijfsvoering en de voortgang van de doelstellingen en maatregelen uit het Energiemanagementactieplan 2025–2026. Daarnaast wordt afzonderlijk gerapporteerd over CO_2-reductie via projecten en ketenanalyses.

Deze rapportage is gebaseerd op gegevens over het eerste halfjaar van 2026. Voor de emissies van de bedrijfsvoering is op basis hiervan een jaarprognose opgesteld. Voor CO_2-reductie via advies worden de in Q1–Q2 geregistreerde projectresultaten gerapporteerd. De gehanteerde aannames en beperkingen worden bij de betreffende onderdelen toegelicht.

De prognose wordt vergeleken met de CO_2-footprint van 2025 en de doelstellingen uit het Energiemanagementactieplan 2025-2026. Afwijkingen worden toegelicht en vormen de basis voor bijsturing van maatregelen en verdere monitoring binnen de PDCA-cyclus.

In 2026 zijn de organisatorische grenzen uitgebreid. De actuele afbakening, kantoorlocaties en personeelsomvang worden in de volgende paragrafen beschreven. Het historische basisjaar blijft 2019. Voor de doelstellingen uit het Energiemanagementactieplan[1] wordt 2025 als referentiejaar gehanteerd.

1.1 Organisatorische grenzen

Deze CO_2-rapportage is van toepassing op een afgebakende selectie van onderdelen binnen Movares Group B.V., bestaande uit:

Entiteit	KVK	FTE
Movares Nederland B.V.	30124367	843,78
Movares | MUG Ingenieursbureau B.V.	02040355	164,00
Movares | Zonneveld Ingenieurs B.V.	24150012	75,05
Movares | BRO Adviseurs B.V.	16035601	67,00
Ekwadraat Advies B.V.	01099858	52,00
Quadrant4 B.V.	51696258	24,00
Movares | Ingenieursbureau Ulehake B.V.	16046425	21,25
Movares | TRAJECT Adviseurs en Managers B.V.	55538991	25,50
Movares Water B.V.	87216779	11,45
		1284,03

Movares Group heeft operationele zeggenschap over meerdere bedrijven en deelnemingen. Voor deze rapportage is een selectie gemaakt uit de bedrijven waar sprake is van volledige operationele en/of financiële zeggenschap, op basis van vooraf vastgestelde criteria. Deze criteria sluiten aan bij de eisen en systematiek van het handboek van

[1] Energiemanagementactieplan 2025-2026 (overgangsjaar)_v1.1.docx

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

de CO_2-Prestatieladder, waaronder de toepasbaarheid van een consistente berekeningsmethodiek en doelstellingenstructuur[2].

De afweging, criteria en onderbouwing van deze organisatorische afbakening zijn vastgelegd in een afzonderlijk besluitvormingsdocument[3] en worden in dit rapport niet verder inhoudelijk toegelicht.

1.2 Kantoorlocaties

Binnen de Organizational Boundary van Movares Group B.V. vallen de volgende kantoorlocaties[4]. Deze locaties beschikken over personeel en/of faciliteiten die bijdragen aan de operationele activiteiten en de daarmee samenhangende CO_2-emissies.

Locatie	Adres	Type locatie
Amsterdam	Nachtwachtlaan 20, 1058 EA Amsterdam	HUB
Arnhem WTC	Nieuwe Stationsstraat 10, 6811 KS Arnhem	HUB
Den Bosch	Willemsplein 2, 5211 AK Den Bosch	HUB
Eindhoven	Kennedyplein 101, 5611 ZS Eindhoven	HUB
Groningen	Boumaboulevard 109, 9723 ZS Groningen	HUB
Rotterdam	Delftseplein 27 H, 3013 AA Rotterdam	HUB
Utrecht	Jaarbeursboulevard 280, 3521 BC Utrecht	HUB
Leek	Zernikelaan 8, 9351 VA Leek	HUB
Tegelen	Industriestraat 94, 5931 PK Tegelen	Regiokantoor
Arnhem (Journey Offices)	Velperplein 23, 6811 AH Arnhem	Regiokantoor
Leeuwarden	Ynduksjewei 4, 8914 CA Leeuwarden	Regiokantoor
Oisterwijk	Schijfstraat 12, 5061KB Oisterwijk	Regiokantoor

Alle hierboven vermelde locaties zijn meegenomen in de emissie-inventarisatie van dit Carbon Management Report.

1.3 Medewerkers

De CO_2-footprint wordt zowel absoluut gerapporteerd (in ton CO_2) als relatief, uitgedrukt per fte eigen medewerkers (ton CO_2/fte). Voor de jaarprognose 2026 wordt aangenomen dat het aantal fte uit Q1–Q2 gedurende het volledige jaar gelijk blijft.

1.4 Basisjaar en wijzigingen

Het historische basisjaar voor de CO_2-footprint van Movares is 2019. Dit basisjaar is vastgesteld tijdens de KIWA-audit in 2020, naar aanleiding van een organisatiewijziging. Voor de doelstellingen en maatregelen uit het Energiemanagementactieplan 2025–2026 wordt 2025 als referentiejaar gehanteerd.

Voor de interpretatie van de resultaten over 2026 zijn de volgende wijzigingen van belang:

[2] De grondslag van de consolidatie is "Operational control" conform "The Greenhouse Gas Protocol. A Corporate Accounting and Reporting Standard" (World Business Council for Sustainable Development).
[3] Organizational Boundary Movares Group 2026.docx
[4] Naast de kantoorlocaties in de tabel valt ook Depot Leek binnen de certificeringsgrens. Het is een afzonderlijk gebouw in Leek zonder kantoorfunctie.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

- De organisatorische grenzen zijn uitgebreid met Ekwadraat en Quadrant4 (zie §1.1). Ook de personeelsomvang en de opgenomen kantoorlocaties zijn geactualiseerd.
- De emissies van de bedrijfsvoering worden gerapporteerd binnen scope 1, 2 en 3 volgens het GHG Protocol. Fossiele lease- en poolauto's vallen onder scope 1 en elektrische lease- en poolauto's onder scope 2. Overige mobiliteit valt onder scope 3.
- De CO_2-reductie via projecten en ketenanalyses wordt afzonderlijk behandeld, buiten de scope-indeling van de bedrijfsvoering.
- De cijfers voor 2026 betreffen een jaarprognose op basis van gegevens over Q1–Q2.

In de gepubliceerde CO_2-footprint van 2025 zijn de destijds toegevoegde zusterbedrijven voor een halfjaar meegenomen. Voor vergelijking met de jaarprognose 2026 is daarom een afzonderlijke vergelijkingsberekening voor 2025 opgesteld[5], waarin deze bedrijven voor een volledig jaar zijn meegenomen. Deze berekening vervangt de gepubliceerde footprint van 2025 niet.

De vergelijkingsberekening en de geactualiseerde reductieberekeningen uit het Energiemanagementactieplan 2025-2026[6] vormen de basis voor de beoordeling van de voortgang in dit rapport. Ekwadraat en Quadrant4 zijn opgenomen in de prognose voor 2026, maar niet in de vergelijkingsberekening voor 2025. Dit verschil in organisatorische afbakening wordt meegenomen bij de toelichting op de resultaten.

1.5 Berekeningsmethode

De berekeningsmethodiek voor de CO_2-footprint van Movares Group is vastgelegd in het kwaliteitsmanagementplan[7]. Hierin worden de afbakening van emissiebronnen, de gebruikte activiteitendata en emissiefactoren en de borging van datakwaliteit beschreven.

De emissies van de bedrijfsvoering worden ingedeeld in scope 1, 2 en 3 volgens het GHG Protocol. Tabel 1 geeft een overzicht van de opgenomen emissieactiviteiten en hun scope-indeling. De CO_2-reductie via projecten en ketenanalyses wordt afzonderlijk behandeld in hoofdstuk 3.

Tabel 1: Inventarisatie emissieactiviteiten scope 1, 2 en 3

Categorie	Emissieactiviteiten	Scope
Gebouwen	Aardgas	1
	Stadsverwarming	2
	Elektriciteit	2
Mobiliteit	Lease- en poolauto's – fossiel	1
	Lease- en poolauto's – elektrisch	2
	Privéauto's van medewerkers	3
	Huurauto's	3
	Zakelijk openbaar vervoer	3
	Zakelijk vliegverkeer	3

De CO_2-emissies worden berekend door het energieverbruik of de betreffende activiteit, zoals gereisde kilometers, te vermenigvuldigen met de bijbehorende emissiefactor. Waar mogelijk worden werkelijke verbruiks- en activiteitsgegevens gebruikt. Wanneer deze ontbreken, worden schattingen toegepast op basis van de beschikbare informatie. De gebruikte bronnen, aannames en berekeningen zijn vastgelegd in het bijbehorende rekenbestand[8].

[5] CO2_footprint_MovaresGroup_2025 (vergelijkingsberekening volledig jaar aangenomen voor zusterBVs).xlsx
[6] Energiemanagementactieplan 2025-2026 (overgangsjaar)_v1.1.docx
[7] 2026 03 05 - SIGNED Kwaliteitsmanagementplan [2025].pdf
[8] Footprint_Data_Preparation_2026.xlsx

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

Voor de jaarprognose 2026 worden de gegevens over Q1–Q2 omgerekend naar een volledig kalenderjaar. De gehanteerde uitgangspunten en eventuele afwijkingen van deze werkwijze worden in het rekenbestand vastgelegd[9].

De beschikbaarheid en vorm van de gegevens verschillen per entiteit en locatie en kunnen per rapportageperiode veranderen. Daarom worden binnen de berekeningsmethodiek meerdere databronnen en schattingsmethoden gehanteerd. De volgende paragrafen beschrijven de beschikbare methoden per emissiebron; niet iedere methode wordt in elke rapportageperiode toegepast.

1.5.1 Energieverbruik gebouwen (scope 1 en 2)

Het verbruik van aardgas, elektriciteit en stadsverwarming wordt waar mogelijk bepaald op basis van meterstanden of facturen met werkelijk verbruik, aangeleverd door de leverancier, verhuurder of gebouwbeheerder. Wanneer deze gegevens ontbreken, wordt gebruikgemaakt van voorschotgegevens, verbruik uit voorgaande jaren of een schatting op basis van het energielabel en het verhuurbaar vloeroppervlak (VVO). Bij gedeeld gebruik van een gebouw wordt het aan Movares toe te rekenen aandeel bepaald op basis van de beschikbare verdeelsleutel.

Aardgas wordt verantwoord in scope 1; elektriciteit en stadsverwarming in scope 2. Bij de emissieberekening voor elektriciteit wordt rekening gehouden met de herkomst en de bijbehorende bewijsstukken, waaronder Garanties van Oorsprong (GVO's).

1.5.2 Lease- en poolauto's (scope 1 en 2) en overige auto's (scope 3)

Het gebruik van lease-, pool- en huurauto's wordt bepaald op basis van beschikbare brandstof- en laadgegevens, kilometerregistraties en overzichten van leasemaatschappijen en andere leveranciers. Wanneer verbruiksgegevens ontbreken, worden emissies berekend op basis van de gereden kilometers en de bijbehorende emissiefactor voor het voertuig- of brandstoftype.

Het gebruik van privéauto's wordt bepaald op basis van beschikbare registraties van zakelijke en woon-werkkilometers. Wanneer het voertuig- of brandstoftype onbekend is, wordt hiervoor een aanname gehanteerd en vastgelegd in het rekenbestand. Ontbrekende gegevens worden waar nodig geschat op basis van beschikbare gegevens over vergelijkbare voertuigen, perioden of voorgaande jaren.

Fossiel brandstofverbruik van lease- en poolauto's wordt verantwoord in scope 1; elektriciteitsverbruik van deze voertuigen in scope 2. Emissies van privé- en huurauto's worden verantwoord in scope 3. Wanneer laadverbruik al in het elektriciteitsverbruik van een kantoorlocatie is opgenomen, wordt dubbeltelling voorkomen.

1.5.3 Openbaar vervoer (scope 3)

Voor Movares Nederland en Movares Water wordt het OV-gebruik bepaald op basis van de beschikbare reisoverzichten van de NS-Business Card. Voor de overige entiteiten worden beschikbare kilometerregistraties, vervoersbewijzen, declaraties of kostenoverzichten gebruikt.

Wanneer alleen kosten beschikbaar zijn, worden deze met een vastgelegde aanname omgerekend naar gereisde kilometers. Indien nodig worden aanvullende schattingen toegepast. De emissiefactor wordt gekozen op basis van de bekende vervoerswijze. De gebruikte bronnen en aannames worden vastgelegd in het rekenbestand.

1.5.4 Zakelijk vliegverkeer (scope 3)

Het zakelijk vliegverkeer wordt bepaald op basis van ingediende onkostendeclaraties en bijbehorende bewijsstukken. De beschikbare vluchtgegevens worden gebruikt om de gevlogen afstanden en de bijbehorende emissiefactoren te bepalen. Eventuele ontbrekende gegevens en gehanteerde aannames worden vastgelegd in het rekenbestand.

[9] Footprint_Calculation_2026_Q1Q2.xlsx

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

1.5.5 CO_2-emissiefactoren

Voor de emissieberekening worden de toepasselijke emissiefactoren van www.co2emissiefactoren.nl gebruikt. De toegepaste factoren en bijbehorende eenheden zijn vastgelegd in het rekenbestand. Wijzigingen in emissiefactoren die een relevante invloed hebben op de vergelijking met 2025 worden toegelicht bij de emissieanalyse.

1.5.6 Onzekerheid

De onzekerheid van de CO_2-footprint wordt bepaald door de volledigheid en nauwkeurigheid van de activiteitendata, de toegepaste schattingen en de gebruikte emissiefactoren. De datakwaliteit verschilt per entiteit en emissiebron. Schattingen op basis van kosten, historische gegevens, gebouwkenmerken of een aangenomen voertuigtype brengen aanvullende onzekerheid met zich mee.

Daarnaast veronderstelt de jaarprognose dat de gegevens over het eerste halfjaar representatief zijn voor het volledige jaar. Seizoensinvloeden en veranderingen in personeelsomvang, mobiliteit of huisvesting kunnen ertoe leiden dat de uiteindelijke jaaruitstoot afwijkt van deze prognose. De gebruikte bronnen, aannames en beperkingen worden vastgelegd in het rekenbestand.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de directe en indirecte CO_2-emissies van de bedrijfsvoering binnen scope 1, 2 en 3. De jaarprognose 2026 wordt afgezet tegen de vergelijkingsberekening voor 2025 en de doelstellingen uit het Energiemanagementactieplan 2025–2026. Daarbij worden afwijkingen, maatregelen en verdere opvolging toegelicht.

Hoofdstuk 3 behandelt de CO_2-reductie via projecten en ketenanalyses, inclusief de voortgang ten opzichte van de doelstellingen. Deze resultaten worden afzonderlijk van de footprint van de bedrijfsvoering gerapporteerd. Hoofdstuk 4 beschrijft de voortgang op het thema Zero Waste.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

2 Directe en indirecte CO_2-emissies (scope 1, 2 en 3)

2.1 Emissie analyse

De CO_2-footprint van Movares Group voor 2026 wordt op basis van de gegevens over Q1–Q2 geraamd op 1.264 ton CO_2, oftewel 0,98 ton CO_2 per fte. Tabel 2 zet de jaarprognose voor 2026 per scope af tegen de vergelijkingsberekening voor 2025.

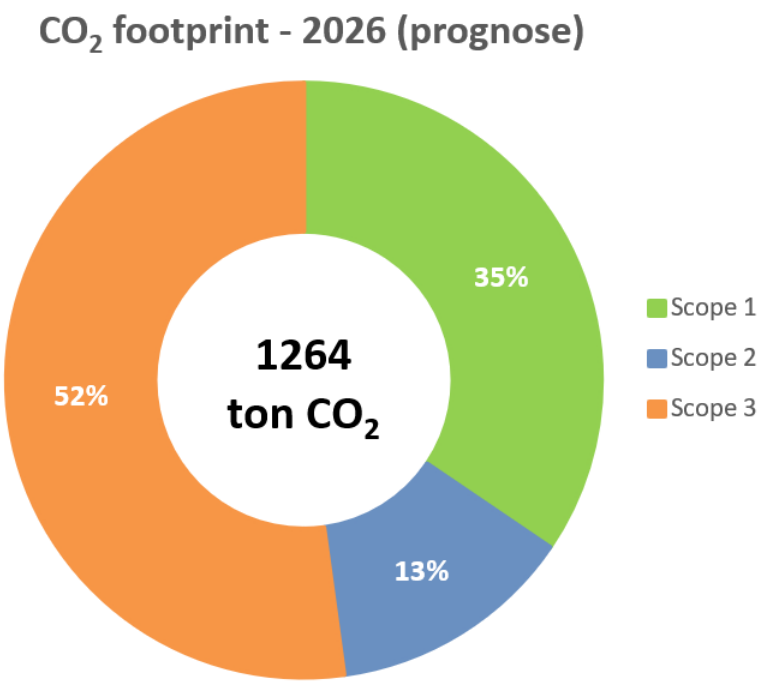
Tabel 2: CO_2-footprint Movares Group per scope

De cijfers voor 2019 (historisch basisjaar) zijn herleid naar de actuele scope-indeling om onderlinge vergelijkbaarheid te waarborgen.

Voor 2025 is een vergelijkingsberekening gebruikt waarin de in 2025 toegevoegde zusterbedrijven voor een volledig jaar zijn meegenomen.

Scope	2019 [ton CO2]	2025 [ton CO2]	2026, prognose [ton CO2]
Scope 1	469	525	436
Scope 2	59	193	169
Scope 3	437	505	659
Totaal	**965**	**1223**	**1264**
Totaal per fte	**1,06**	**1,07**	**0,98**

Scope 1 vertegenwoordigt circa 35% van de totale uitstoot, scope 2 circa 13% en scope 3 circa 52% (zie Figuur 1). Mobiliteit vormt met ongeveer 88% de grootste emissiebron. De overige 12% betreft het energieverbruik van gebouwen.



Figuur 1: Verdeling CO_2-footprint Movares Group 2026 (prognose) naar scope

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

Ten opzichte van de vergelijkingsberekening voor 2025 stijgt de totale uitstoot met circa 3%, van 1.223 naar 1.264 ton CO_2. De uitstoot per fte daalt van 1,07 naar 0,98 ton CO_2, een afname van circa 8%.

De ontwikkeling verschilt per scope. De uitstoot in scope 1 daalt met circa 17%. Scope 2 daalt met circa 13%. Scope 3 stijgt met circa 31%. Deze stijging hangt vooral samen met de gewijzigde emissiefactor voor treinvervoer en betekent daarom niet automatisch dat er meer is gereisd.

De uitbreiding van de organisatorische grenzen met Ekwadraat en Quadrant 4 verklaart de netto stijging van de absolute uitstoot. Deze twee bedrijven zijn pas in 2026 toegevoegd en dragen samen circa 136 ton CO_2 bij aan de jaarprognose. Zonder hun bijdrage ligt de geraamde uitstoot circa 95 ton CO_2 lager dan in de vergelijkingsberekening voor 2025.

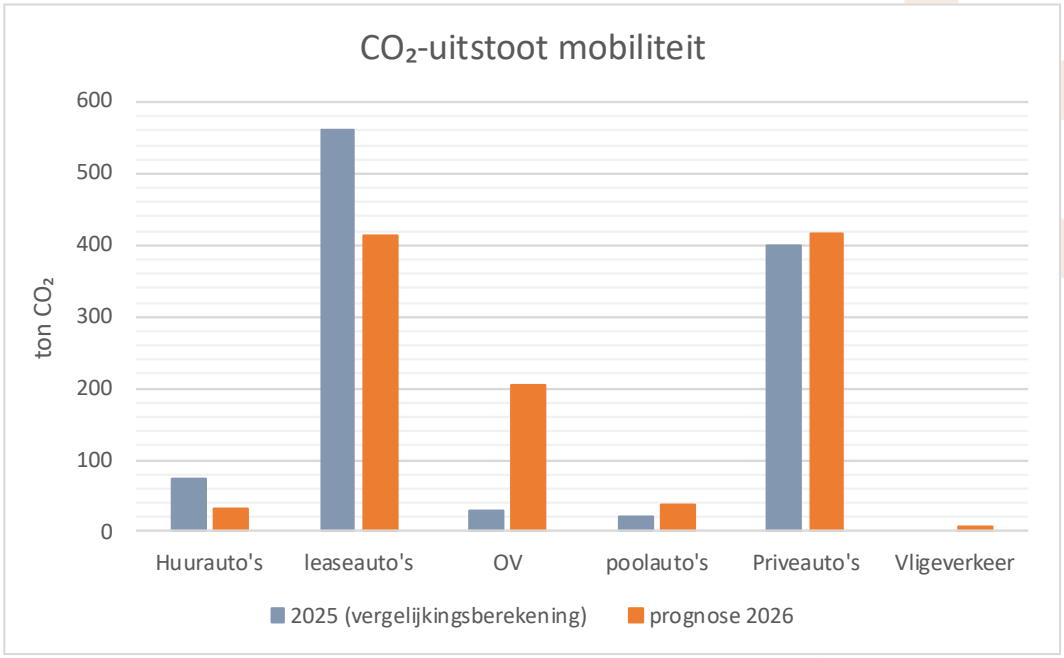
De volgende paragrafen lichten de ontwikkelingen binnen gebouwen en mobiliteit nader toe.

2.1.1 Gebouwen

De gebouwgebonden CO_2-uitstoot bedraagt in de jaarprognose 2026 circa 152 ton CO_2, tegenover 135 ton CO_2 in 2025. Dit is een stijging van circa 12%. De toename komt voornamelijk door aardgas, waarvan de uitstoot stijgt van 74 naar 90 ton CO_2. De uitstoot door stadsverwarming blijft met circa 62 ton CO_2 vrijwel gelijk. Het elektriciteitsverbruik van de gebouwen leidt door het gebruik van groene elektriciteit en GVO's niet tot gerapporteerde CO_2-uitstoot.

2.1.2 Mobiliteit

Mobiliteit vertegenwoordigt circa 88% van de totale CO_2-footprint. De belangrijkste ontwikkelingen betreffen de emissiefactor voor treinvervoer, de verschuiving binnen het autogebruik en de toename van zakelijk vliegverkeer (zie Figuur 2).



Figuur 2: CO_2-uitstoot mobiliteit per categorie: vergelijkingsberekening 2025 en jaarprognose 2026.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

Openbaar vervoer
De uitstoot door openbaar vervoer stijgt van circa 29 ton CO_2 in 2025 naar 204 ton CO_2 in de jaarprognose 2026. Deze stijging wordt grotendeels veroorzaakt door de wijziging van de emissiefactor voor treinvervoer van 0,003 naar 0,030 kg CO_2 per reizigerskilometer. Volgens CO_2emissiefactoren.nl hangt deze wijziging samen met de tijdelijke overstap van de gezamenlijke inkooporganisatie van spoorvervoerders (Vivens) naar standaard Europese GVO's voor elektriciteit. Deze worden binnen de gehanteerde methodiek niet als groene stroom meegerekend. Daardoor wordt aan dezelfde reisafstand een hogere CO_2-uitstoot toegekend.

Ook met de hogere emissiefactor blijft reizen met de trein een duurzame keuze, met een aanzienlijk lagere CO_2-uitstoot per reizigerskilometer dan reizen met een brandstofauto. Movares blijft openbaar vervoer daarom stimuleren als alternatief voor autoverkeer.

Autogebruik
De uitstoot van leaseauto's daalt van circa 561 naar 414 ton CO_2. Binnen deze categorie daalt de uitstoot door fossiel brandstofverbruik en wordt meer elektrisch gereden. De uitstoot van poolauto's stijgt van circa 22 naar 39 ton CO_2.

Bij huurauto's daalt de uitstoot van circa 75 naar 32 ton CO_2. De uitstoot door privéauto's neemt beperkt toe, van circa 401 naar 416 ton CO_2. De voortgang van de mobiliteitsmaatregelen, de oorzaken van afwijkingen en de mogelijkheden voor bijsturing worden nader behandeld in §2.2.

Zakelijk vliegverkeer
De uitstoot door zakelijk vliegverkeer bedraagt in de jaarprognose 2026 circa 7,3 ton CO_2, tegenover geen uitstoot in 2025. Deze toename hangt samen met de toenemende aandacht van Movares voor de internationale markt. Conform het vliegbeleid worden vliegreizen beperkt tot wat noodzakelijk is.

2.2 Doelstellingen en maatregelen

In deze paragraaf wordt de voortgang beoordeeld van de maatregelen uit het Energiemanagementactieplan 2025–2026. De jaarprognose 2026 wordt vergeleken met de geactualiseerde doelwaarden en berekende reductie-effecten, gebaseerd op de vergelijkingsberekening voor 2025.

Per maatregel wordt toegelicht hoe de voortgang zich verhoudt tot de doelstelling, welke oorzaken eventuele afwijkingen verklaren en welke bijsturing nodig is. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de ontwikkeling van de uitstoot en het effect van de afzonderlijke maatregel. Deze beoordeling vormt de basis voor verdere opvolging binnen de PDCA-cyclus.

2.2.1 Lease- en poolauto's

Het EMA zet in op elektrificatie van lease- en poolauto's om de CO_2-uitstoot van mobiliteit te verminderen. Deze ontwikkeling is duidelijk zichtbaar: het elektrische aandeel in de geraamde lease- en poolautokilometers stijgt van circa 37% in 2025 naar 60% in de jaarprognose 2026. Tegelijkertijd neemt het totale aantal kilometers binnen dezelfde organisatorische afbakening met circa 19% toe. De elektrificatie gaat daarmee vooruit, terwijl de groei van het autogebruik een deel van het reductie-effect beperkt.

Deze ontwikkeling past bij de bijzondere context van 2026. Vooral het eerste halfjaar stond in het teken van elkaar leren kennen en intensiever samenwerken binnen de vernieuwde organisatie. Fysieke ontmoetingen hielpen om expertise te verbinden, elkaars werkwijzen te begrijpen en gezamenlijke projecten op te starten. Deze samenwerking vormt een belangrijke factor achter de extra reisbehoefte. Daarmee wijkt de praktijk af van de uitgangspunten van het EMA, waarin werd gerekend met een gelijkblijvend leasewagenpark en een gelijkblijvend aantal poolautokilometers.

Binnen het gezamenlijke resultaat blijven poolauto's een aandachtspunt. Bij MyWheels neemt het aantal kilometers met circa 57% toe. Zowel het elektrische gebruik als het benzinegebruik groeit, maar de

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

benzinekilometers nemen sneller toe. Hierdoor daalt het elektrische aandeel van circa 64% naar 59%. De beoogde vervanging van benzinekilometers door elektrische kilometers wordt hier onvoldoende gerealiseerd.

	2025	Doelwaarde 2026	Jaarprognose 2026
Leaseauto's (ton CO_2)	561,1	540,1	414,2
Poolauto's (ton CO_2)	21,7	18,8	38,7
Totaal (ton CO_2)	**582,8**	**558,9**	**452,9**
Elektrisch aandeel geraamde lease- en poolautokilometers	37%	—	60%

Tabel 3: Voortgang reductiedoelstellingen lease- en poolauto's en ontwikkeling elektrisch aandeel
Voor 2025 is de vergelijkingsberekening voor een volledig jaar gebruikt. De emissiecijfers omvatten de organisatorische afbakening van het betreffende jaar. Voor de vergelijking van het autogebruik en het elektrische aandeel zijn Ekwadraat en Quadrant4 buiten beschouwing gelaten, zodat beide jaren dezelfde organisatorische afbakening hebben.

Om de emissiereductie op korte termijn te versterken, worden aanvullend GVO's ingezet voor het laadverbruik van een deel van de elektrische leaseauto's. Inclusief deze maatregel komt de gezamenlijke uitstoot in de jaarprognose onder de doelwaarde van het EMA. De gezamenlijke doelwaarde wordt daarmee behaald, maar de groei van het autogebruik vraagt ook om een structurele aanpak.

De verdere opgave is om de samenwerking binnen Movares te ondersteunen en daarbij bewuster te kiezen wanneer reizen nodig is en welk vervoermiddel daarbij past. Online samenwerking, het stimuleren van OV, laden met groene elektriciteit en een groter elektrisch aandeel bij poolauto's zijn mogelijke richtingen voor verdere reductie. In december worden deze mogelijkheden beoordeeld in samenhang met de nieuwe mobiliteitsregelingen, zodat aanvullende maatregelen aansluiten op de toekomstige werkwijze van Movares.

2.2.2 Huurauto's

Het EMA zet in op verduurzaming van huurauto's door waar mogelijk elektrisch te huren. De jaarprognose laat een sterke daling zien van de uitstoot: van circa 75,1 ton CO_2 in 2025 naar 31,6 ton CO_2 in 2026. Daarmee wordt de beoogde reductie van 2,9 ton CO_2 ruim behaald.

Deze daling komt vooral doordat minder wordt gehuurd: het geraamde aantal huurautokilometers neemt met circa 58% af. Het elektrische aandeel daalt echter van circa 36% naar 23%. Het gunstige emissieresultaat gaat daarmee niet samen met de beoogde verschuiving naar elektrisch gebruik.

Onderdeel	2025	Doelwaarde 2026	Jaarprognose 2026
Huurauto's (ton CO_2)	75,1	72,2	31,6
Elektrisch aandeel geraamde huurautokilometers	36%	—	23%

Tabel 4: Voortgang reductiedoelstelling huurauto's en ontwikkeling elektrisch aandeel. Voor 2025 is de vergelijkingsberekening voor een volledig jaar gebruikt.

Een mogelijke verklaring is dat reguliere autoritten minder vaak met huurauto's worden gemaakt, terwijl de behoefte aan specialistische huurvoertuigen blijft bestaan. Daarbij is een elektrisch alternatief niet altijd passend of beschikbaar. Dit is een aandachtspunt voor de verdere beoordeling van het huurgebruik.

De voorkeur voor elektrisch huren blijft daarom gehandhaafd, naast terughoudend gebruik van huurvoertuigen. Bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsbeleid wordt bekeken hoe deze voorkeur beter kan aansluiten op de voertuigen die voor het werk nodig zijn. Bij de volgende actualisatie van het EMA wordt tevens beoordeeld of het lagere huurgebruik structureel is en welke aangescherpte reductiedoelstelling daarbij past.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

2.2.3 Energieverbruik gebouwen en ICT

Naast mobiliteit richt het EMA zich op vermindering van het energieverbruik door vernieuwing van ICT en verduurzaming van Depot Leek. De voortgang van deze maatregelen wordt beoordeeld op basis van de uitvoering en, waar beschikbaar, de bijbehorende verbruiksgegevens.

ICT

Alle laptops zijn vervangen door de energiezuinigere modellen die in het EMA zijn opgenomen. Daarmee is deze maatregel volledig uitgevoerd. De aanpassing van de server- en opslagvoorzieningen is nog niet afgerond.

De energiebesparing wordt niet afzonderlijk gemeten, maar maakt deel uit van het totale elektriciteitsverbruik van de gebouwen. Voor de laptops wordt daarom uitgegaan van de berekende besparing op basis van de modelspecificaties uit het EMA. Voor de server- en opslagvoorzieningen wordt de voortgang verder gevolgd en wordt het berekende besparingseffect bij de volgende beoordeling afgestemd op de daadwerkelijk uitgevoerde aanpassingen.

Depot Leek

De verbouwing van Depot Leek is afgerond. De jaarprognose is nog gebaseerd op het verbruik van het voorgaande jaar en bevat daardoor nog geen vastgesteld besparingseffect van de aanpassing. Zodra de nieuwe jaargegevens beschikbaar zijn, wordt beoordeeld hoe het energieverbruik zich heeft ontwikkeld en in hoeverre de verwachte besparing is bereikt.

2.2.4 Borging van beleid en processen

De integratie van de verschillende onderdelen van Movares biedt de mogelijkheid om duurzaamheid structureler te verbinden aan de dagelijkse bedrijfsvoering. Waar beleid en registratie voorheen per onderdeel verschilden, wordt nu toegewerkt naar gezamenlijke afspraken en een uniforme manier van werken. Daarmee ontstaat meer samenhang tussen de keuzes die Movares maakt, de toepassing in de praktijk en de monitoring van de resultaten.

Een belangrijke stap is het uniforme mobiliteitsbeleid dat vanaf 1 januari 2027 voor de hele organisatie gaat gelden. Bij de ontwikkeling hiervan zijn duurzaamheid, CO_2-reductie en de benodigde registratie meegenomen. Het huidige uitgangspunt ‘OV eerst’ blijft van kracht. Ook is het vliegbeleid onder de aandacht gebracht van de internationale afdeling, zodat de uitbreiding van internationale activiteiten samengaat met bewuste afwegingen over noodzakelijke reizen.

Ook bij inkoop wordt voortgebouwd op de bestaande aanpak. Duurzaamheid maakt al deel uit van de selectie van centraal gekozen voorkeursleveranciers. De volgende stap is om deze afweging ook bij kleinere leveranciers en incidentele aankopen een vaste plaats te geven, waaronder de aanschaf van software. Zo wordt de toepassing van duurzaamheidscriteria minder afhankelijk van de omvang van een aankoop of de plek waar deze wordt gedaan.

De overgang naar één gezamenlijk ERP-systeem ondersteunt deze ontwikkeling. Vanaf 1 januari 2027 werken alle entiteiten binnen de certificeringsgrens met hetzelfde systeem. Dit vormt de basis voor een uniformere en nauwkeurigere monitoring en maakt het eenvoudiger om ontwikkelingen te volgen en gericht bij te sturen.

2.2.5 Conclusie voortgang doelstellingen

De jaarprognose laat vooruitgang zien in de verduurzaming van de bedrijfsvoering. Het elektrische aandeel in de lease- en poolautokilometers neemt toe en de gezamenlijke emissiedoelwaarde voor lease- en poolauto’s wordt met aanvullende inzet van GVO’s behaald. Ook de uitstoot van huurauto’s daalt sterk. Daarnaast zijn de vervanging van laptops en de verbouwing van Depot Leek afgerond; de aanpassing van de servervoorzieningen loopt nog.

De ervaringen uit 2026 geven richting aan de verdere aanpak. Naast elektrificatie blijft aandacht nodig voor de groei van het autogebruik en de mogelijkheden om noodzakelijke reizen duurzamer te organiseren. In december worden de mogelijkheden voor verdere bijsturing beoordeeld in samenhang met het nieuwe mobiliteitsbeleid. De

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

overige opvolging richt zich op afronding van lopende maatregelen en beoordeling van de bereikte energiebesparing.

De overgang naar gezamenlijke beleidsafspraken en één ERP-systeem ondersteunt deze vervolgstappen. De ervaringen uit 2026 worden gebruikt om de aannames en maatregelen aan te scherpen en vormen de basis voor de volgende planperiode en het klimaattransitieplan onder Handboek 4.0.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

3 CO_2-emissies in de keten

Dit hoofdstuk beschrijft de bijdrage van Movares aan CO_2-reductie via projecten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het reductiepotentieel van advies en ontwerp en de CO_2-reductie via de eigen bedrijfsvoering binnen projecten.

3.1 CO_2-reductie via advies

3.1.1 Aanpak en doelstellingen

Via advies- en ontwerpprojecten beïnvloedt Movares de CO_2-uitstoot tijdens aanleg, beheer en gebruik van infrastructuur, gebouwen en energiesystemen. Keuzes over materialen, energiegebruik en de inrichting van systemen kunnen gedurende de hele levensduur doorwerken. Door duurzame alternatieven te onderzoeken en met opdrachtgevers af te wegen, draagt Movares bij aan het beperken van deze emissies.

De analyse van product-marktcombinaties (PMC's) vormt de basis voor de prioritering van deze beïnvloedbare emissies. De Marktunits Infra, Water & Geosolutions en Rail zijn hierin als belangrijkste ketens aangemerkt. Daarnaast liggen belangrijke beïnvloedingsmogelijkheden binnen Marktunit Energie en Marktunit Gebouwen. Marktunit Planvorming & Conditionering ondersteunt deze sectoren door duurzame keuzes in vroege projectfasen mogelijk te maken. Op basis van de geschatte emissies en beïnvloedingsmogelijkheden zijn meerjarige reductiedoelstellingen tot 2030 vastgesteld. De analyse en onderbouwing zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van het Energiemanagementactieplan 2025–2026[10].

De Methode Duurzaamheid ondersteunt de vertaling van deze ambitie naar projecten. Team Duurzaamheid werkt samen met projectteams en opdrachtgevers aan het onderzoeken van alternatieven en het onderbouwen van duurzame ontwerpkeuzes. Zowel CO_2-gegunde als overige projecten dragen hieraan bij.

Gedurende het jaar worden projecten met een meetbare duurzaamheidsbijdrage gevolgd. Zodra het betreffende advies- of onderzoekswerk is afgerond, wordt de CO_2-reductie berekend als het verschil tussen de voorgestelde oplossing en de referentiesituatie. Dit kan bijvoorbeeld voortkomen uit een MKI-berekening, levenscyclusanalyse of vergelijking van ontwerpvarianten. De bijdrage wordt per project vastgelegd in de Balance Score Card[11] en opgenomen in de rapportage over de betreffende periode.

De gerapporteerde reductie betreft het potentieel van de geadviseerde oplossingen. De uiteindelijke realisatie hangt af van de keuzes en uitvoering door opdrachtgevers en andere ketenpartners. Deze bijdrage wordt afzonderlijk gerapporteerd van de emissies uit de eigen bedrijfsvoering.

3.1.2 Resultaten en voortgang ketenanalyses

Voor 2026 bedraagt de gezamenlijke reductiedoelstelling 175 kton CO_2 (zie Tabel 5). Hiervan betreft 30 kton Marktunit Rail, 25 kton Marktunit Infra, Water & Geosolutions en 120 kton overige projecten. In Q1–Q2 is een berekende reductiebijdrage van 64 kton CO_2 vastgelegd.

[10] Energiemanagementactieplan 2025-2026 (overgangsjaar)_v1.1.docx
[11] Balance score card 2026.xlsm

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

	Jaardoel 2026 (kton CO_2)	Resultaat Q1Q2 2026 (kton CO_2)
Rail	30	7
Infra, Water & Geosolutions	25	44
Overig	120	14
Totaal	175	64

Tabel 5: Voortgang reductiedoelstellingen via advies, Q1–Q2 2026. Door afronding kan de som van de afzonderlijke resultaten afwijken van het totaal.

Projectresultaten komen niet gelijkmatig over het jaar beschikbaar. Veel projecten starten in het eerste halfjaar, terwijl het advieswerk en de bijbehorende reductieberekeningen later worden afgerond. Deze projecten dragen pas op dat moment bij aan het geregistreerde resultaat. Het halfjaarresultaat kan daarom niet worden geëxtrapoleerd naar een jaarprognose. Dat in Q1–Q2 circa 37% van de jaardoelstelling is geregistreerd, geeft op zichzelf geen aanleiding om te concluderen dat de voortgang achterblijft.

Van de totale reductiebijdrage komt 7 kton CO_2 uit CO_2-gegunde projecten en 57 kton CO_2 uit overige projecten. De bijdrage van duurzaamheidsadvies strekt zich daarmee uit tot een breder deel van het projectportfolio dan alleen de projecten met CO_2-gerelateerd gunningvoordeel.

Marktunit Infra, Water & Geosolutions
De ketenanalyse voor Marktunit Infra, Water & Geosolutions richt zich op reductiekansen bij aanleg, beheer, onderhoud en gebruik van infrastructuur en waterwerken. Deze kansen worden via de Methode Duurzaamheid in projecten uitgewerkt. De gezamenlijke projectresultaten binnen deze keten vormen de basis voor de beoordeling van de bijbehorende reductiedoelstelling.

Met 44 kton CO_2 ligt de geregistreerde bijdrage in het eerste halfjaar boven de jaardoelstelling van 25 kton CO_2. Een belangrijk aandeel betreft advies over de verschuiving van goederenvervoer van de weg naar het water. Hiervoor wordt binnen een meerjarig traject jaarlijks de bijbehorende CO_2-besparing opgenomen. De bijdrage voor 2026 is al in het halfjaarresultaat verwerkt en neemt daardoor in het tweede halfjaar niet nogmaals toe.

Marktunit Rail
De ketenanalyse voor Marktunit Rail richt zich op emissies bij aanleg, beheer en onderhoud van railinfrastructuur en het energiegebruik tijdens de gebruiksfase. Ook binnen deze keten worden reductiekansen via de Methode Duurzaamheid vertaald naar projectadviezen en ontwerpkeuzes.

In Q1–Q2 bedraagt de geregistreerde reductiebijdrage 7 kton CO_2, tegenover een jaardoelstelling van 30 kton CO_2. De beoordeling over het volledige jaar volgt wanneer ook de projectberekeningen uit het tweede halfjaar beschikbaar zijn.

De meerjarige reductiepaden en onderbouwing voor beide ketens zijn vastgelegd in de ketenanalyses en §4.6 van het EMA.

3.1.3 Individuele bijdrage van medewerkers

Op basis van de Movares-principes wordt van alle medewerkers een actieve bijdrage verwacht aan het verminderen van CO_2-uitstoot, materiaal- en energiegebruik. In projecten krijgt deze bijdrage vorm door duurzame alternatieven te onderzoeken, kansen met opdrachtgevers te bespreken en duurzaamheid mee te nemen in dagelijkse ontwerp- en advieskeuzes.

Movares ondersteunt medewerkers hierbij met praktische middelen en tools en de expertise van Team Duurzaamheid. Nieuwe medewerkers maken tijdens hun onboarding kennis met de Movares-principes en de betekenis daarvan voor hun werk. Door regelmatig intern te communiceren over projectresultaten en toegepaste maatregelen worden ervaringen gedeeld die ook in andere projecten kunnen worden benut.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

Daarnaast organiseert Movares jaarlijks een duurzaamheidsbijeenkomst waarbij medewerkers actief bij het thema worden betrokken. Tijdens deze bijeenkomst wordt de milieuprijs uitgereikt aan een medewerker die een voorbeeldfunctie heeft vervuld op het gebied van duurzaamheid.

3.1.4 Doorontwikkeling richting Handboek 4.0

In voorbereiding op Handboek 4.0 wordt de projectaanpak verder ontwikkeld. De huidige PMC-analyse geeft richting op het niveau van sectoren en ketens. Deze wordt verdiept naar specifieke opdrachtgevers, waarbij omzet en de invloed die Movares kan uitoefenen worden meegewogen. Daarmee kan de inzet gerichter worden afgestemd op de mogelijkheden om samen met opdrachtgevers CO_2-reductie te bereiken.

Daarnaast wordt toegewerkt naar een vaste beoordeling van duurzaamheidskansen bij de start van projecten. Waar betrokkenheid van duurzaamheidsexpertise nu nog optioneel is, wordt het uitgangspunt dat deze kansen standaard worden onderzocht en dat gemotiveerd wordt vastgelegd wanneer verdere uitwerking niet relevant is. Zo wordt de toepassing van de Methode Duurzaamheid verbreed en wordt inzichtelijker welke kansen worden opgepakt en welke afwegingen daarbij zijn gemaakt. De bestaande registratie van gekwantificeerde projectresultaten in de Balance Score Card vormt hiervoor een basis.

3.2 CO_2-reductie via bedrijfsuitvoering in projecten

Naast CO_2-reductie via advies realiseert Movares ook CO_2-reductie in projecten door de wijze waarop projecten worden uitgevoerd. Deze reductie heeft betrekking op de bedrijfsvoering van Movares binnen projecten en omvat emissies uit scope 1, 2 en 3.

Voor projecten die zijn gegund met de CO_2-Prestatieladder geldt dat Movares een gunningsvoordeel ontvangt, met daarbij de verantwoordelijkheid om projecten op een duurzame manier uit te voeren en de CO_2-uitstoot inzichtelijk te maken. De CO_2-reductie via bedrijfsuitvoering wordt bepaald door de CO_2-uitstoot van de projectgebonden werkzaamheden van Movares te vergelijken met een gemiddelde Nederlandse werksituatie.

Methodiek

De berekening van de CO_2-reductie via bedrijfsuitvoering is gebaseerd op:

- Het aantal ingezette uren per project, omgerekend naar fte's;
- De CO_2-uitstoot per fte van Movares;
- Een referentiewaarde voor de gemiddelde CO_2-uitstoot per fte in Nederland.

Omdat deze berekening wordt uitgevoerd vanaf de start van het lopende jaar (2026), is het op dat moment nog niet mogelijk om gebruik te maken van de definitieve CO_2-uitstoot per fte van het verslagjaar. Daarom wordt voor deze berekening de CO_2-uitstoot per fte van het voorgaande jaar (2025) gehanteerd. Voor 2025 bedraagt deze 0,74 ton CO_2/fte.

De gemiddelde Nederlandse situatie resulteert in een CO_2-uitstoot van 1,14 ton CO_2/fte. Het verschil tussen beide waarden vormt de basis voor het bepalen van de CO_2-reductie die wordt gerealiseerd door de duurzame wijze van werken van Movares binnen projecten.

Resultaten (prognose 2026)

In het eerste halfjaar van 2026 waren er 143 projecten met CO_2-gunningvoordeel die liepen of zijn uitgevoerd. Op basis van het totaal aantal ingezette fte's binnen deze projecten en de hierboven beschreven methodiek bedraagt de totale CO_2-reductie via bedrijfsuitvoering 187 ton CO_2 (prognose 2026).

De gerealiseerde CO_2-reductie is het gevolg van de standaard duurzame werkwijze van Movares, waaronder:

- Het gebruik van elektriciteit met garanties van oorsprong;
- Een relatief hoog gebruik van openbaar vervoer;
- De elektrificatie van lease- en poolauto's;

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

- Het toepassen van vastgestelde beleidsmaatregelen op het gebied van energie, mobiliteit en afval.

Voor projecten waar geen aanvullend project specifieke maatregelen zijn getroffen, is deze vergelijking toegepast op basis van de duurzame manier van werken van Movares ten opzichte van de gemiddelde Nederlandse werksituatie. Eventuele aanvullende project specifieke maatregelen zijn hierin niet afzonderlijk gekwantificeerd, om consistentie te waarborgen en dubbeltellingen te voorkomen.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

4 Zero waste

Movares voert sinds 2020 een Zero Waste-beleid, gericht op het voorkomen van afval, het scheiden van afvalstromen en het bevorderen van hergebruik en hoogwaardige verwerking. Voor Utrecht, Amsterdam en Den Bosch is een Zero Waste-certificaat behaald. De afvalregistraties van deze locaties vormen de basis voor de monitoring in dit hoofdstuk[12].

Het Energiemanagementactieplan 2025–2026 legt de nadruk op het borgen en uitbreiden van deze aanpak en het verbeteren van de monitoring. Voor deze planperiode zijn geen nieuwe organisatiebrede kwantitatieve reductiedoelstellingen vastgesteld. De beschikbare gegevens worden gebruikt om de ontwikkeling van afvalhoeveelheden en het aandeel restafval per locatie te volgen en verbeterpunten te herkennen.

Resultaten
Tabel 6 vergelijkt de geregistreerde afvalhoeveelheden over 2025 met de jaarprognose voor 2026. Deze prognose is berekend door de hoeveelheden uit Q1–Q2 te verdubbelen, met als uitgangspunt dat het tweede halfjaar een vergelijkbare afvalproductie kent. Het aandeel restafval is berekend ten opzichte van alle geregistreerde afvalstromen, inclusief de overige afvalstromen.

Locatie	Indicator	2025 realisatie	2026 jaarprognose
Amsterdam	Totaal afval (kg)	1.045	966
	Restafval (kg)	135	110
	Aandeel restafval	13%	11%
Den Bosch	Totaal afval (kg)	4.163	4.211
	Restafval (kg)	139	79
	Aandeel restafval	3%	2%
Utrecht	Totaal afval (kg)	17.254	12.796
	Restafval (kg)	883	68
	Aandeel restafval	5%	0,5%

Tabel 6: Afvalhoeveelheden en aandeel restafval per locatie
De gegevens voor Utrecht volgen de verhuizing van Daalse Kwint naar Wonderwoods. Voor 2025 zijn de registraties van beide locaties samengevoegd. De resultaten betreffen uitsluitend de drie gemonitorde locaties.

Bij alle drie de locaties daalt het aandeel restafval in de jaarprognose. In Amsterdam neemt daarnaast de totale afvalhoeveelheid af. In Den Bosch blijft het totaal vrijwel gelijk, terwijl minder restafval wordt geregistreerd. In Utrecht dalen zowel de totale hoeveelheid als het aandeel restafval sterk. De vergelijking voor Utrecht omvat ook de overgang naar Wonderwoods; de daling kan daarom niet uitsluitend aan veranderingen in afvalscheiding worden toegeschreven.

De resultaten laten een gunstige ontwikkeling zien in het terugdringen van de als restafval ingezamelde hoeveelheid. Het aandeel restafval beschrijft de verdeling van de ingezamelde afvalstromen en is geen maat voor het percentage dat uiteindelijk wordt gerecycled.

Monitoring en vervolg
De afvalgegevens zijn samengebracht in een vaste monitoringstructuur per kantoor, periode en afvalcategorie. Daarmee kunnen ontwikkelingen door de jaren heen worden gevolgd, terwijl de oorspronkelijke afvalstromen beschikbaar blijven voor nadere analyse. Voor de vergelijking wordt 2025 als startpunt gebruikt, omdat Movares in

[12] Zero_Waste.xlsx

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

dat jaar is overgestapt naar een netwerk van hubs en regiokantoren en het kantoor aan de Daalse Kwint heeft verlaten. Oudere gegevens blijven behouden als historische informatie.

Vanuit de bestaande aanpak in Utrecht, Amsterdam en Den Bosch wordt gewerkt aan uitbreiding van de Zero Waste-monitoring naar andere locaties. De gezamenlijke monitoringstructuur maakt het mogelijk om deze kantoren op dezelfde manier te volgen. Zodra aanvullende afvalgegevens beschikbaar zijn, worden deze opgenomen in de monitoring en de volgende rapportages. Zo wordt het inzicht in afvalstromen binnen Movares stapsgewijs verbreed.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

Colofon

Opdrachtgever

Uitgave Movares Nederland B.V.

Jaarbeursboulevard 280

Telefoon +31 (0)30 - 265 55 55

Ondertekenaar Tsakali N (Nicoleta)
nicoleta.tsakali@movares.nl

Projectnummer

Kenmerk -26012890

© 2026, Movares Group B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Docusign Envelope ID: 56AE2A18-A950-84E3-837A-D136698BBDCD

movares

smart
urban
engineering