KLIMAAT TRANSITIEPLAN

2026-2035

Rotterdam, september 2026 (definitief)

Auteur(s):
Maarten Fleerakkers, Alexandra Wielink

Geaccordeerd door:
Toine van Liebergen

C O L O F O N

Het format voor deze rapportage is opgesteld door Stichting Stimular. Stimular vertaalt de groeiende vraag om duurzaamheid naar praktische instrumenten en werkwijzen voor bedrijven, brancheverenigingen, overheidsorganisaties en zorgaanbieders. Stichting Stimular is de werkplaats voor Duurzaam Ondernemen!

Stichting Stimular
Botersloot 177
3011 HE Rotterdam
t 010 - 238 28 28
f 010 - 437 93 03
e mail@stimular.nl
i www.stimular.nl

Dit format mag uitsluitend worden ingezet voor eigen gebruik en niet voor commerciële doeleinden.

I N H O U D S O P G A V E

Contents

COLOFON **1**

INHOUDSOPGAVE **1**

1 INLEIDING **2**
1.1 Betrokkenen 2
1.2 Over het bedrijf 2
1.3 Rangorde activiteiten 2

2 CO2-REDUCTIEBELEID **3**
2.1 Beleidsverklaring van directie 3
2.2 doelen voor de middellange termijn (5 jaar) 3
2.2.1 CO2-doelen 3
2.2.2 Energiedoelen 3
2.2.3 Duurzame energiedoelen 3
2.3 Overzichtstabel doelen 3

3 ONDERBOUWING BELEID EN DOELEN **5**
Vergelijking met sectorgenoten 5
3.1 Vergelijking met overheidsdoelen en wetenschappelijke inzichten 7

4 UITVOERINGSSTRATEGIE **8**
4.1 Voorbereidende acties en maatregelen 8
4.2 Planning 8
4.3 Investeringen 9
4.4 strategische context 9

1 INLEIDING

Dit Klimaattransitieplan is geschreven door To Interface Groep B.V., hierna genoemd To Interface. Het plan betreft de periode 2025-2035 en bevat de energie- en CO_2-doelstellingen. Deze doelen zijn onderbouwd door deze te vergelijken met sectorgenoten en het overheidsbeleid van 2025. Tot slot is de uitvoeringsstrategie uitgewerkt en onderbouwd inclusief voorbereidende maatregelen.

1.1 BETROKKENEN

Bij de totstandkoming van dit rapport zijn betrokken:
- Maarten Fleerakkers, To Interface, directeur
- Alexandra Wielink, Stichting Stimular, extern adviseur

1.2 OVER HET BEDRIJF

To Interface Groep is een netwerkorganisatie van gespecialiseerde advies- en projectmanagementbedrijven die samenwerken aan complexe opgaven in de fysieke leefomgeving. De groep richt zich op vraagstukken rondom energie, infrastructuur, water, bouw, gebiedsontwikkeling en maatschappelijke transities. Kenmerkend is de combinatie van strategie, organisatieontwikkeling en uitvoeringskracht, zowel aan publieke als private zijde. De gezamenlijke noemer is:

- complexe bouw- en realisatieopgaven;
- transitie- en veranderopgaven;
- publiek-private samenwerking;
- verbinden van strategie en uitvoering;
- sleutelrollen binnen programma's en projecten.

1.3 RANGORDE ACTIVITEITEN

Aangezien bovengenoemde diensten in vergelijkbare mate gebruiken maken van dezelfde emissiebronnen, is er geen toegevoegde waarde om meerdere organisatieactiviteiten te identificeren en apart te analyseren. Daarom is ervoor gekozen de Impact en Invloed analyse te maken over één allesomvattende organisatie-activiteit, en dat is: Programmamanagement en advies. Daarmee is dit ook de belangrijkste bedrijfsactiviteit die 100% van onze footprint veroorzaakt.

2 CO2-REDUCTIEBELEID

2.1 BELEIDSVERKLARING VAN DIRECTIE

To Interface heeft zich ten doel gesteld om de CO_2-uitstoot te reduceren door het energie- en brandstofverbruik te reduceren en duurzame energie te gebruiken. Doelstellingen voor scope 1, 2 en 3 zijn gericht op de gehele organisatie.

2.2 DOELEN VOOR DE MIDDELLANGE TERMIJN (5 JAAR)

2.2.1 CO2-doelen

Op hoofdlijnen zijn onze CO_2-doelen:

- In scope 1 willen we eind 2030 85% reductie realiseren. Dat is t.o.v. het basisjaar 2025 (44,9 ton CO_2) een reductie van 38 ton CO2 op jaarbasis, oftewel een uitstoot van 6,9 ton CO_2 op jaarbasis. We willen dit 'relatief' meten, dat betekent een uitstoot van 0,2 ton CO_2/FTE;
- In scope 2 willen we eind 2030 naar 0 toe (marketbased benadering). Dat is t.o.v. het basisjaar 2025 een reductie van circa 16,5 ton CO2 op jaarbasis;
- In scope 3 willen we met zakelijk verkeer eind 2035 90% reductie reduceren. Dat is t.o.v. het basisjaar 2025 (24 ton CO_2) een reductie van 21 ton CO_2 op jaarbasis, oftewel een uitstoot van 2,4 ton CO_2 op jaarbasis. We willen dit 'relatief' meten, dat betekent een uitstoot van 73,5 kg CO_2/FTE.
- In scope 3 willen we met inkoop eind 2035 20% reductie reduceren. Dat is t.o.v. het basisjaar 2025 (42 ton CO_2) een reductie van 8,4 ton CO_2 op jaarbasis, oftewel een uitstoot van 33,6 ton CO_2 op jaarbasis. We willen dit 'relatief' meten, dat betekent een uitstoot van 21,7 kg CO_2/eur.

2.2.2 Energiedoelen

Energiedoelen zijn gesplitst in doelen voor energiebesparing en doelen voor duurzame energie. Deze hebben alleen betrekking op ons eigen energieverbruik van de bedrijfsvoering en de projecten, dus niet op scope 3.
De middellange termijn energiedoelen zijn:

- In scope 1 en 2 willen we eind 2030 30% reductie realiseren. Dat is t.o.v. het basisjaar 2025 (945 GJ) een reductie van 300 GJ op jaarbasis, oftewel een energieverbruik van 645 op jaarbasis. We willen dit 'relatief' meten, dit betekent een uitstoot van 20.0 GJ/FTE;

2.2.3 Duurzame energiedoelen

- In scope 2 streven we per eind 2030 naar 100% gebruik van groene stroom voor kantoor en zakelijk vervoer. Dit doen we door groene stroom te laden, met zonnepanelen op het dak en het restant met GvO's te vergroenen.

2.3 OVERZICHTSTABEL DOELEN

In onderstaande tabel zijn de doelen voor de korte en middellange termijn op een rij gezet.

Doelen CO2 reductie

	Eenheid	Basisjaar 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Scope 1 (85% in 2030)	ton CO_2 /fte	1,36	1,13	0,90	0,67	0,44	0,20
Scope 2 (100% in 2030)	ton CO_2 /fte	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0

	Eenheid	Basisjaar 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Scope 3 zakelijke verkeer (90% in 2035)	ton CO_2/fte	0,735	0,67	0,603	0,537	0,47	0,405
			2031	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**
			0,34	0,27	0,21	0,14	0,07

	Eenheid	Basisjaar 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Scope 3 inkoop (20% in 2035)	kg CO2/keur	26,54	26,01	25,48	24,95	24,42	23,89
			2031	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**
			23,35	22,83	22,30	21,77	21,24

Doelen Energiereductie

	Eenheid	Basisjaar 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Scope 1 en 2 (30% in 2030)	KJ/fte	28,6	26,9	25,2	23,5	21,7	20

Doelen Duurzame energiereductie

	Eenheid	Basisjaar 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Scope 2 (100% groene stroom in 2030)		72%	78%	83%	89%	94%	100%

3 ONDERBOUWING BELEID EN DOELEN

Wij denken dat deze doelen reëel zijn en tevens ambitieus voor een organisatie als de onze. Om dit te toetsen hebben we deze vergeleken met sectorgenoten en overheidsdoelen en is de feedback van externe belanghebbenden meegenomen in het vormen van de doelstellingen. Met name het (stijgend aandeel) elektrisch vervoer is een relevante techniek die de doelstellingen mogelijk maken en deze is in lijn met door de sector geaccepteerde verwachtingen.

VERGELIJKING MET SECTORGENOTEN

Sectorgenoten die wij het vaak tegenkomen in de markt zijn projectmanagement- en adviesbureaus Infram en WB de Ruimte.

Hieronder een vergelijking met deze bedrijven op hoofdlijnen:

Infram
Infram is per eind 2025 gecertificeerd op niveau 5 van het handboek CO2 Prestatieladder, versie 3.1. Eind 2025 betrof de CO2 emissie 74 ton CO2 met circa 55 medewerkers (scope 1, 2 en 3 BT).
In scope 1 (leasewagenpark) wil Infram 90% CO2 reductie realiseren tussen 2019 en 2029. Tevens wil zij het gasverbruik terugbrengen met 25% tussen 2019 en 2029.
In scope 2 wil Infram de CO2-emissie als gevolg van elektriciteitsverbruik van leasewagens gemiddeld per leaserijder (met een hybride of volledig elektrische auto) met 25% in 2029 t.o.v. 2019. Uit hun emissie registratie blijft dat CO2- emissie reeds 0 is door groen opladen en aanschaf van GvO's. De CO2-emissie als gevolg van elektriciteitsverbruik van kantoor is ook reeds 0 doordat Infram enkel groene stroom afneemt.
In scope 3 wil Infram de CO2-emissie als gevolg van zakelijk gebruik van privé voertuigen verminderen met 40% in 2024 t.o.v. 2019.

Als we dit vergelijken met To Interface, dan heeft To Interface per eind 2025 een CO2 emissie van 86 ton met circa 40 mensen (33 fte)
De doelstelling op scope 1 leasewagenpark is vergelijkbaar, To Interface zet in op 100% CO2 reductie in 2030, dus volledig uitfaseren van fossiel. T.a.v. scope 1 gasverbruik is To Interface minder ambitieus omdat we niet beschikken over een eigen kantoor, maar deel uitmaken van een bedrijfsverzamelgebouw. T.a.v. scope 2 streeft To Interface naar 100% reductie in 2030, Infram heeft dit reeds gerealiseerd. T.a.v. scope 3 streeft To Interface naar een reductie van 90% op zakelijk gebruik van privé voertuigen in 2035 ten opzichte van Infram die inzet op 40% reductie tot 2024. In de documentatie is niet teruggevonden of Infram na 2024 een nieuwe doelstelling heeft geformuleerd.

Op basis van de documentatie van Infram bv concluderen we dat we op dezelfde maatregelen inzetten, maar dat To Interface dezelfde reductie in scope 1 probeert waar te maken in een kortere periode. Het grootste verschil is het gasverbruik, omdat To Interface daar zelf weinig invloed op heeft (investeringsbeslissing van de verhuurder) Beide organisaties zorgen op korte termijn voor een scope 2 van nul. Voor scope 3 ontbreekt er informatie over Infram, waardoor hier geen eenduidige bevinding over gedaan kan worden.

WB de Ruimte
WB de Ruimte is sinds augustus 2024 gecertificeerd op niveau 3 van het handboek CO2 Prestatieladder, versie 3.1. Eind 2025 betrof de CO2 emissie 15,9 ton CO2 met circa 20 medewerkers (scope 1, 2 en BT).
WB de Ruimte heeft de volgende doelstellingen voor 2026 geformuleerd:

- Scope 1: 10% besparing gerelateerd aan graaddagen t.o.v. basisjaar 2022
- Scope 2: 10% besparing kWh per m2 t.o.v. basisjaar 2022
- Scope 3: Het verminderen van het totaal aantal afgelegde kilometers per werknemer (FTE) met 20% te verminderen t.o.v. 2019
- Scope 3: 10% CO2-reductie op gereisde KM per FTE t.o.v. basisjaar 2022

Op basis van de documentatie op de website en SKAO website zijn geen (middel)lange termijn doelstellingen teruggevonden.

Als we dit vergelijken met To Interface, dan heeft To Interface per eind 2025 een CO2 emissie van 76 ton met circa 40 mensen (33 fte)
Een belangrijk verschil tussen WB de Ruimte en To Interface is dat WB de Ruimte geen leasewagenpark heeft, WB de Ruimte heeft dus alleen verkeer in scope 3 en daar zet zij in op reductie van afgelegde kilometers en CO2-reductie per kilometer. Het OV-gebruik ligt bij WB de Ruimte (dientengevolge) veel hoger dan bij To Interface.
To Interface heeft heel bewust geen doelstelling op reductie van afgelegde kilometers gezet en dat heeft vooral te maken met dat we onze medewerkers niet willen stimuleren om meer thuis te werken. Wij doen vooral detachering, de opgaven waar we aan zijn complex en worden in project- of programmaverband uitgevoerd. Wij achten het noodzakelijk dat onze mensen op gezamenlijke projectdagen ook daadwerkelijk fysiek bij de klant aanwezig zijn en zo ook op onze gezamenlijke kantoordag op vrijdag. We proberen wel om onze medewerkers te koppelen aan projecten of programma's die enigszins in de buurt van hun woonplaats liggen. To Interface heeft wel een 100% CO2-reductie doelstelling op verkeer in 2030 in scope 1 en 2 en 90% CO2-reductie doelstelling op verkeer in 2035 in scope 3 en daarmee lijken we ambitieuzer dan WB de Ruimte (scope 1, 2).
T.a.v. CO2-reductie van het kantoor (gas en elektriciteit) zien we dat WB de Ruimte net als To Interface minder ambitieus is c.q. dat het de voorbije jaren lastig is gebleken om te besparen op gasverbruik en elektriciteit op kantoor. Voor WB de Ruimte zijn deze maatregelen lastig te realiseren omdat zij gevestigd zijn in een monumentaal pand waarbij restricties zijn wat betreft aanpassingen aan het pand ten behoeve van CO2-reductie. To Interface heeft wel een groot gedeelte opwek met zonnepanelen.

Op basis van deze vergelijking kan worden opgemaakt dat To Interface een middenmotor is. Zij is later is gestart met CO2 prestatieladder, maar heeft vergelijkbare ambities als Infram en WB de Ruimte.

3.1 VERGELIJKING MET OVERHEIDSDOELEN EN WETENSCHAPPELIJKE INZICHTEN

Onze doelen zijn moeilijk vergelijkbaar met het overheidsbeleid (de Klimaatwet en het akkoord van Parijs), omdat de overheid rekent met 55% reductie in 2030 t.o.v. 1990. Ons bedrijf heeft een footprint en CO2 beleid vanaf 2023 en eind 2025 was reeds 40% bespaard (vergeleken met ons eerste basisjaar 2023). De vanaf 2026 gestelde reductie doelen per jaar daarbij opgeteld is daarmee ruim voldoende om te kunnen stellen dat wij voldoen aan het overheidsbeleid. De conclusie is dat wij voorlopen op het nationaal overheidsbeleid.

4 UITVOERINGSSTRATEGIE

4.1 VOORBEREIDENDE ACTIES EN MAATREGELEN

De doelen voor scope 1, 2, energiebesparing en duurzame energie willen wij behalen door:

- stimuleren dat op dagen met weinig kantoorbezetting alleen in het nieuwe kantoordeel (airco) wordt gewerkt. Zodoende wordt het oude kantoordeel (met radiatoren) ontzien. Deze maatregel is in 2024 geëffectueerd.
- het elektrificeren van alle zakelijke personenwagens door per 1-1-2026 alleen nog maar volledig elektrische auto's te leasen en daarmee ook de energie-efficiëntie en het energieverbruik van het zakelijk verkeer te verbeteren.
- alleen nog groene stroom te gebruiken en waar we niet kunnen aantonen dat ingekochte elektriciteit groen is daar GvO's voor in te kopen;

Doelen voor scope 3, materialen en onderaannemers willen wij behalen door:

- Het reduceren van het aantal fossiele autokilometers door overstap naar elektrische autokilometers en/of stimuleren van OV. De volgende maatregelen worden ingezet of overwogen:
  - Partners hebben een voorbeeldfunctie en stappen bij aanschaf van een nieuwe auto over naar volledig elektrisch rijden;
- Een reeds genomen maatregel is dat voor auto, OV en fiets eenzelfde kilometervergoeding geldt en dat we hiermee ook OV en fiets stimuleren.
- Nog te beslissen: Een hogere kilometervergoeding voor volledig elektrische kilometers, OV en/of fiets ten opzichte van fossiele/hybride kilometers;
- Het reduceren/administreren van het aantal elektrische autokilometers met grijze stroom door:
  - De bron van de geladen elektriciteit beter in beeld te krijgen (groene versus grijze stroom);
- Het aandeel geladen groene stroom te vergroten, o.a. door aankoop GvO's;
- Duurzame inkoop van producten en diensten bij onze belangrijkste onderaannemers en daarbij ook hun CO2-emissie/eur opvragen, dus een specificering t.o.v. de DEFRA conversie factoren zoals we die nu nog hanteren. Op deze manier kunnen diensten en goederen van onderaannemers worden vergeleken op duurzaamheid en keuzes worden gemaakt bij welke onderaannemers deze in de toekomst worden ingekocht.

4.2 PLANNING

Scope 1 en 2:

- Het elektrificeren van personenwagens zijn we al enkele jaren geleden mee gestart. Per 1-1-2026 zijn alle nieuwe leasecontracten enkel nog met elektrische auto's. Het grootste deel van ons leasewagenpark bestaat uit volledig elektrische auto's.
- Inzet van enkel groene stroom gaan we vanaf najaar 2026 onderzoeken en de rest gaan we met GvO's vergroenen.

Scope 3:

- Inzet van enkel groene stroom gaan we vanaf 2027 onderzoeken en de rest gaan we met GvO's vergroenen.
- Het toepassen van een hogere kilometervergoeding voor volledig elektrische kilometers, OV en/of fiets ten opzichte van fossiele/hybride kilometers gaan we in 2027 onderzoeken en doorvoeren.
- Duurzame inkoop van producten en diensten gaan we vanaf 2027 onderzoeken, we gaan het gesprek aan met onze belangrijkste onderaannemers (recruiters, accountant, adviesbureaus).

4.3 INVESTERINGEN

De voorziene investeringen bestaan uit de volgende items:

Activiteit	Kosten per jaar	Opmerking
CO2-manager	10.000 eur	
CO2-adviseur (extern)	8.400 eur	Stimular
SKAO lidmaatschap	190 eur	
Externe audit	6.199 eur	Kiwa
Aanschaf GvO's (scope 1, 2 en 3)	1.556 eur (vanaf 2026)	Rekenvoorbeeld uitgaande van 1e helft 2026: 129 kWh x 12,1 eur. Deze kosten nemen af naarmate we aantoonbaar meer groene stroom gebruiken.
Laden met enkel groene stroom	0 eur	Nog nader te onderzoeken, verwachting is dat dit een communicerend vat is met de aanschaf van GvO's
Hogere kilometervergoeding	4.274 eur (nog niet in 2026)	Rekenvoorbeeld, uitgaande van 53.420 elektrische km's in 1e helft 2026 en 4 cent verhoging. Deze maatregel is nog nader te onderzoeken en uit te werken.
Totaal	**30.619 eur**	

De benodigde investeringen zijn opgenomen in onze jaarplanning.

4.4 STRATEGISCHE CONTEXT

De geformuleerde doelstellingen hebben geen relevante invloed op onze diensten en activiteiten.
De werkzaamheden van To Interface bestaan uit het detacheren van medewerkers in projecten en programma's van publieke en private opdrachtgevers. Daar gaat in de toekomst niets aan veranderen. Dit betekent dat onze CO2 uitstoot in hoge mate wordt bepaald door verkeersbewegingen, deze willen we naar 0 reduceren, in essentie door inzet van volledige elektrische auto's en groene stroom. Het volledig of gedeeltelijk afstoten van taken, producten en diensten is daarom niet een gevolg van de strategie die onze doelstellingen ondersteunen. Ook is de adaptatie van geheel nieuwe technologieën die de activiteiten van ons werk beïnvloeden niet van toepassing. Wij gaan ervan uit dat de beschikbaarheid en capaciteit van de laadinfrastructuur in de komende jaren minimaal op het huidige niveau blijft en naar verwachting verder zal verbeteren. Grote veranderingen in de maatschappij die het net beïnvloeden waardoor laden wordt bemoeilijkt zou het behalen van de doelstelling mogelijk beïnvloeden, maar dit zien wij niet als reëel risico.