Emissie inventaris RSK Netherlands

CO_2-Prestatieladder 3.1
Conform 2.A.3 en 3.A
Op basis van de internationale norm NEN-EN-ISO 14064-1:2019

RSKN0101_ Emissie inventaris CO_2-prestatieladder

Ridderkerk, 18-09-2025
Versie 10

Opgesteld door:
Bas de Kwaadsteniet

Review door:
Jeroen Meisters / Rody Veen

RSK Netherlands
Burgemeester de Zeeuwstraat 2
2985 AB RIDDERKERK

Inhoud

Inhoud 1
1. Inleiding 2
1.1 Over dit document 2
1.2 Betrokkenen 2
2. Over RSK 3
2.1 Beschrijving van de organisatie 3
3. Emissie inventaris 5
3.1 Cross reference 5
3.2 Uitgangspunten 6
3.3 Footprint calculator 9
3.4 Energieverbruik bedrijfspand 11
3.5 Wagenpark (brandstof scope 1 emissie) 13
3.6 Zakenreizen privéauto 14
3.7 Business Air Travel 14
3.8 Huurauto (benzine, hybride en elektrisch) 15
3.9 Ontnemen van GHG 15
3.10 Overige indirecte emissie 15
3.11 Methode 15
3.12 Verandering in de methode 15
3.13 Bepaling conversiefactoren 15
3.14 Biomassa 16
3.15 Onzekerheden 16
4. Reductiedoelstellingen 17
4.1 Beleidsverklaring van de directie 17
4.2 Tijdspad scope 1, 2 en 3 17
4.3 Referentiejaar 17
4.4 Documentatie 17
4.5 Beoordeling van de prestaties (nominale uitstoot CO_2) 18
4.6 Beoordeling van de prestaties (genormaliseerde uitstoot CO_2) 19
5. Voortgang op de doelstellingen 21
6. Revisie 24

1. Inleiding

1.1 Over dit document

Algemeen
In dit rapport is inzichtelijk gemaakt wat de totale hoeveelheid uitstoot is van de broeikasgassen van RSK Netherlands. De inventarisatie geeft daarnaast inzicht in de herkomst van de GHG emissies (Green House Gas).

De rapportage periode van de emissie inventaris is van januari t/m december 2024, conform NEN-EN-ISO 14064-1:2019. Het basisjaar van RSK Netherlands is 2018.

Doel
Het ambitieniveau van RSK bedraagt het behouden van niveau 5. Certificering in het kalenderjaar 2025.

Middel
De CO_2-prestatieladder heeft als doeleinde dat de inschrijvende organisatie goed inzicht heeft in haar CO_2-verbruik, daarnaast stimuleert het de organisatie om dit verbruik te reduceren. Dit geldt zowel voor de bedrijfsvoering als bij de uitvoering van projecten.

De CO_2-prestatieladder van RSK Netherlands is als volgt opgebouwd. In eerste instantie is een emissie inventaris uitgevoerd en een footprint opgesteld conform de ISO 14064-1. Deze zijn opgenomen in onderliggend document: RSKN0101_Emissie inventaris. RSKN0102 bevat het energiemanagement actieplan en RSKN0103 het communicatieplan. Alle documenten zijn bij de certificering opgesteld conform handboek CO_2-prestatieladder 3.0 van SKAO. In juni 2020 is handboek versie 3.1 gepubliceerd. Aan de hand van het wijzigingenblad zijn de voor RSK Netherlands opgestelde documenten daar waar nodig herzien en geactualiseerd.

1.2 Betrokkenen

Bij de totstandkoming van dit document zijn betrokken:

- Jeroen Meisters – Managing Director RSK Netherlands
- Bas de Kwaadsteniet – Projectleider Bodem
- Rody Veen – KAM-Coördinator/ Middelbaar veiligheidskundige (MVK)/ medior safety officer

De betrokkenen vormen samen het energiemanagementteam.

2. Over RSK

2.1 Beschrijving van de organisatie

RSK Netherlands maakt deel uit van de RSK Group. De RSK Group is een innovatief milieutechnisch ingenieurs- en adviesbureau dat zichzelf altijd verder ontwikkelt: “wij veranderen en bewegen met de ontwikkelingen in de markt mee en optimaliseren onze diensten, zodat wij kunnen anticiperen of direct kunnen reageren op mondiale omstandigheden en lokale wet- en regelgeving”.

Al onze diensten zijn adviserend en richten zich op het leveren van oplossingen met een toegevoegde waarde: meedenken met de klant, aandragen van verbetervoorstellen, signaleren van mogelijkheden om kosten te besparen en optimaliseren en stroomlijnen van werkprocessen zijn onze speerpunten.

Onze toewijding aan kwaliteit, milieu, veiligheid en gezondheid wordt onderstreept door onze certificering volgens de ISO 9001, ISO 14001 en ISO 45001 normen.

Naast bovengenoemde certificeringen die voor de gehele RSK Group gelden is RSK Netherlands gecertificeerd volgens:

- VCA-P versie 2017/6.0;
- BRL1000, protocol 1001;
- BRL 2000,protocol 2001, 2002, 2003 en 2018;
- BRL 6000, protocol 6001, 6002, 6005 en 6006;
- BRL 12000, protocol 12010.

We zijn er trots op ons in 30 jaar te hebben ontwikkeld tot een van Europa’s meest toonaangevende, snelst groeiende multidisciplinair milieutechnisch ingenieursbureau. Op dit moment zijn wij een van de grootste private onderneming op ons vakgebied.

Wij zijn echter niet zelfgenoegzaam over ons succes en blijven voortdurend streven naar verbetering en optimalisering van onze dienstverlening door vast te blijven houden aan onze richtlijnen zoals ze in het begin in onze bedrijfsvisie zijn geformuleerd:

- Inhuren, werven, behouden en belonen van talentvolle en toegewijde medewerkers;
- Opbouwen van duurzame relaties met opdrachtgevers;
- Continue verbeteren en innovatie aanmoedigen;
- Bevorderen van een open leercultuur en een veilige, positieve werkomgeving;
- Maken van strategische investeringen voor duurzame toekomstbestendige groei;
- Richten op gezonde, voorspelbare financiële prestaties;
- Vasthoudende aan een niet aflatende inzet voor gezondheid en veiligheid;
- Behouden, beschermen en verbeteren van de natuurlijke en sociale hulpbronnen;
- Aanmoedigen van overleg en duidelijke communicatie.

RSK Netherlands is een ingenieursbureau voor de vakgebieden milieu en veiligheid. Onze kerndiensten bestaan uit:

- historisch vooronderzoek;
- milieukundig bodem- en grondwateronderzoek en advisering;
- partijkeuringen grond en bouwstoffen;
- waterbodemonderzoek en advisering;
- asbest in grondonderzoek en advisering;
- begeleiding tijdens de uitvoering van bodemsanering;
- advisering op het gebied van geohydrologie;

- advisering op het gebied van ecologie;
- ondersteuning en advisering op HSE-aangelegenheden.

De RSK Group heeft ongeveer 15.000 werknemers in dienst in meer dan 25 landen.

Het hoofdkantoor van RSK Netherlands is gevestigd in Ridderkerk. Daarnaast hebben wij sinds 2018 flexplekken gerealiseerd in IJsselstein en Boxtel. Vanaf januari 2022 is een vestiging in Amsterdam bijgekomen. RSK Netherlands heeft besloten gebruik te maken van flexplekken omdat we medewerkers een werkplek dichtbij huis willen bieden. Ook stimuleren wij het werken vanuit huis. Binnen RSK Netherlands waren op 31 december 2024, 49 medewerkers in dienst. Naast administratie en HR is het merendeel werkzaam in de vakgebieden bodem (projectleider en veldwerk), ecologie (projectleider en veldwerk), geohydrologie en veiligheid.

3. Emissie inventaris

3.1 Cross reference

Statement in according with ISO 14064-1.

Om inzicht te krijgen in het verbruik van energie heeft RSK Netherlands een emissie inventaris opgesteld. Conform het handboek CO_2-prestatieladder versie 3.1 van 22 juni 2020 dient deze emissie inventaris te voldoen aan de eisen van ISO 14064-1 en het greenhouse gas (GHG) protocol, conform paragraaf 9.3.1 van ISO 14064-1. Om zeker te weten dat aan deze eisen wordt voldaan heeft RSK Netherlands een Cross reference tabel opgesteld met daarin alle eisen van ISO 14064-1, zie onderstaande tabel 1.

Tabel 1: Cross reference eisen vanuit ISO 14064-1

ISO 14064-1	*§9.3 GHG report inhoud*	Beschrijving:	Van toepassing
	A	Beschrijving van de organisatie	Ja
	B	Verantwoordelijke	Ja
	C	Rapport periode	Ja
5.1	D	Organisational boundaries	Ja
5.2		Operational boundaries	Ja
5.2.2	F, H	Directe emissie en ontnemingen van GHG	Ja
5.2.3	J	Indirecte emissie	Ja
5.2.4		Overige indirecte emissie	Nee
5.2.3	I	Footprint	Ja
6.2.1	M	Methode	Ja
6.2.1	N	Veranderingen in de methode	Nee
6.2.1		Bepaling conversiefactoren	Ja
6.2.3	O	Gebruikte conversiefactoren	Ja
Annex D	G	Biomassa's	Nee
5.2.1		Reductiedoelstellingen	Ja
6.4.1	K	Referentiejaar	Ja
6.4.1	L	Hercalculatie	Ja
8.3	P, Q	Onzekerheden	Ja
8.1		GHG management	Ja
8.2		Documentatie	Ja
9.2		GHG management	Ja
	R	Statement according with ISO 14064-1	Nee
	S	Een toelichting waarin wordt beschreven of de GHG-inventaris, het verslag of de verklaring is geverifieerd, met inbegrip van het type verificatie en de mate van zekerheid die is verkregen	Nee
	T	De bij de berekening gebruikte GWP-waarden, alsmede de bron van die waarden. Als de GWP-waarden niet afkomstig zijn uit het meest recente IPCC-verslag, vermeld dan de emissiefactoren of de databankreferentie die bij de berekening zijn gebruikt, alsmede de bron	Nee

3.2 Uitgangspunten

3.2.1 Scope 1, 2 en 3

In het GHG-protocol wordt een onderscheid gemaakt in scope 1, 2 en 3-emissies. Op niveau 5 van de CO_2-prestatieladder wordt de CO_2-footprint scope 1, 2 en 3 gerapporteerd. Scope 1 betreft de directe GHG-emissies, scope 2 betreft de indirecte GHG-emissies, scope 3 betreft vliegreizen, zakelijk reizen met privé voertuigen en het gebruik van huur auto's. Voor niveau 5 wordt daarnaast een ketenanalyse opgemaakt.

De Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO) plaatst met de wijziging naar handboek 3.1 business travel en personal cars for business travel in scope 3. Voorheen tot juni 2020 werden deze in scope 2 meegenomen in plaats van de scope 3.

3.2.2 Organisatiegrens

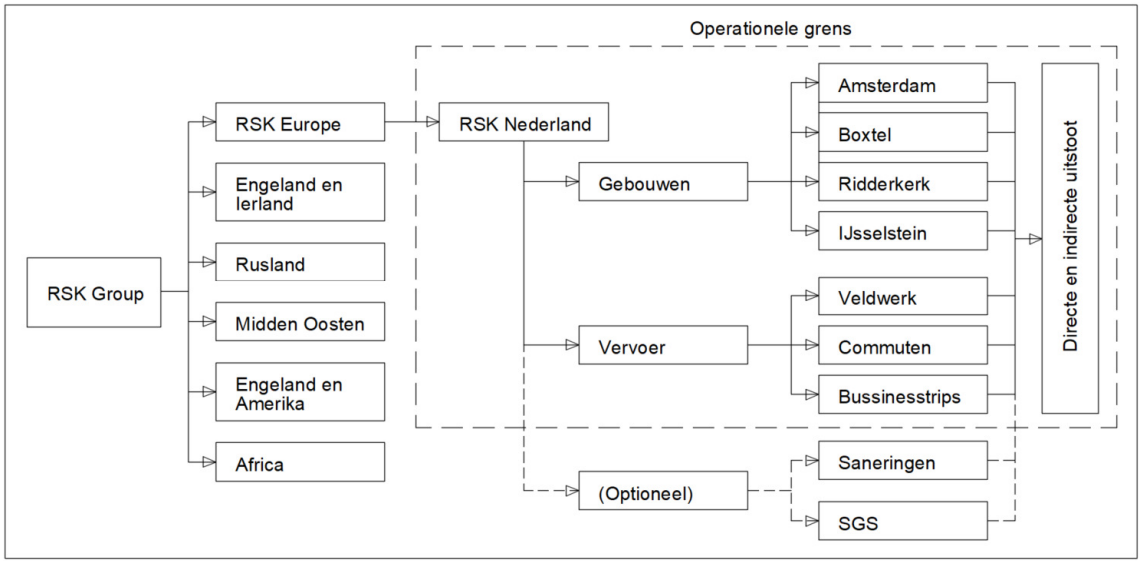
RSK Netherlands is onderdeel van de RSK Group. RSK Netherlands wil zich laten certificeren om CO_2-reductie programmatisch en lokaal (Nederland) aan te pakken.

Bepaling van de organizational boundary is van belang om de zogenaamde span of control van de initiatiefnemer (in dit geval RSK Netherlands) te bepalen. Zeker als de initiatiefnemer onderdeel van een groter geheel uitmaakt. Vanuit RSK Netherlands is voor de control approach gekozen, in plaats van de aandeelbenadering. Via de control approach is RSK Netherlands 100% verantwoordelijk (te houden) voor de uitstoot van broeikasgassen door de activiteiten die zij initieert, beheerst en controleert. Daarbij komt dat RSK Netherlands geen financieel belang heeft in de andere bedrijfsonderdelen binnen de RSK Group, waardoor interventie op de bedrijfsvoering buiten haar beïnvloedingssfeer ligt.

Control approach kan in financiële of operationele termen worden gedefinieerd:

- Financiële controle: Het bedrijf heeft financiële controle over de activiteiten als het bedrijf de mogelijkheid heeft om het financiële en operationele beleid van de activiteiten te sturen, met het oog op het behalen van economische voordelen van zijn activiteiten.
- Operationele controle: een bedrijf heeft operationele controle als een bedrijf de volle autoriteit heeft om operationeel beleid te introduceren en implementeren binnen de organisatie.

In het geval van RSK Netherlands, als subsidiary van de RSK Group, hebben wij de operationele controle over onze uitstoot. De grenzen van de organisatie waar RSK Netherlands invloed op heeft, is visueel weergegeven in onderstaand figuur.



3.2.3 Referentiejaar en rapportagejaar

In dit rapport is de CO_2-footprint van het jaar 2018 opgenomen als referentiejaar voor het vaststellen van de CO_2-reductiedoelstellingen. Het rapportagejaar betreft 2024. Een uitgebreide beoordeling betreffende de CO_2-prestaties is opgenomen in de directiebeoordeling 2024.

3.2.4 Verantwoordelijke

Het energiemanagementteam is verantwoordelijk voor de stuurcyclus CO_2-reductie en alle activiteiten die hieraan zijn gekoppeld, zoals behalen van de doelstellingen. Zij rapporteert direct aan de directie.

3.2.5 Projectgunningsvoordeel

RSK Netherlands heeft in 2019 t/m 2021 geen projecten met gunningsvoordeel gehad. In 2022 en 2023 is één project met gunningsvoordeel in uitvoering genomen. In 2024 zijn er 3 projecten met gunningsvoordeel in uitvoering genomen. 1 daarvan is begin 2025 gestart.

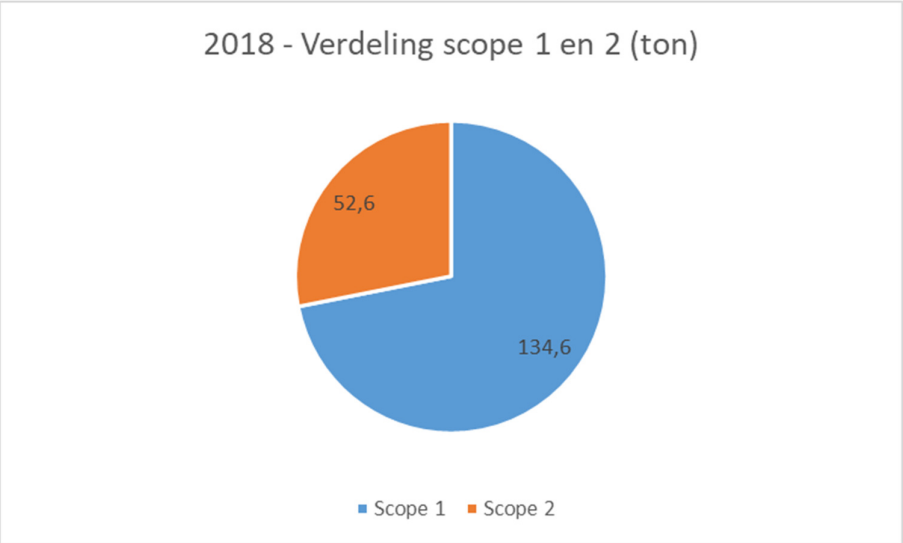
3.2.6 Verdeling scope 1, scope 2 en scope 3 - Referentiejaar

Scope 1: directe GreenHouse Gas emissies
Scope 2: indirecte GreenHouse Gas emissies, incl. scope 3 business travel en personal cars for business travel[1]

De emissie van CO_2 verdeeld over scope 1 en scope 2 ziet er in het referentiejaar (2018) als volgt uit:

Scope 1	**134,6 ton**
Scope 2	**52,6 ton**
Totaal	187,2 ton

[1] In versie 3.0 van het handboek mochten deze emissies bij scope 2 meegerekend worden. Met de implementatie van versie 3.1 dienen deze ook bij trede 3 als scope 3 emissies gerapporteerd te worden.



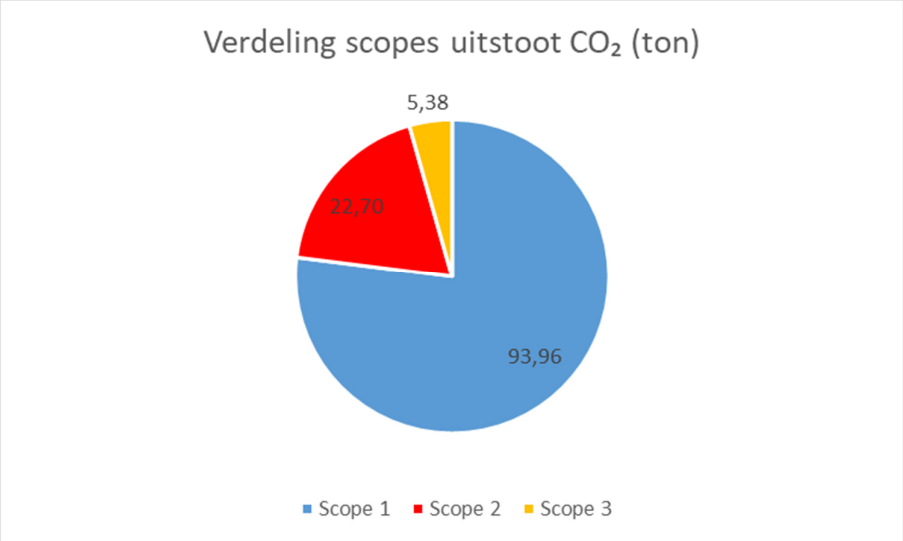
Figuur 1: Verdeling scope 1 en 2 emissies Referentiejaar 2018

3.2.1 Verdeling scope 1, scope 2 en scope 3 – Rapportagejaar 2024

Scope 1: directe GreenHouse Gas emissies
Scope 2: indirecte GreenHouse Gas emissies
Scope 3: business travel en personal cars for business travel

De emissie van CO_2 verdeeld over scope 1, scope 2 en scope 3 ziet er in rapportagejaar (2024) als volgt uit:

Scope 1	**93,96 ton**
Scope 2	**22,70 ton**
Scope 3	**5,38 ton**
Totaal	**122,04 ton**



Figuur 2: Verdeling scope 1, 2 en 3 emissies 2024

3.2.2 Bedrijfsgrootte

De totale CO_2-uitstoot van RSK Netherlands bedroeg in het referentiejaar 2018 187 ton CO_2.
Hiervan komt ongeveer 75,3 ton door gebruik van kantoor (vestiging in Ridderkerk en twee dependances in IJsselstein en Tilburg (thans Boxtel) en 105,3 ton vanuit het wagenpark. Hierbij is uitgegaan dat ongeveer 30 % van het brandstofverbruik van het wagenpark is toe te schrijven aan verkeer naar en tussen kantoor en flexplekken en 70 % voor verkeer naar en tussen projectlocaties.

In het rapportagejaar 2024 bedraagt de CO_2-uitstoot **122,04 ton**. Hiervan komt 22,17 ton door het energieverbruik (gas en elektra) van de kantoren (vestiging in Ridderkerk en drie dependances in Amsterdam, Boxtel en IJsselstein), 5,38 ton vanuit de "travels" (vliegkilometers, zakelijk reizen met privé auto en huurauto's) en 83,71 ton vanuit het wagenpark (brandstof) inclusief gebruik aggregaat. Door het toegenomen thuiswerken wordt thans uitgegaan dat ongeveer 20 % van het brandstofverbruik van het wagenpark is toe te schrijven aan verkeer naar en tussen kantoor en flexplekken (en privé kilometers van de mensen die de auto's in de bijtelling rijden) en 80 % voor verkeer naar en tussen projectlocaties.

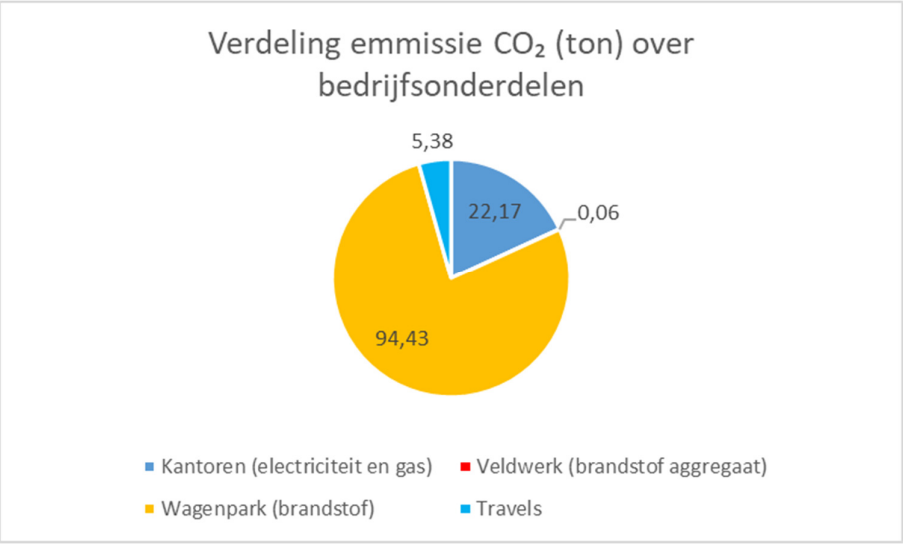
RSK Netherlands valt qua CO_2-uitstoot in de categorie klein bedrijf.

3.3 Footprint calculator

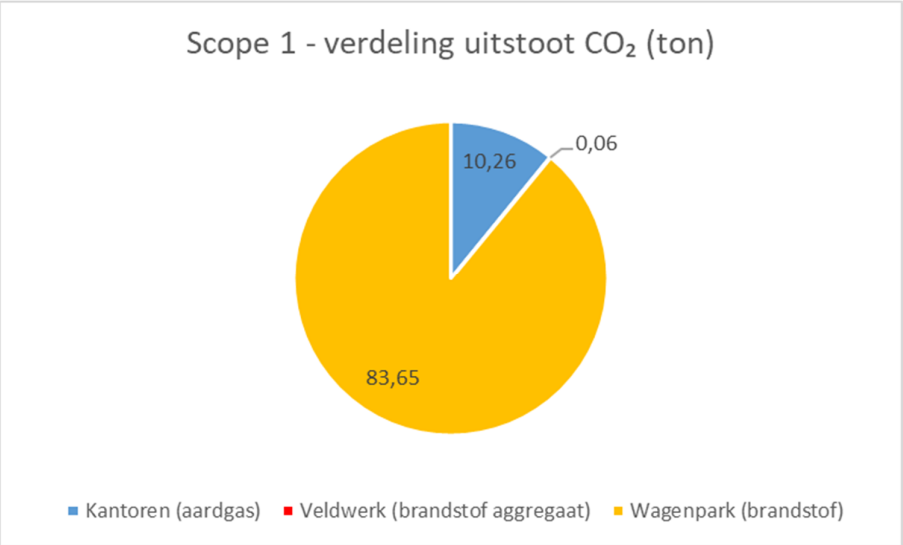
In het portfolio van RSK Netherlands zijn de halfjaarlijkse footprints terug te vinden, deze staan vermeld op de website van de organisatie (https://rskgroup.nl). Hieruit is op te maken hoe het verbruik van energie toe te schrijven is aan verschillende onderdelen binnen de organisatie. De verschillende onderdelen zijn:

- Kantoor;
- Veldwerk / projectlocaties;
- Wagenpark;
- Travels (vliegreizen, zakelijke reizen met privéauto en de huur van auto's).

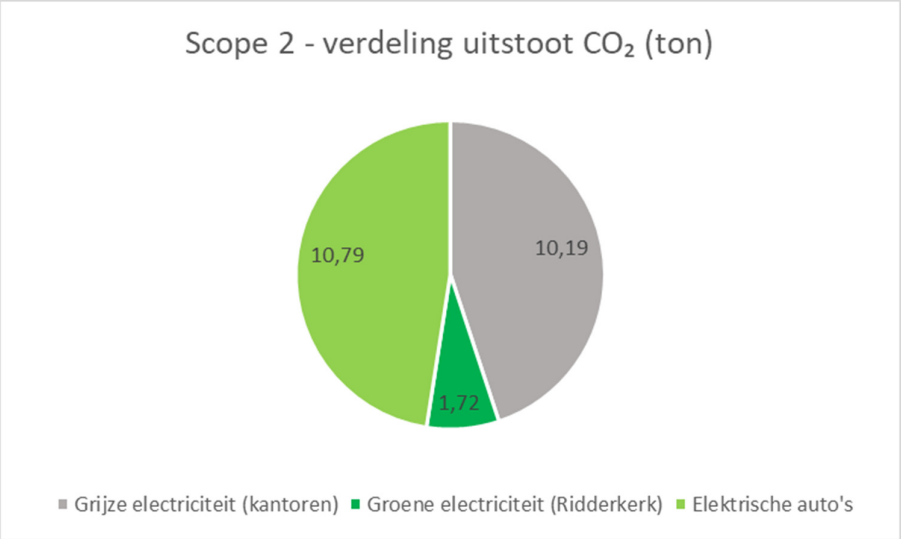
Doeleinde van deze verdeling is het in kaart brengen van het aandeel per bedrijfsonderdeel. Op deze wijze kan RSK Netherlands een gedetailleerder en effectief reductie beleid opstellen. Daarnaast is het verbruik uitgesplitst in een overzicht van scope 1, 2 en 3. Dit heeft als resultaat dat bekeken kan worden welk organisatieonderdeel voor welke uitstoot (direct of indirect) het verantwoordelijk is.



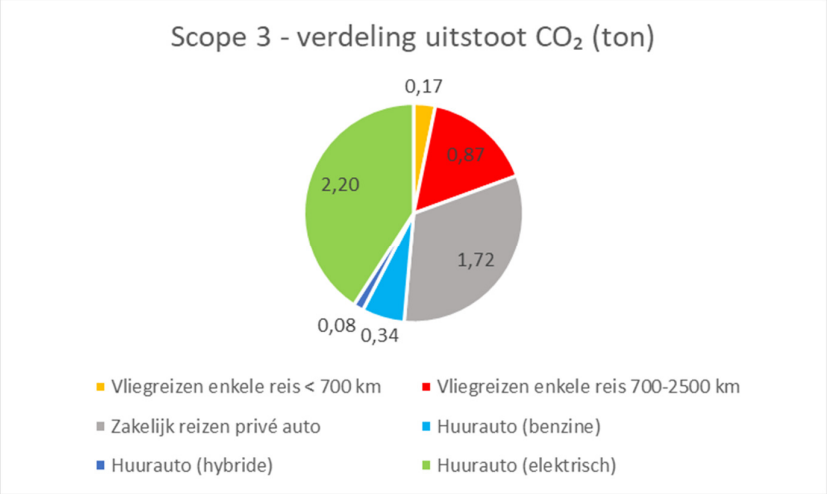
Figuur 3: Verdeling per organisatie onderdeel – 2024



Figuur 4: Verdeling scope 1 – 2024



Figuur 5: Verdeling scope 2 – 2024



Figuur 6: Verdeling scope 3 – 2024

3.4 Energieverbruik bedrijfspand

De CO_2-uitstoot van het kantoor is bepaald door het elektriciteitsverbruik voor verlichting, koeling, ICT en kleinschalige elektrische apparaten te vermenigvuldigen met de hiervoor van toepassing zijnde emissiefactor. Hierbij is de CO_2-uitstoot die vrijkomt bij de verbranding van gas ten behoeve van verwarming opgeteld.

3.4.1 Elektriciteit – controle energiestromen en gebruikte data

RSK Netherlands neemt voor de vestiging Ridderkerk sinds mei 2019 elektriciteit af van Greenchoice. Er wordt groene stroom afgenomen in de vorm van 100 % NL-Biomassa. In het pand is een elektriciteits-verbruiksmeter aanwezig. Voor de dependances Amsterdam, Boxtel en IJsselstein gaat de elektriciteit via het huurcontract. Hier zit geen meter tussen maar wordt een vast bedrag per m^2 in rekening gebracht. Voor zowel Amsterdam, Boxtel als IJsselstein wordt door de verhuurder groene stroom uit Europa afgenomen, echter telt dit niet als groene stroom voor de CO_2-prestatieladder. Hierdoor wordt het stroomverbruik als grijze stroom gerekend.

Voor de kwantificering van de CO_2-uitstoot als gevolg van het elektriciteitsverbruik zijn voor Ridderkerk de meterstanden in het pand en de energienota gebruikt. Deze nota is ingezien en gecontroleerd. Het verbruik is aantoonbaar toegerekend naar een geheel jaar. Voor Boxtel en IJsselstein is de opgave van de verhuurder gebruikt (voor Boxtel is dit het totaal verbruik voor het pand waarbij het aandeel van RSK is vastgesteld op basis van een berekening op basis van het aantal m^2 dat wij daar huren). Voor kantoor Amsterdam worden twee elektrameters van de gehele verdieping afgelezen door de verhuurder. Aan de hand van de m^2 wordt het verbruik van kantoor Amsterdam berekend.

Op basis van het overzicht van energieverbruikers en energiestromen zijn de gebieden met significant elektriciteitsverbruik:

- Regulier elektrisch verbruik van kantooractiviteiten;
- Klimaatinstallatie (voor koeling en bijverwarming).

In 2021 is geen reductie behaald van het elektriciteitsverbruik. Ten opzichte van 2020 is 2,6 % meer verbruikt. Dit komt omdat voor de vestiging Ridderkerk in 2021 gestart is met elektrische bijverwarming om het gasverbruik te optimaliseren. In 2021 zijn de vier bestaande printers / kopieermachines vervangen voor een meer energiezuinige variant (dit geldt voor alle dependances).

In 2022 is geen reductie behaald van het elektriciteitsverbruik. Ten opzichte van 2021 is 5,1 % meer verbruikt. Voor kantoor Ridderkerk is in 2022 een reductie van 9,3 % behaald ten opzichte van 2021. In 2022 is in kantoor Ridderkerk de verwarming op 17 graden afgesteld, er wordt (bij)verwarmd door middel van de warmtepomp van de airco. Voor een aantal (vaste) werkplekken zijn infrarood verwarmingspanelen aangeschaft. Op de cv-pomp is een timer met warmte sensor geïnstalleerd.

In 2023 is een kleine reductie behaald op het grijze elektriciteitsverbruik en een grote reductie op het verbruik van groene stroom. Dit heeft te maken met het opwekken van zonne-energie, welke gesaldeerd wordt op momenten dat we meer stroom opwekken dan verbruiken. Elektrische voertuigen kunnen op de binnenplaats geladen worden. Voor kantoor Ridderkerk is in 2023 een reductie van 21,3 % behaald ten opzichte van 2022.

In 2024 is geen reductie behaald van het elektriciteitsverbruik. Ten opzichte van 2023 is 41,8 % meer verbruikt. Met name het groene stroomverbruik (kantoor Ridderkerk) is (fors) toegenomen. Dat is mogelijk toe te schrijven aan het laden van elektrische voertuigen, de nieuw geïnstalleerde hybride warmtepompen en in beperkte mate de ingebruikname van individuele werkplek verwarming infrarood.

3.4.2 Gasverbruik – controle energiestromen en gebruikte data

RSK Netherlands neemt gas af van Greenchoice. In het pand is een gas-verbruiksmeter aanwezig. Voor de dependances Amsterdam, Boxtel en IJsselstein gaat het gas via het huurcontract. Hier zit geen meter tussen maar wordt een vast bedrag per m^2 in rekening gebracht.

De meterstanden van de vestiging Ridderkerk die gebruikt zijn voor de kwantificering van de CO_2-uitstoot ten gevolge van gasverbruik zijn gecontroleerd. Het verbruik is aantoonbaar toegerekend naar een geheel jaar door middel van de afgelezen meterstanden. Voor IJsselstein is de opgave van de verhuurder gebruikt (een berekening op basis van het aantal m^2). Voor Boxtel is dit gedaan met de opgave van de verhuurder voor het totaal verbruik voor het pand waarbij het aandeel van RSK is vastgesteld op basis van een berekening op basis van het aantal m^2 dat wij daar huren.

Een Energie Prestatie Advies (EPA)-label is voor Amsterdam, Boxtel en IJsselstein niet aanwezig, noch is een grondige analyse van de panden gedaan voor wat betreft het gasverbruik.

Op basis van het overzicht van energieverbruikers en energiestromen zijn de gebieden met significant aardgasverbruik:

- Aardgas ten behoeve van verwarming de kantoorpanden.

In 2021 is een stijging in het gasverbruik te zien, ondanks dat er gebruik is gemaakt van elektrische bijverwarming. De maanden februari, april en mei 2021 waren relatief koud ten opzichte van dezelfde periode in 2020, wat resulteert in een hoger gasverbruik.

In 2022 is een reductie behaald van het gasverbruik op locatie Ridderkerk. Ten opzichte van 2021 is 23,7 % minder verbruikt (kantoor Ridderkerk). Het totaal gasverbruik van alle kantoren is verminderd met 14,7 % ten opzichte van 2021.

In 2023 is een reductie behaald van het gasverbruik op locatie Ridderkerk. Ten opzichte van 2022 is 34,8 % minder verbruikt (kantoor Ridderkerk). Het totaal gasverbruik van alle kantoren is verminderd met 6,3 % ten opzichte van 2022.

In 2024 is een reductie behaald van het gasverbruik op locatie Ridderkerk. Ten opzichte van 2023 is 31,1 % minder verbruikt (kantoor Ridderkerk). Het totaal gasverbruik van alle kantoren is verminderd met 16 % ten opzichte van 2023. Dit heeft te maken met de nieuw geïnstalleerde hybride warmtepompen en ingebruikname van individuele werkplek verwarming infrarood.

https://weerstatistieken.nl/de-bilt/2024
https://weerstatistieken.nl/de-bilt/2023
https://weerstatistieken.nl/de-bilt/2022
https://weerstatistieken.nl/de-bilt/2021

	Normaal	2021	2022
Januari	3,6	3,4	5,3
Februari	3,9	4,3	6,8
Maart	6,5	6,4	7,3
April	9,9	6,7	9,3
Mei	13,4	11,2	14,0
Juni	16,2	18,2	17,1
Juli	18,3	18,0	*18,6*
Augustus	17,9	16,9	*20,0*
September	14,7	15,9	*14,6*
Oktober	10,9	11,6	*13,1*
November	7,0	7,4	*8,6*
December	4,2	5,4	*3,9*
Gemiddeld	**10,54**	**10,45**	**11,55**

	Normaal	2023	2024
Januari	3,6	5,8	3,9
Februari	3,9	5,7	8,2
Maart	6,5	7,0	9,0
April	9,9	8,7	10,8
Mei	13,4	13,5	15,5
Juni	16,2	19,4	15,8
Juli	18,3	18,1	*18,1*
Augustus	17,9	17,6	*19,3*
September	14,7	17,5	*15,8*
Oktober	10,9	13,2	*12,1*
November	7,0	7,8	*6,9*
December	4,2	6,9	*6,1*
Gemiddeld	**10,54**	**11,77**	**11,79**

Figuur 7: Maandgemiddelde temperaturen (2021 – 2024)

3.5 Wagenpark (brandstof scope 1 emissie)

In de CO_2-footprint is de CO_2-uitstoot van het wagenpark gekwantificeerd. Circa de helft van het wagenpark van RSK Netherlands wordt voor het dagelijkse veldwerk gebruikt. De overige auto's worden in de bijtelling gereden. Bij alle voertuigen is een tank- of laadpas afgegeven. De uitdraai van het gebruik van de tankpassen is de basis voor het bereken van de CO_2-uitstoot van het wagenpark. De onderliggende administratie hiervoor wordt geborgd via het digitale systeem van de tankpassen. En is in te zien via https://travelcard.nl/inloggen-nl/.

Het wagenpark bestaat uit bedrijfsbussen die op diesel rijden. Daarnaast bestaat het wagenpark uit personenvoertuigen welke rijden op diesel, benzine, hybride of elektrisch.

RSK Netherlands heeft in 2021 een elektrisch voertuig aangeschaft voor de afdeling ecologie. In 2022 is een tweede elektrisch voertuig aangeschaft. RSK heeft geen eigen oplaadpunten voor elektrische auto's. Er werd gebruik gemaakt van het publieke netwerk waarbij een contract is voor groene Nederlandse stroom.

Hieronder een overzicht van de nieuw voertuigen (hybride en elektrisch) en overige reducerende maatregelen in een tijdlijn.

Tabel 2: aanschaf nieuwe voertuigen en overige reducerende maatregelen in tijdlijn

2019	Groene stroom kantoor Ridderkerk	mei 2019
	Ledverlichting kantoor Ridderkerk	2019
2020	2 Hybride auto's	juni/ juli 2020
2021	Elektrische auto	december 2021
	Hybride auto	september 2021
2022	Elektrische auto	augustus 2022
2023	Hybride (veldwerk)bus	februari 2023
	Installatie 63 zonnepanelen kantoor Ridderkerk	mei 2023
	Elektrische auto	juni 2023
	Werkplekken bij verwarmen met infraroodpanelen naast het verwarmen met de airco.	september 2023
	Installatie laadpunten (11 kW) op binnenplaats Ridderkerk	oktober 2023
	Elektrische (veldwerk)bus	november 2023
2024	Hybride auto	juli 2024
	2 Elektrische (veldwerk)bussen	halverwege 2024
	Elektrische auto	oktober 2024
	Hybride warmtepomp kantoor Ridderkerk	

	Accupack t.b.v. de Kango (hamerend systeem), werkte voorheen op een aggregaat	
	Infrarood panelen voor kantoor IJsselstein	
	Nieuwe kantoor ruimte RKS Amsterdam. Grotere ruimte, meer werkplekken, een beter geïsoleerd kantoorpand.	dec 2024/ jan 2025
2025	Elektrische (veldwerk)bus	mei 2025

Tabel 3: Emissies wagenpark (brandstof)

Jaar	CO_2-uitstoot (ton)	% verschil ten opzichte van basisjaar (2018
2018	105,31	100 %
	7,23 benzine 98,07 diesel	100 % 100 %
2019	116,10	+ 10,2 %
	12,94 benzine 103,17 diesel	+ 79 % + 5 %
2020	111,15	+ 5,5 %
	15,77 benzine 95,38 diesel	+ 118 % - 3 %
2021	125,04	+ 18,7 %
	24,32 benzine 100,72 diesel	+ 236 % + 3 %
2022	118,88	+ 12,89 %
	29,80 benzine 89,08 diesel	+ 312 % - 9 %
2023	94,97	- 9,82 %
	31,72 benzine 63,26 diesel	+ 339 % - 35 %
2024	83,65	- 20,57 %
	26,48 benzine 57,17 diesel	+ 266 % - 42 %

In 2021 zijn door verandering in het klantenbestand, meer kilometers gemaakt (raamcontract gemeente Amsterdam). De bedrijfsomvang van RSK Netherlands is t.o.v. het basisjaar 2018 39,4 % gegroeid. Tevens is door de Covid pandemie vanuit het veldwerkteam minder samen gereisd naar locatie.

De emissies van het wagenpark zijn in 2023 met 9,8 % gereduceerd ten opzichte van het basis jaar. De reductie heeft te maken met het vervangen van brandstofvoertuigen voor elektrisch. Daarnaast is er vanaf januari 2023 een nieuwe planningstool in gebruik genomen voor het veldwerk. Op basis van deze tool is een duidelijker overzicht voor iedereen en kan efficiënter gepland worden.

In 2024 zijn er meer elektrische voertuigen bijgekomen, ook voor het veldwerk team. De emissies van het wagenpark zijn met 20,5 % gedaald. Het elektrisch verbruik zit niet bij deze cijfers in.

3.6 Zakenreizen privéauto

Uit de financiële administratie blijkt dat zakelijke kilometers met privéauto's worden gereden. Deze worden (in 2024) gedeclareerd tegen € 0,23 per kilometer.

3.7 Business Air Travel

Uit de financiële administratie blijkt dat vliegkilometers worden gemaakt, met name reizen naar en van de UK naar het hoofdkantoor en managementmeetings. In 2020 is er voor het laatst gevlogen. Als gevolg van de Covid pandemie is minder gevlogen. In 2022 hebben twee meetings in het buitenland plaatsgevonden, waarbij gekozen is om met de elektrische auto te reizen (Parijs en Hamburg). In 2023

heeft 1 meeting in Engeland plaatsgevonden waarbij 4 collega's van Amsterdam naar Manchester zijn gevlogen. In 2024 zijn diverse vluchten gemaakt (Luton, Dublin, Boedapest en Glasgow). Vanuit RSK Elatam Division is uitgesproken maximaal twee keer per jaar face to face bijelkaar te komen. Daarbij worden de jaarlijkse RSK Group meetings gecombineerd met de Elatam Division meeting om de hoeveelheid vluchten te verminderen.

3.8 Huurauto (benzine, hybride en elektrisch)

De afdeling ecologie heeft in 2024 veel gebruik gemaakt van huurauto's voor de uitvoering van het veldwerk (My Wheels). Hierbij is onderscheid gemaakt in benzine, hybride en elektrische auto's.

3.9 Ontnemen van GHG

Van ontneming van GHG was in 2022 beperkt sprake, door het aanplanten van vier volwassen fruitbomen in de kantoortuin van RSK Ridderkerk. Hiermee wordt circa 0,1 ton CO_2 per jaar gereduceerd.

3.10 Overige indirecte emissie

Alle emissies zijn opgenomen in de diverse documenten; er zijn geen overige indirecte emissies welke niet zijn gerapporteerd.

3.11 Methode

Bij kwantificeren van de CO_2-footprint is de methodiek aangehouden zoals is voorgeschreven in het door SKAO uitgegeven Handboek CO_2-Prestatieladder versie 3.1. Deze methode schrijft voor om vliegkilometers (Business Air Travel), gedeclareerde zakelijke kilometers (Personal Cars for Business Travel) en huur auto's tot scope 3 te rekenen. De directe (scope 1) en indirecte (scope 2)en de business travel (scope 3) emissies zijn in de footprint gekwantificeerd.

De emissiefactoren zijn gebruikt zoals opgenomen op de website www.CO2emissiefactoren.nl. De GHG emissies van de koudemiddelen van de airconditioning zijn niet meegenomen binnen de CO_2-rapportage.

Gebruikte data inclusief onnauwkeurigheden
De energieverbruikscijfers over 2024 zijn afkomstig van meterstanden en de opgave van de verhuurders. Indien data onvolledig is of waar gegevens missen, zijn deze geëxtrapoleerd.
Door veel aandacht te geven aan registreren van brongegevens (meterstanden) trachten we de betrouwbaarheid van onze uitstootgegevens te maximaliseren.

3.12 Verandering in de methode

Niet van toepassing.

3.13 Bepaling conversiefactoren

Alle gebruikte conversiefactoren van de, door SKAO voorgeschreven, website https://co2emissiefactoren.nl/factoren/ worden indien mogelijk gebruikt.

Op de volgende pagina staan de gebruikte conversiefactoren.

Tabel 4: Gebruikte conversiefactoren

Conversiefactor	***Emissiefactor***	***Eenheid***
Grijze elektriciteit	536	Gram CO_2 per kWh
Groene elektriciteit (biomassa)	71	Gram CO_2 per kWh
Groene elektriciteit (zon)	0	Gram CO_2 per kWh
Aardgas	2.134	Gram CO_2 per m^3
Benzine (E10, 2020)	2.821	Gram CO_2 per liter
Diesel (B7, 2020)	3.256	Gram CO_2 per liter
Vliegreizen enkele reis < 700 km	234	gram CO_2 per reizigers km
Vliegreizen enkele reis 700 – 2500 km	172	gram CO_2 per reizigers km
Zakelijk reizen privé auto – Brandstofsoort onbekend	193	gram CO_2 per reizigers km
Huurauto (benzine)	174	gram CO_2 per reizigers km
Huurauto (hybride)	144	gram CO_2 per reizigers km
Huurauto (elektrisch)	109	gram CO_2 per reizigers km

Voor het vaststellen van de gebruikte conversiefactoren is gebruik gemaakt van het overzicht CO_2 emissiefactoren-2024.

3.14 Biomassa

RSK Netherlands heeft momenteel geen mogelijkheden energie uit eigen biomassa toe te passen en de verwachting is dat dit in de nabije toekomst ook niet gaat gebeuren.

3.15 Onzekerheden

De energieverbruikscijfers over 2024 zijn afkomstig van meterstanden en de opgave van de verhuurders. Indien data onvolledig is of waar gegevens missen, zijn deze geëxtrapoleerd.
Door veel aandacht te geven aan registreren van brongegevens (meterstanden) trachten we de betrouwbaarheid van onze uitstootgegevens te maximaliseren.

Ten aanzien van het brandstof verbruik van de auto's, wordt circa de helft van de auto's in de bijtelling gereden. Er is geen onderscheid tussen de zakelijke kilometers en de privé kilometers. Het brandstof verbruik is bepaald aan de hand van de gegevens van de uitgereikte tankpassen.

4. Reductiedoelstellingen

4.1 Beleidsverklaring van de directie

RSK Netherlands is zich ervan bewust dat de reductie van de CO_2-uitstoot een positief effect op het milieu heeft. Reduceren van CO_2-uitstoot is erkend als een moeilijk proces en de impact van reductie van CO_2-uitstoot door RSK Netherlands op het milieu zal niet direct aantoonbaar zijn. Vanwege deze moeilijkheidsgraad heeft RSK Netherlands voor een doelstelling gekozen die binnen vijf jaar bereikt dient te worden. Vanaf het moment dat de CO_2-prestatieladder certificatie is behaald, zal dit termijn in werking treden.

Het emissiereductiebeleid is erop gericht de emissies van onze bedrijfsactiviteiten te beheersen en te beperken. Hiervoor is een concrete doelstelling geformuleerd. De doelstelling is om de CO_2-uitstoot te reduceren met 2,5 % per jaar ten opzichte van de genormaliseerde CO_2-uitstoot op basis van het omzetpercentage in het referentiejaar (2018). In het eerste jaar (2019) wordt verwacht een grote reducering te behalen van 60 % in scope 2. Dit in verband met het overstappen op Nederlandse groene stroom voor het hoofdkantoor in Ridderkerk.

4.2 Tijdspad scope 1, 2 en 3

Tabel 5: Reductiedoelstelling t.o.v. referentiejaar 2018

Referentiejaar		**Reductie doelstelling t.o.v. Referentiejaar**						
2018 / FY19		**FY20**	**FY21**	**FY22**	**FY23**	**FY24**	**FY25**	**FY26**
Doelstelling t.o.v. 2018		32,1%	2,5%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%
Cumulatieve doelstelling		32,1%	34,6%	37,2%	39,8%	42,4%	45%	47,6%
Scope 1	134,6 ton	2,1%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2% (13,1%)	2,2%
Scope 2	46,7 ton	30%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3% (31,5%)	0,3%
Scope 3[2]	6,47 ton	-	-	0,1%	0,1%	0,1%	0,1% (0,4%)	0,1%

De doelstelling voor het jaar 2024 is een reductie van 13,1% voor scope 1, 31,5% scope 2 en 0,4% scope 3.

4.3 Referentiejaar

In overleg met het managementteam is besloten om 2018 als basis jaar te nemen.

4.4 Documentatie

De documentatie is beschikbaar op kantoor van RSK Netherlands in Ridderkerk; een digitale map met alle relevante documenten wordt bijgehouden.

[2] Nieuw toegevoegd n.a.v. wijziging SKAO handboek 3.1 versie juni 2020

4.5 Beoordeling van de prestaties (nominale uitstoot CO_2)

Een uitgebreide beoordeling van de prestaties is terug te vinden in de directie beoordeling.

Tabel 6: Cumulatieve reductie t.o.v. referentiejaar 2018

Referentiejaar		**Nominale reductie behaald t.o.v. referentiejaar**						
2018 / FY19		**FY20**	**FY21**	**FY22**	**FY23**	**FY24**	**FY25**	**FY26**
Doelstelling t.o.v. 2018		-32,1%	-2,5%	-2,6%	-2,6%	-2,6%	-2,6%	-2,6%
Cumulatieve doelstelling		-32,1%	-34,6%	-37,2%	-39,8%	-42,4%	-45%	-47,6%
Scope 1 % (ton)	134,6 ton	+3,19% (138,89)	-7,58% (124,42)	+4,26% (140,34)	-2,12% (131,75)	-20,51% (106,99)	-30,19% (93,96)	
Scope 2 % (ton)	46,7 ton	-57,07% (20,05)	-79,66% (9,51)	-79,10% (9,76)	-70,34% (13,85)	-76,77% (10,85)	-51,39% (22,70)	
Scope 3 % (ton)	6,47 ton	+0,77% (6,52)	-68,47% (2,04)	-74,65% (1,64)	-78,83% (1,37)	-33,54% (4,3)	-16,85% (5,38)	
Totaal ton CO_2	**187,2**	**165,50**	**135,94**	**151,74**	**146,97**	**122,14**	**122,04**	
Cumulatieve reductie t.o.v. 2018	100%	-11,59%	-27,38%	-18,94%	-21,49%	-34,75%	**-34,81%**	

De totale reductie van het jaar 2024 ten opzichte van het basis jaar 2018 bedraagt 34,81 %. De reductiedoelstelling voor het jaar 2024 is 45% ten opzichte van het basis jaar 2018. Dat betekend dat de cumulatieve reductie de doelstelling niet heeft gehaald.

In 2020 zijn de emissies vanuit de business travel door de wijzigingen van handboek 3.1 uit scope 2 gehaald en dienen deze in scope 3 gerekend te worden. Door deze wijziging zijn zowel de reductie doelstellingen aangepast alsmede de verdeling van de emissies over de voorgaande jaren om zo toch een vergelijking met het basis jaar 2018 te kunnen maken.

De reductie doelstelling voor **scope 1** was vastgesteld op 13,1 % ten opzichte van het referentiejaar. De emissies vanuit scope 1 bedraagt 93,96 ton, dit is 40,64 ton minder dan in 2018. De emissie scope 1 is met 30,19 % gedaald ten opzichte van het basis jaar, een grote stap ten opzichte van scope 1 van 2023.

De reductie is voornamelijk toe te schrijven aan de mindering van het (fossiele) brandstofverbruik van het wagenpark (13,03 ton CO_2-uitstoot minder dan 2023). Het vervangen van brandstof auto's voor elektrische voertuigen. Ook het aardgas verbruik is in 2023 iets minder (0,83 ton CO_2-uitstoot minder dan 2022).

De reductie doelstelling voor **scope 2** was vastgesteld op 31,5 % ten opzichte van het referentiejaar. De emissies vanuit scope 2 bedraagt 22,7 ton, dit is 24 ton minder dan in 2018. Opvallend is wel dat het 11,85 ton meer is dan in 2023. In 2024 is een reductie van 49,91% ten opzichte van het referentiejaar behaald. Belangrijkste verandering binnen scope 2 is dat er voor de vestiging Ridderkerk (sinds de verhuizing in mei 2019) gebruik gemaakt wordt van groene stroom. De verandering in 2024 is dat er meer grijze stroom voor de kantoren is verbruikt en ook de laadsessies van de elektrisch auto's is fors toegenomen.

De reductie doelstelling voor **scope 3** was vastgesteld op 0,4 % ten opzichte van het referentiejaar. De emissies vanuit scope 3 bedraagt 5,38 ton, dit is 1,09 ton minder dan in 2018. Vanaf juni 2020 dienen de emissies vanuit business travel in scope 3 berekend te worden. Voor de jaren voorafgaand aan 2021 zijn geen reductie doelstellingen vastgesteld. De doelstelling scope 3 zijn vastgesteld voor de periode 2021-2025. Aangezien 2020 geen realistisch jaar is door alle reisbeperkingen die door de Covid-19 pandemie ontstaan zijn, en de business travel data altijd al apart bijgehouden werd, is ervoor gekozen om hier ook 2018 als basisjaar te nemen. Er is een reductie doelstelling voor de periode van 2021-2025 vastgesteld van 0,1 % per jaar ten opzichte van het basis jaar 2018.

In 2023 is één vliegreis gemaakt en de afdeling ecologie heeft veel gebruik gemaakt van huurauto's (MyWheels). In 2024 zijn diverse vliegreizen gemaakt en de afdeling ecologie maakt veel gebruik van MyWheels voor uitvoering van de veldwerkzaamheden. Er is 1,08 ton meer CO_2-uitstoot ten opzichte van 2023.

4.6 Beoordeling van de prestaties (genormaliseerde uitstoot CO_2)

Om een realistischer beeld te geven van de CO_2-uitstoot van RSK Netherlands wordt de CO_2-uitstoot verrekend met de jaaromzet.

Tabel 7: Genormaliseerde uitstoot t.o.v. referentiejaar 2018

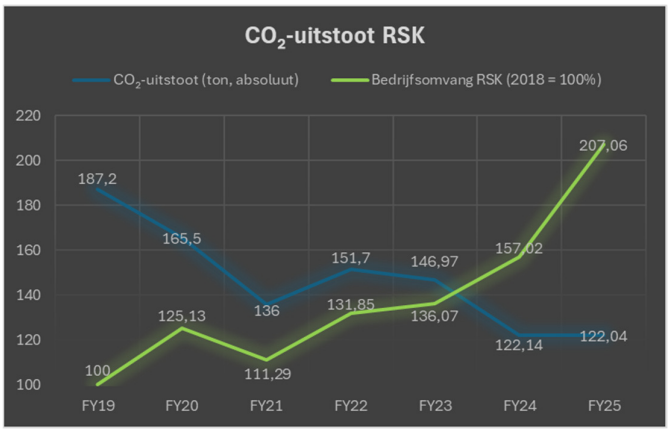
Jaar	Omzet	% omzet t.o.v. 2018	Correctie-factor omzet 2018	Nominale uitstoot CO2 (ton)	Genormaliseerde uitstoot t.o.v. FY19 (ton)
2018/ FY19:	€ [redacted]	100,00%	0,00	187,2	187,20
FY20:	€	125,13%	-0,25	165,5	132,26
FY21:	€	111,29%	-0,11	136	122,20
FY22:	€	131,85%	-0,32	151,7	115,05
FY23:	€	136,07%	-0,36	146,97	108,01
FY24:	€	157,02%	-0,57	122,14	77,79
FY25:	€	207,06%	-1,07	122,04	58,94

De genormaliseerde CO_2-uitstoot van het jaar 2024/ FY25 bedraagt 58,94 ton CO_2. De genormaliseerde reductie van het jaar 2024 ten opzichte van het basis jaar 2018/ FY19 bedraagt 68,51 %.

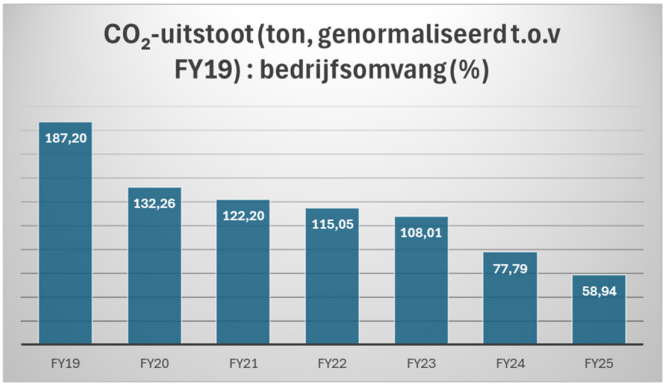
Tabel 8: Cumulatieve en genormaliseerde reductie t.o.v. referentiejaar 2018 (ton en % CO_2)

Referentiejaar		**Nominale reductie behaald t.o.v. Referentiejaar**						
2018 / FY19		**FY20**	**FY21**	**FY22**	**FY23**	**FY24**	**FY25**	**FY26**
Doelstelling t.o.v. 2018		-32,1%	-2,5%	-2,6%	-2,6%	-2,6%	-2,6%	-2,6%
Cumulatieve doelstelling		-32,1%	-34,6%	-37,2%	-39,8%	-42,4%	-45%	-47,6%
Scope 1 % (ton)	134,6 ton	+3,19% (138,89)	-7,58% (124,42)	+4,26% (140,34)	-2,12% (131,75)	-20,51% (106,99)	-30,19% (93,96)	
Scope 2 % (ton)	46,7 ton	-57,07% (20,05)	-79,66% (9,51)	-79,10% (9,76)	-70,34% (13,85)	-76,77% (10,85)	-49,91% (23,39)	
Scope 3 % (ton)	6,47 ton	+0,77% (6,52)	-68,47% (2,04)	-74,65% (1,64)	-78,83% (1,37)	-33,54% (4,3)	-16,85% (5,38)	
Totaal ton CO_2	**187,2**	**165,50**	**135,94**	**151,74**	**146,97**	**122,14**	**122,04**	
Cumulatieve reductie t.o.v. FY19	100%	-11,59%	-27,38%	-18,94%	-21,49%	-34,75%	-34,81%	
Genormaliseerde uistoot t.ov. FY19) (ton)	**187,2**	**132,26**	**122,20**	**115,05**	**108,01**	**77,79**	**58,94**	
Genormaliseerde reductie (%)	100%	-29,34%	-34,72%	-38,54%	-42,30%	-58,44%	-68,51%	

Onderstaande grafieken geven een duidelijkere weergave van de CO_2-reductie (absoluut en genormaliseerd).



Figuur 8: CO2-uitstoot (ton, absoluut)



Figuur 9: CO2-uitstoot (ton, genormaliseerd)

5. Voortgang op de doelstellingen

Kritische tekortkoming

Tijdens de Externe audit (30 juni en 1 juli 2025) is een kritische tekortkoming opgemerkt, waarbij bleek dat er niet voldaan wordt aan de verplichte externe communicatie. De doelstellingen, voorgang op de doelstellingen en de maatregelen worden niet gedeeld.

Tabel 9: Reductiedoelstelling t.o.v. referentiejaar 2018

Referentiejaar		**Reductie doelstelling t.o.v. Referentiejaar**						
2018 / FY19		**FY20**	**FY21**	**FY22**	**FY23**	**FY24**	**FY25**	**FY26**
Doelstelling t.o.v. 2018		32,1%	2,5%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%
Cumulatieve doelstelling		32,1%	34,6%	37,2%	39,8%	42,4%	45%	47,6%
Scope 1	134,6 ton	2,1%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2% (13,1%)	2,2%
Scope 2	46,7 ton	30%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3% (31,5%)	0,3%
Scope 3[3]	6,47 ton	-	-	0,1%	0,1%	0,1%	0,1% (0,4%)	0,1%

Doelstelling

De doelstelling voor het jaar 2024 is een reductie van 13,1% voor scope 1, 31,5% scope 2 en 0,4% scope 3.

Cumulatieve reductie

Cumulatieve reductie t.o.v. 2018 voor het jaar 2024 betreft een reductie van 34,81%. Dat betekend dat de reductie van 45% niet behaald is.

Genormaliseerde reductie

Naast de cumulatieve reductie is ook de genormaliseerde reductie berekend. De genormaliseerde reductie in 2024 is 68,51%. Dat betekend dat de reductie van 45% ruimschoots behaald is.

Tijdens de audit in 2025 is aangegeven dat één manier van de reductie berekenen voldoende is. Omdat de omzet door de jaren heen sterk veranderd is, zou je kunnen stellen dat de genormaliseerde reductie, de beste manier is om reductie te kwantificeren en aantonen.
Echter zou RSK dan wel de gestelde doelstelling moeten aanpassen naar een nieuwe ambitieuze doelstelling. De nieuwe doelstelling zal voor volgende audit toegepast gaan worden (2026).

Tijdens de audit 2025 is aangegeven dat er beter inzicht gegeven moet worden in de emissie inventaris. De scopes bestaan uit verschillende onderdelen binnen de scope. In de navolgende tabel tonen we de reductie (in ton en % CO_2) per scope onderdeel ten opzichte van het basisjaar 2018.

[3] Nieuw toegevoegd n.a.v. wijziging SKAO handboek 3.1 versie juni 2020

In onderstaande 3 tabellen is de reductie (in ton en % CO_2) per scope onderdeel t.o.v. het basisjaar getoond. Per scope worden de belangrijkste veranderingen binnen de scope onderdelen benoemd.

Scope 1 (ton CO_2) - Jaar	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kantoren (aardgas)	29,2	22,7	13,02	14,9	12,73	11,90	10,26
	100%	-22%	-55%	-49%	-56%	-59%	-65%
Veldwerk (brandstof aggregaat)	0,07	0,13	0,25	0,37	0,14	0,12	0,06
	100%	86%	257%	429%	100%	71%	-14%
Benzine	7,23	12,94	15,77	24,32	29,80	31,72	26,48
	100%	79%	118%	236%	312%	339%	266%
Diesel	98,07	103,17	95,38	100,72	89,08	63,26	57,17
	100%	5%	-3%	3%	-9%	-35%	-42%

Scope 1

Het gasverbruik is aanzienlijk verminderd ten opzichte van 2018, er is een reductie van 65% behaald.
Het benzine verbruik is met 266% gestegen ten opzichte van 2018.
Diesel is met 42% gedaald. Het streven is bij vervanging van voertuigen over te stappen op hybride en elektrisch.

Scope 2 (ton CO2) - Jaar	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Grijze elektriciteit (kantoren)	46,12	18,43	7,12	7,74	9,18	7,88	12,49
	100%	-60%	-85%	-83%	-80%	-83%	-73%
Groene elektriciteit (Ridderkerk)	-	1,62	2,38	2,02	1,07	0,88	0
Zonnepanelen Ridderkerk	-	-	-	-	-	0	0
Elektrische auto's	-	-	-	-	3,59	2,09	10,79

Scope 2

De grijze elektriciteit is sinds 2018 met 73% gedaald. We zien een stijging in verbruik van grijze stroom ten opzichte van 2023.
De verbruik van de laadsessies van de elektrische voertuigen is sinds 2023 met 8,7 ton CO_2 gestegen.

Scope 3 (ton CO2) - Jaar	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vliegreizen enkele reis < 700 km	1,54	2,60	0,57	1,28	0	0,92	0,17
	100%	69%	-63%	-17%	-100%	-40%	-89%
Vliegreizen enkele reis 700-2500 km	0	1,35	0	0	0	0	0,87
Zakelijk reizen privé auto	4,93	2,57	1,47	0,37	1,37	1,17	1,72
	100%	-48%	-70%	-92%	-72%	-76%	-65%
Huurauto (benzine)	-	-	-	-	-	0,44	0,34
Huurauto (hybride)	-	-	-	-	-	0,37	0,08
Huurauto (elektrisch)	-	-	-	-	-	1,41	2,20

Scope 3

Te zien is er meer vliegbewegingen zijn gemaakt.
De zakelijke reizen met privé auto is sinds 2018 gedaald met 65%.
Afdeling ecologie maakt gebruik van MyWheels auto's voor de uitvoering van veldwerkzaamheden.
Er wordt voornamelijk gebruik gemaakt van elektrische auto's.

In onderstaande tabel hebben we de volgorde van grootte voor het jaar 2024 bepaald (getallen aan de rechterzijde tabel). Op deze manier wordt inzicht verkregen in de grootste energie stromen. De grootste 80% van de uitstoot in 2024 bestaat uit diesel (46,6%), benzine (21,6%), grijze stroom kantoren (10,2%) en elektrische auto's (8,8%).

In 2018 waren de grootste uitstoot posten diesel (52,4%), grijze elektriciteit kantoren (24,5%) en aardgas (15,6%).

Jaar	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	
Totaal CO2-uitstoot per jaar (100%)	187,16	165,51	135,96	151,72	146,96	122,16	122,63	
Kantoren (aardgas)	15,60%	13,72%	9,58%	9,82%	8,66%	9,74%	8,37%	5
Veldwerk (brandstof aggregaat)	0,04%	0,08%	0,18%	0,24%	0,10%	0,10%	0,05%	12
Benzine	3,86%	7,82%	11,60%	16,03%	20,28%	25,97%	21,59%	2
Diesel	52,40%	62,33%	70,15%	66,39%	60,62%	51,78%	46,62%	1
Scope 2 (% CO2) - Jaar								
Grijze elektriciteit (kantoren)	24,64%	11,14%	5,24%	5,10%	6,25%	6,45%	10,19%	3
Groene elektriciteit (Ridderkerk)	-	0,98%	1,75%	1,33%	0,73%	0,72%	0%	
Zonnepanelen Ridderkerk	-	-	-	-	-	0%	0%	
Elektrische auto's	-	-	-	-	2,44%	1,71%	8,80%	4
Scope 3 (% CO2) - Jaar								
Vliegreizen enkele reis < 700 km	0,82%	1,57%	0,42%	0,84%	0%	0,75%	0,14%	10
Vliegreizen enkele reis 700-2500 km	0%	0,82%	0%	0%	0%	0%	0,71%	8
Zakelijk reizen privé auto	2,63%	1,55%	1,08%	0,24%	0,93%	0,96%	1,40%	7
Huurauto (benzine)	-	-	-	-	-	0,36%	0,28%	9
Huurauto (hybride)	-	-	-	-	-	0,30%	0,07%	11
Huurauto (elektrisch)	-	-	-	-	-	1,15%	1,79%	6

6. Revisie

Gecontroleerd document	RSKN0101 (voorheen RSKN026)	**Versie nr.**	10
Status document	Published	**Document eigenaar**	Bas de Kwaadsteniet
Type document	Handboek	**Datum eerste uitgifte**	01-04-2019
Initiator (en)	Bas de Kwaadsteniet	**Datum goedgekeurd**	01-04-2019
Goedkeurder (s)	Jeroen Meisters	**Revisie datum**	18-09-2025
		Volgende beoordelingsdatum	01-05-2026

Revisie geschiedenis						
Datum	01-04-2019	06-06-2019	24-02-2020	28-04-2020	09-03-2021	15-04-2022
Revisie Nr.	01	02	03	04	05	06

Revisie geschiedenis						
Datum	07-07-2023	28-05-2024	18-06-2025	18-09-2025		
Revisie Nr.	07	08	09	10		