



CO2 EMISSIE INVENTARIS
1e half Jaar 2025

Opgesteld door: F. Scharenborg
Datum: 03-09-2025

INHOUD

1.	Inleiding / verantwoording.....	3
	Beschrijving van de organisatie	3
2.	Organizational Boundary.....	4
	Organisatie grenzen.....	4
	Scope-indeling.....	4
3.	Directe en indirecte GHG emissies.....	5
	Verbranding van biomassa en broeikasgasverwijderingen	6
	Uitzonderingen.....	6
4.	Kwantificeringsmethoden	7
5.	Emissiefactoren / conversiefactoren	7
6.	Onzekerheden.....	7
7.	Conclusie	8

1. Inleiding / verantwoording

Deze CO2 emissie inventaris is opgesteld in opdracht van Niks Infra B.V. te Vriezenveen door Nieuwhuis Consult.

Niks Infra B.V. is gecertificeerd voor niveau 3 van de CO2-prestatieladder. Dit houdt onder andere in dat de organisatie:

- Inzicht heeft in haar energieverbruik;
- Beschikt over kwantitatieve CO2-reductiedoelstellingen voor haar eigen organisatie;
- Intern en extern communiceert over haar CO2-footprint en reductiedoelstelling(-en);
- Actief deelneemt aan initiatieven rond de reductie van CO2 in de sector of daarbuiten.

In het kader van de CO2 prestatieladder 3.1. en de ISO 14064 is de footprint van Niks Infra opgesteld. In dit rapport wordt de emissie inventaris van het eerste half jaar van 2025 besproken. De CO2 footprint geeft een inventarisatie van de totale hoeveelheid uitgestoten broeikasgassen: de Green House Gas (GHG) emissies.

De footprint is opgesteld op basis van de verbruiken van aardgas, elektra en voertuigbrandstoffen. In het geval van Niks Infra B.V. gaat het om de CO2-footprint van één gebouw te Vriezenveen, en daarnaast om de CO2-footprint van het totale wagenpark.

Beschrijving van de organisatie

Gegevens pand:

Naam onderneming:	Niks Infra B.V.
Contactpersoon:	E. Kist
Adres:	Bedrijfsweg 86
Plaats:	Vriezenveen
Telefoon:	0546 21 63 05
E-mail:	info@niksinfra.nl
Branche:	Kabels en gestuurde boringen

Verantwoordelijke:

Eindverantwoordelijk:	Directie
Operationeel verantwoordelijk:	KAM-coördinator
Onderzoek uitgevoerd door:	F. Scharenborg Nieuwhuis Consult
Telefoon:	06-41549729
E-mail:	f.scharenborg@nieuwhuisconsult.nl
Datum onderzoek:	03-09-2025

2. Organizational Boundary

De inventarisatie naar GHG emissies is voor het vijfde jaar uitgevoerd. De rapportageperiode is vastgesteld van 1 januari 2025 tot en met 30 juni 2025. Dit is van toepassing op het verbruik van de verschillende brandstoffen (Facturen DKV en Travelcard), smeermiddelen (Hinnen & Zoon, Kippers Rijssen, Oliehandel.nl, Airproducts) en gas en elektra.

Organisatie grenzen

Op basis van het Greenhouse Gas Protocol, ofwel GHG Protocol heeft Niks Infra B.V. haar organisatorische grenzen bepaald. Voor het vaststellen hiervan is gebruik gemaakt van de 'control approach'. Dit maakt Niks Infra B.V. verantwoordelijk voor het nemen van de volledige verantwoordelijkheid over 100% van de uitstoot voor de bedrijfsonderdelen waar zij operationele controle over heeft.

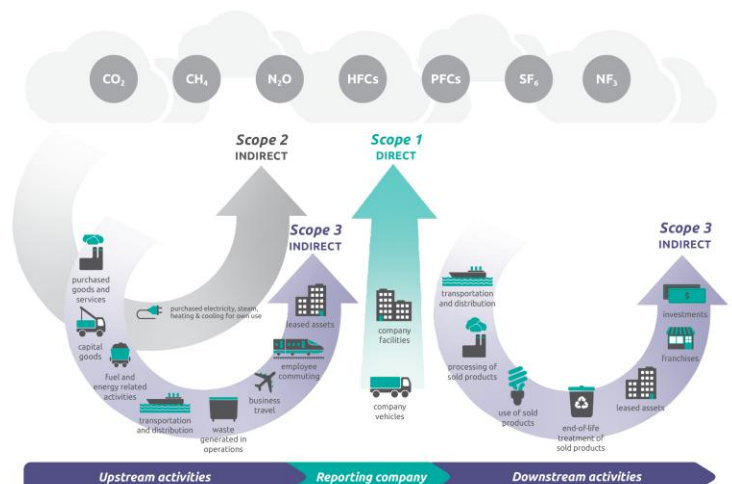
Bij het bepalen van de organisatiegrenzen is uitgegaan van afbakening op basis van:

- Juridische eenheid Niks Infra B.V.;
- Onder Niks Infra B.V. valt een Duitse dochteronderneming. Echter vinden alle operationele activiteiten plaats binnen Niks Infra B.V.;
- Niks Infra B.V. maakt geen gebruik van vliegreizen (scope 3 indirecte eigen uitstoot);
- Niks Infra B.V. bestaat op het moment van schrijven uit 20 medewerkers;
- Niks Infra B.V. heeft bedrijfsvoertuigen, personenwagens en specifieke werkvoertuigen zoals boorinstallaties en vrachtwagens in eigen beheer.

Er wordt geopereerd vanuit één vestiging. Deze vestiging en de daarbij horende bedrijfsmiddelen vallen binnen de 'boundary' van Niks Infra B.V. en zijn dus meegenomen in de CO₂ berekening.

Scope-indeling

Dit rapport en de Carbon footprint zijn opgesteld conform de NEN-EN-ISO-14064-1:2019. Deze norm onderscheidt verschillende types CO₂ emissies. Alle emissies zijn terug te voeren op drie verschillende scopes (zie onderstaande diagram). Om de Carbon footprint van Niks Infra B.V. te bepalen is gekeken naar de eerste twee scopes zoals beschreven in de CO₂-prestatieladder 3.1.



3. Directe en indirecte GHG emissies

Wagenpark	Leverancier	Aantal	Eenheid	%
Benzine	Travelcard	1.338,89	[liter]	54,2%
Benzine	DKV	1.131,98	[liter]	45,8%
	<i>Totaal</i>	<i>2.470,87</i>	<i>[liter]</i>	<i>100%</i>
Diesel bestelauto's	DKV	24.942,85	[liter]	28,8%
Diesel vrachtwagens	DKV	37.912,45	[liter]	43,9%
Diesel bestelauto's	Travelcard	22.246,48	[liter]	25,7%
Diesel vrachtwagens	Travelcard	1.357,16	[liter]	1,6%
	<i>Totaal</i>	<i>86.458,94</i>	<i>[liter]</i>	<i>100%</i>
Ad Blue	DKV	591,46	[liter]	80,4%
Ad Blue	Travelcard	144,32	[liter]	19,6%
	<i>Totaal</i>	<i>735,78</i>	<i>[liter]</i>	<i>100%</i>

Smeermiddelen / gassen	Leverancier	Aantal	Eenheid
Propaan	Hinnen en Zoon	70	[kg]
Motorolie	Oliehandel de Croon	20	[liter]
Transmissolie	Oliehandel de Croon	120	[liter]
Hydraulische olie	Kippers Rijssen	10	[liter]

Wagenpark	Scope	Aantal	Eenheid	Emissie-factor	Eenheid	Ton CO2	%
Benzine	1	2.470,87	[liter]	3,059	[kg CO2/liter]	7,55	2,5%
Diesel	1	86.458,94	[liter]	3,462	[kg CO2/liter]	299,32	97,3%
Smeermiddelen	1	150	[liter]	3,035	[kg CO2/liter]	0,46	0,15%
Propaan	1	70	[kg]	1,725	[kg CO2/kg]	0,12	0,05%
					<i>Totaal</i>	<i>307,45</i>	<i>100%</i>

Kantoren en productlocaties	Scope	Aantal	Eenheid	Emissiefactor	Eenheid	Ton CO2	%
Groene elektriciteit	2	2.097,364	[kWh]	0	[kg CO2/kWh]	0	0%
Aardgas	1	2.363,995	[m³]	2,134	[kg CO2/m³]	5,0	100%
					<i>Totaal</i>	<i>5,0</i>	<i>100%</i>

Volume levering	2.097,364	[kWh]
Volume teruglevering	7.477,318	[kWh]
Totaal verbruik	-5.379,95	[kWh]

Totale directe en indirecte CO2 emissies met een onderverdeling naar scope:

Carbon footprint	312,45	Ton CO2	%
Scope 1	312,45	Ton CO2	100%
Scope 2	0	Ton CO2	0%

	2025	Totaal CO2 uitstoot	Emissies per medewerker	Emissies per miljoen euro omzet
Aantal medewerkers	20	312,45	15,62	-
Omzet	€3.157.984,-	312,45	-	98,94

Verbranding van biomassa en broeikasgasverwijderingen

Verbranding van biomassa vond binnen scope 1 en 2 niet plaats.

Binding van CO2 (broeikasgasverwijdering) vindt niet plaats.

Uitzonderingen

Alle geïdentificeerde bronnen en putten van CO2 zijn verantwoord in de rapportage met uitzondering van:

- Koudemiddelen;
- Elektriciteit en gas van (gedeelde) projectlocaties;
- Vliegwezen (komen niet voor);
- Taxi ritten (komen niet voor);
- Trein reizen (komen niet voor).

4. Kwantificeringsmethoden

Voor het kwantificeren van de CO2 uitstoot is gebruik gemaakt van een zelf ontwikkelde Exceltool. Op drie niveaus kunnen per (sub)systeem de CO2 emissies worden bepaald.

Directe invoer van CO2 emissies

N.v.t.

Invoer van energie gebruiksgegevens

Van veel onderdelen zijn de gegevens over het energiegebruik bekend. Als dat het geval is, zijn deze energie gebruiksgegevens ingevoerd in de Excelsheet, waarnaar de juiste emissiefactoren de CO2 emissies worden berekend.

Invoer van activiteitendata

In een aantal gevallen zijn energiegebruiksgegevens niet bekend.

Gegevensbronnen per scope

GHG	SKAO	Scope	Bronnen
1.1.	1.1.	Gebruik stationaire verbrandingsapparatuur	Energiefacturen
1.3	1.3	CO2 emissies door gebruik eigen wagenpark	Facturen Travelcard en DKV brandstoffen voor het eigen wagenpark, smeermiddelen Hinnen, Oliehandel en Kippers
3.1	2.1	Gebruik privé auto's voor zakelijk verkeer	n.v.t.
2.1	2.3	Energieverbruik	Facturen Greenchoice

5. Emissiefactoren / conversiefactoren

Voor de inventarisatie van de CO2 uitstoot zijn emissiefactoren uit de CO2-prestatieladder gehanteerd

- www.skao.nl (versie 3.1 – 22 juni 2020);
- www.co2emissiefactoren.nl;

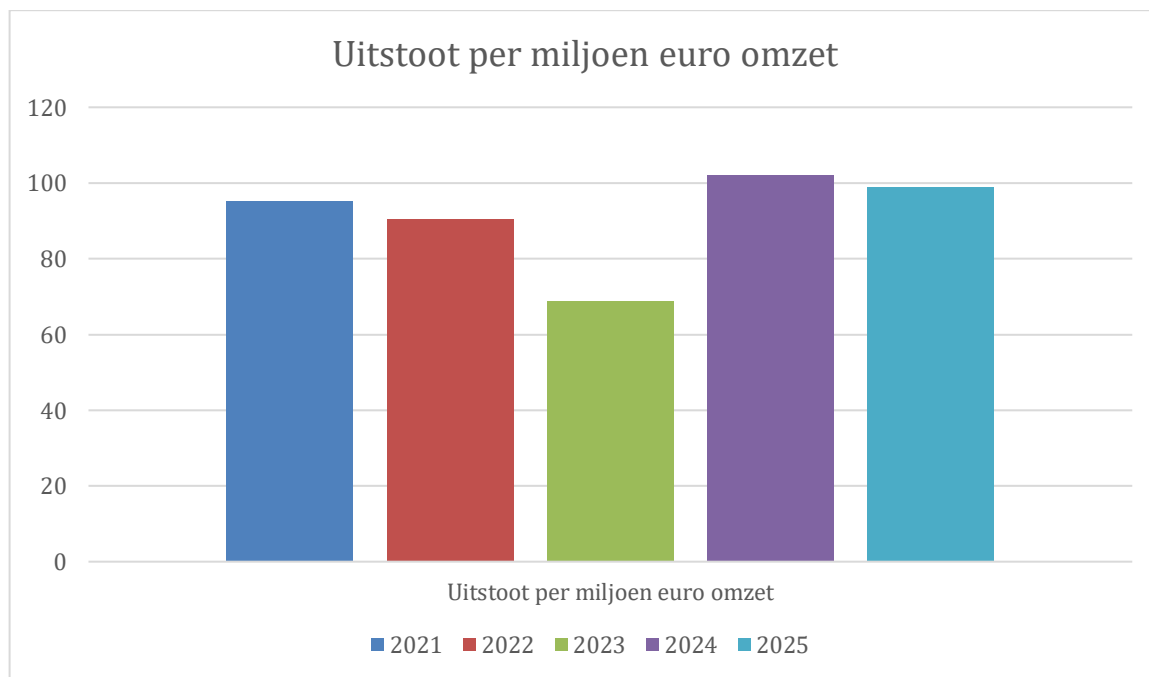
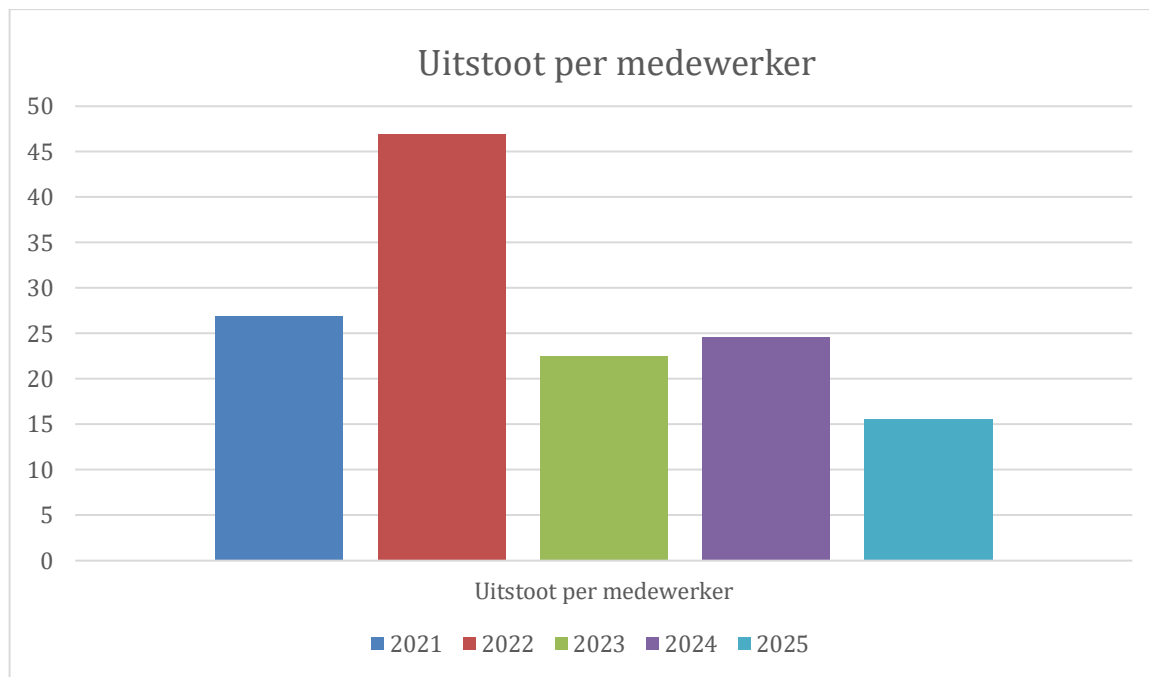
Het meest recente handboek CO2 prestatieladder zoals uitgegeven door de SKAO, vormt de basis voor de berekeningen binnen elke periodieke rapportage. De conversiefactoren zoals daar genoemd, worden aangehouden. Voor een lijst met gebruikte conversiefactoren binnen deze rapportage wordt gebruik gemaakt van de lijst weergegeven op www.co2emissiefactoren.nl.

6. Onzekerheden

De gepresenteerde resultaten moeten altijd geïnterpreteerd worden met een bepaalde onzekerheidsmarge. De kleine verschillen zijn in hoofdzaak te herleiden naar wijze van afronden. Verder is er een onzekerheid met betrekking tot de levering van groene energie, aangezien het stroometiket nog niet beschikbaar is over de genoemde periode.

7. Conclusie

De CO2 footprint is op hoofdlijnen vastgesteld en maakt de CO2 uitstoot voor Niks Infra B.V. inzichtelijk over het eerste half jaar van 2025 (01 januari t/m 30 juni 2025).



Kijkend naar de trends over de afgelopen jaren is nog niet een hele duidelijke conclusie te trekken. Er is nog niet een duidelijke trend in reductie zichtbaar. Dit heeft voor de organisatie voornamelijk te maken met het feit dat er qua bedrijfswagens (en dus het diesilverbruik) nog geen alternatieven op de markt zijn die niet ten koste gaan van de efficiëntie van de organisatie. De organisatie rijdt veelal met zwaarbeladen auto's, waardoor elektrisch rijden momenteel nog niet haalbaar is binnen werkuren.

Kijkend naar de verbruiken van het kantoor is een kleine stijgende lijn zichtbaar. In de eerste helft van 2024 stootte de organisatie 4,94 ton CO₂ uit en in de eerste helft van 2025 stootte de organisatie 5,0 ton CO₂ uit. Dit is niet perse te verklaren, maar het verschil is zodanig klein dat hier ook weinig sturing op zit. Ten aanzien van de uitstoot van het verbruik van het wagenpark is ook een stijgende lijn zichtbaar, maar deze is duidelijker. In de eerste helft van 2024 stootte de organisatie 235,19 ton CO₂ uit door het wagenpark en in de eerste helft van 2025 is dit 307,45 ton CO₂.

Deze toename is te wijten aan een nieuwe opdrachtgever met ingang van januari 2025. Hierdoor is er een boorploeg zelfstandig op een andere boorlocatie actief, hetgeen resulteert in een hoger diesilverbruik.

Al met al is in de totale uitstoot per miljoen euro omzet wel een dalende lijn zichtbaar. De organisatie doet er alles aan om deze lijn voort te zetten. Kijkend naar de gedachtegang van de medewerkers zijn hier wel degelijk stappen in gemaakt. De medewerkers carpoolen altijd naar projectlocaties met elkaar en rijden zo veel mogelijk samen. Er worden zo min mogelijk dubbele kilometers gereden. Indien mogelijk gaan medewerkers de kost in om zo wederom de kilometers te beperken.